



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на околната среда и водите

Регионална инспекция по околната среда и водите – Варна

РЕШЕНИЕ № ВН - 31 - ОС /2020 г.

за преценяване на вероятната степен на отрицателно въздействие

На основание чл. 31, ал. 7 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 18, ал. 1 от Наредба 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, във връзка с чл. 6а, т. 2 от същата и представени уведомление с вх. № 53-00-6461/A27/27.12.2019 г. и допълнителна информация с вх. №№ 53-00-6461/A3/03.02.2020 г. и 53-00-6461/A5/09.03.2020 г. на РИОСВ-Варна, и извършено преценяване начина на процедиране с писмо изх. № 53-00-6461/16.09.2019 г. на РИОСВ-Варна и представено становище на БДЧР с вх. № 53-00-6461/A27/20.08.2019 г. на РИОСВ-Варна

РЕШИХ:

Съгласувам инвестиционно предложение /ИП/ за „Подобряване условията на корабоплаване в района на кейово място 1А на Пристанищен терминал Варна-Запад и възстановяване на проектните параметри пред кейовите стени в пристанищен терминал Леспорт“, на северния бряг на Варненско езеро, в землището на с. Тополи, община Варна, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитена зона за опазване на дивите птици BG0000191 „Варненско-Белославско езеро“

Местоположение: Кейово място 1А на Пристанищен терминал Варна-Запад и пристанищен терминал „Леспорт“, на северния бряг на Варненско езеро, в землището на с. Тополи, община Варна, 33 BG0000191 „Варненско-Белославско езеро“

Възложител: ДП „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“ ООД, със седалище и адрес на управление: бул. „Шипченски проход“ 69, гр. София, община София, представлявано от Ангел Забуртов – генерален директор

Характеристика: ИП предвижда подобряване условията на корабоплаване в района на кейово място 1А на Пристанищен терминал Варна-Запад и възстановяване на проектните параметри пред кейовите стени в пристанищен терминал Леспорт, на северния бряг на Варненско езеро, в землището на с. Тополи, община Варна.

Съгласно представената от възложителя информация и документация и двете хидротехнически съоръжения са включени в материалните активи на дружеството, което дава права на възложител за предвидените дейности.

Обектите на драгиране са разделени на две зони и са със следните граници:



Зона пред кейови стени в пристанищен терминал Леспорт

Координати на граничните точки в Координатна система WGS 84 /BL/		
№	B	L
1	43° 12' 07.338" N	27° 47' 48.104" E
2	43° 12' 07.957" N	27° 47' 52.710" E
3	43° 11' 58.265" N	27° 47' 53.492" E
4	43° 11' 57.784" N	27° 47' 48.873" E

Зона Пристанище Варна-Запад – 1А к.м.

Координати на граничните точки в Координатна система WGS 84 /BL/		
№	B	L
Основна зона		
1	43° 12' 07.338" N	27° 47' 48.104" E
2	43° 12' 07.957" N	27° 47' 52.710" E
3	43° 11' 58.265" N	27° 47' 53.492" E
4	43° 11' 57.784" N	27° 47' 48.873" E
Спомагателна зона		
5	43° 11' 33.571" N	27° 39' 49.920" E
6	43° 11' 34.255" N	27° 39' 52.140" E
7	43° 11' 34.216" N	27° 39' 53.509" E
8	43° 11' 33.407" N	27° 39' 54.521" E
9	43° 11' 31.448" N	27° 39' 55.433" E
10	43° 11' 30.57" N	27° 39' 54.24" E
11	43° 11' 29.96" N	27° 39' 52.48" E
12	43° 11' 29.95" N	27° 39' 52.05" E
13	43° 11' 32.13" N	27° 39' 50.07" E
14	43° 11' 32.99" N	27° 39' 49.62" E
15	43° 11' 33.30" N	27° 39' 49.65" E

Инвестиционното предложение е ново и предвижда подобряване условията на корабоплаване в района на кейово място 1А на пристанищен терминал Варна-Запад, чрез драгиране на акваторията до параметри, необходими за безопасното корабоплаване и монтиране на втора плаваща котва, и възстановяване на проектните параметри пред кейовите стени в пристанищен терминал Леспорт. Драгираният дънен материал се предвижда да бъде депониран в подводно депо „Налбанка“.

Възложителят на инвестиционното предложение - Държавно предприятие ПРИСТАНИЩНА ИБФАРСТРУКТУРА", е оправомощен съгласно чл. 115, ал. 3. от *Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България* да управлява, поддържа и развива пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение, в т. ч. Пристанище Варна.

Корабно място 1А се намира в източната част на Пристанищен терм Варна-Запад и представлява специализиран кей за опасни товари с дължина 102 м. Предназначено е за приставане и обработка на кораби, превозващи течни товари. С цел приемане на по-големи

разчетни кораби на корабно място 1А е изработен проект за корекционен план на кея и монтиране на две плаващи котви. Част от проекта за корекционен план на кея за опасни товари е изпълнена и към настоящия момент има монтирана една плаваща котва. Пристанищен терминал Леспорт е разположен на северния бряг на Варненското езеро в землището на с. Тополи, община Варна. Пристанищният терминал разполага с 3 корабни места с обща дължина на нея 450 м. Кейовите стени са гравитационен тип, от бетонови блокове, положени върху основна заскалявка.

Инвестиционното предложение предвижда подобряване условията на корабоплаване в района на кейово място 1А на пристанищен терминал Варна-Запад, а именно драгиране на акваторията до параметри, необходими за безопасното корабоплаване и монтиране на втора плаваща котва и възстановяване на проектните параметри пред кейовите стени в пристанищен терминал Леспорт.

Драгажните работи в акваторията на пристанищен терминал Варна-Запад, източно от корабно място 1А ще се извършват между монтирана плаваща котва и бреговата линия. Площта на зоната от акваторията, на която ще се извършва коригиране на дъното, възлиза на 8000 кв. м, очертана с гореописаните координати като основна зона. В описаната спомагателна зона не се предвижда извършване на драгажни дейности. Дъното на акваторията за драгиране, определено от максималното газене на разчетния кораб с изискуеми нормативни запаси, при средно водно ниво е на кота -10,90 ЧС (-11,18 БС), като допустимите прекопки са в границата до 0,4 m под зададената кота на дъното -10,90 ЧС. За контрол ще се използва пегелът на пристанище Варна-Запад. За поставяне на мъртвата котва ще се издрагира котлован на дъното с размери 9 x 9 m и временен откос 1:2. Котата на котлована за поставяне на котвата е -12,0 m от средното водно ниво ЧС. В обхвата на дейностите за подобряване условията на корабоплаване в района на кейово място 1А на пристанищен терминал Варна-Запад са включени също направа и монтаж на плаваща закотвяща система. Плаващата котва включва три основни елемента: стоманобетонна (мъртва) котва, верига (бридел) и швартова бочка. Мъртвата котва е стоманобетонно изделие с размери 650/650/125 cm и тегло 86 тона. Изготвя се от сулфатостойчив бетон, клас В25 - 34,5 куб. м. Използва се армировка съответно АІ - армировъчна стомана Ф 10 mm, 18 kg и АІІІ - армировъчна стомана N18,1885 kg. Има котвено ухо, изработено от обикновена стомана с дебелини 100 mm и 50 mm и 4 броя стоманени монтажни куки (уши), изработени от обикновена стомана с дебелина 50 mm с общо тегло 1112 kg. Бриделът е свързващата верига между мъртвата котва и плаващата бочка. Той включва обикновени стоманени звена, шегел, крайни скоби, увеличени звена, "вертлюг" (въртящо се звено) и съединително звено.

Съгласно спецификацията, котвената верига е калибър 57 с тегло 70 kg/m и дължина 11,75 m. Швартовата бочка е метален корпус, цилиндричен, плаващ на водната повърхност, за който се привързват корабите. Тя е свързана за мъртвата котва чрез бридела. Швартовата бочка ще бъде тип вертикална, с обем 17,108 куб м, с тегло 3880 kg, с няколко непроницаеми отсека. Мъртвата котва се транспортира със 100 тонен плаващ кран до мястото за полагане. Последното представлява предварително изкопан котлован (яма) на дъното с планови размери 9 x 9 m и временен откос 1V:2H (V - вертикален размер, H - хоризонтален). Котата на дъното на котлована е определена на -12,0 m от средното водно ниво. Мъртвата котва се инсталира в котлована с помощта на плаващ крак и тотална геодезична станция, разположена на брега. Преди монтаж се извършва водолазен оглед на мястото. С геодезичната станция се определят плановите координати на котвата, позиционирана над мястото за монтаж с плаващия кран и сапанирана за четирите си монтажни уши. След позициониране на мястото от геодезиста, котвата се потапя. Мястото на инсталираната котва се маркира с вежа или шамандура. Веригата е монтирана предварително (на сухо) към котвата и свободният ѝ край се изтегля през проходния отвор на плаващата на водната повърхност бочка. След монтажа на бочката, котлованът на мъртвата котва се засипва с подходящ по зърнометрия насипен материал, като котата на дъното след засипването трябва да бъде -10,90 ЧС (-11,18m БС).

Драгажните работи в акваторията на пристанищен терминал Леспорт ще се извършват в ивица от 100 m ширина пред корабни места 2 и 3, с обща площ около 30 000 кв. м. В тази част

от акваторията драгажните работи ще бъдат изпълнени на местата, при които дълбочината е по-малка от проектната кота на дъното -9,70 m ЧС, като за контрол се използва петелът на пристанищен терминал Варна-Запад. Допустимите прекопки са в границата до 0.3 m под зададената кота на дъното или до кота -10,00 ЧС.

Преди започване на работата по драгиране ще се извърши сканиране на дъното с ехолот, последвано от водолазен оглед с цел откриване на възможни едрогабаритни предмети. Наличието на едрогабаритните предмети ще възпрепятства изпълнението на драгажните дейности и осигуряването на проектните дълбочини. Изваждането им ще се извършва с помощта на несамоходен плаващ кран, преместван и позициониран чрез буксир, и високо квалифицирана водолазна група.

Прогнозният общ обем на драгажната маса, получена при изпълнение на драгажните работи в обхвата на ИП, е 66 699 куб. м (плюс до 3 200 куб. м от прекопки) за дейностите в акваторията на пристанищен терминал Варна-Запад източно от кейово място 1А и 11000 куб. м (плюс до 2 500 куб. м от прекопки) за дейностите в акваторията на пристанищен терминал Леспорт. Прогнозните обеми на драгажните маси, получени директно при изпълнение на драгажните работи, са изчислени при прилагане на принципа "volume in situ", което означава обем на материала долу, на дъното, на място. Не се предвижда използване на взрив. Основната част на драгирания материал се очаква да е от среднозърнести, едрозърнести и финни пясъци, тини и меки глини. Определен процент от драгажния материал ще е от твърди глини, чакъли с валуни и здрав пясъчник. Взети са седиментни проби от двете зони, предвидени за драгиране и са анализирани в акредитираната лаборатория. Анализите показват, че драгираният материал не съдържа опасни вещества, като в доказателство на тези твърдения към преписката са представени 2 бр. протоколи от анализ № E1501A/14.08.2020 г. и № E1502A/14.08.2020 г.

Очаквания вид на драгираните материали са:

- Разновидност 1 - Почвен слой и насип - пясъчлив и глинест прах до пясъчлива прахова глина с редки дребни чакъли, кафяв, твърд до много твърд;
- Разновидност 2 - Разнозърнест пясък, на места глинест, с дребни до средни чакъли и натрошени мидени черупки, сив;
- Разновидност 3 - Пясъчлива прахова глина до прахова глина с прослойки глинест пясък и натрошени мидени черупки, сива, течна до мека;
- Разновидност 4 - Пясъчлива до пясъчлива прахова глина, с прослойки глинест и прахов пясък и натрошени мидени черупки, кафява до сивозелена, средно твърда до твърда;
- Разновидност 5 - Прахова до пясъчлива прахова глина с отделни чакъли, растителни останки, прослойки торф и натрошени мидени черупки, тъмносива до черна - течна до много мека (тиня);
- Разновидност 6 - Дребен пясък до глинест пясък, на места с дребни до средни чакъли, жълт до светлосив (кварцов);
- Разновидност 7 - Разнозърнест пясъчлив чакъл с пясъчливи прослойки, сив;
- Разновидност 8 - Пясъчлив варовик и варовит пясъчник, сив до сивожълт;

За драгажните работи в зависимост от възможността на изпълнителите се предвижда използването на една от следните техники:

1. Засмукваща драга с бункер (TSHD – Trailing Suction Hopper Dredger) с капацитет 2000 до 5000 куб. м - Влачещата засмукваща драга с бункер е плавателен съд оборудван с един или два смукателни ръкава с влачеща глава, помпена инсталация и бункер (трюма за изгребан материал) с дънни врати под трюма и преливник. Влачещата засмукваща драга с бункер драгира като се влачи и засмуква материала от морското дъно. Драгирания материал се съхранява временно в бункера. Когато бункера се напълни драгата отплува към депото да разтовари драгажния материал. Има три начина за разтоварване: разтоварва се или през дънните врати на корпуса или се изпомпва от бункера (rain-bowing) или се изпомпва чрез тръбопровод на брега.

2. Режещата засмукваща драга (CSD) с капацитет 2000 до 5000 куб. м е подобна на TSHD и е подходяща за драгиране на плътна почва и дори меки скали. По-малките режещо засмукващи драги могат да работят в плитки води с дълбочина от 1м и да драгират около водната линия. Режещата засмукваща драга е оборудвана с режеща глава която нарязва в насипно състояние материала на морското дъно, директно пред смукателния отвор. Изкопаният материал се прехвърля чрез тръбопровод върху баржа швартована до драгата, за транспортиране до мястото за депониране. Максималното разстояние за изпомпване през тръбопровод е около 3 км, или по-голямо ако се използват бустери. Нетните работни часове са ограничени от чувствителността на драгата към вълните. Поради тази причина за предпочитане е режещата засмукваща драга да работи в защитени зони, каквито са акваториите на пристанищата. В случай на по-открити участъци по-голяма режещо засмукваща драга може да се използва за да се намали бездействието на вълните и принудително спиране на работата.

3. Еднокофъчна – Багер Драга - Тази техника е по същество обикновен багер поставен върху понтон, плавателен съд или подобни, или изцяло да бъде специализирана драга, подходяща за драгиране на твърди и скални материали. Багерът загребва материала, който ще се копае и го изсипва върху баржа (или понтон), който като се напълни се заменя с празен. Пълната баржа (или понтони) се транспортират до депото. Баржите може да имат дънни врати или да се разтоварват с хидравлични или механични средства. Багерите са добър избор за най-различни материали включително плътни почви и дори скали. Скоростта на копаене е много по-малка от тази на TSHD или CSD, но особено в затворени места или близо до инфраструктура (кейови стени, отбивачни съоръжения) този вид оборудване може да се използва. Еднокофъчните багер драга са с максимална работна дълбочина 15-20 м за най-големите видове и обем на захвата 1-3 куб. м. Размерът на кофата също варира в зависимост от инсталираната мощност, дължината на стрелата или дълбочината на драгиране и изискванията по отношение на толерансите.

4. Плаващ 10 тонен кран с грайферно оборудване за драгиране. Издрагираният материал (драгажна маса) ще се натоварва на несамходна баржа (хидробаржа), върху която ще бъде позициониран и багер с разширен обхват на стрелата. Баржата извършва преход и/или се позиционира с помощта на буксир. След като баржата бъде натоварена с максимален обем материал (около 250 куб. м), буксир ще извърши провлачване на баржата до подводно депо „Налбанка“, където същата се изпразва.

Подводно депо „Налбанка“ се намира на края на Канал 1 във Варненското езеро, за което има влязла в сила Заповед № 159/27.07.2020 г. на директора на Басейнова дирекция „Черноморски район“. Депо „Налбанка“ е с площ от 357 234 кв. м. С настоящото инвестиционно предложение се предвижда драгирането и депонирането на около 83399 м³ драгажни маси, което е пренебрежимо малко количество спрямо свободния капацитет на депото към настоящия момент.

Територията, предмет на ИП, не попада в границите на защитени територии по смисъла на *Закона за защитените територии (ЗЗТ, Обн. ДВ, бр. 133/1998 г. с изм. и доп)*. Същата попада в границите на защитена зона (ЗЗ) от екологичната мрежа НАТУРА 2000 - защитена зона за опазване на дивите птици BG0000191 „Варненско-Белославско езеро“, обявена със Заповед № РД-128/10.02.2012 г. на министъра на околната среда и водите.

При извършената проверка за допустимост по реда на чл. 12 във връзка с чл. 2, ал. 2 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 (приета с ПМС № 201/31.08.2007 г., ДВ, бр. 73/2007 г., Наредбата за ОС)* се констатира, че реализацията на предвидените в ИП дейности не противоречат на режима на защитена зона за опазване на дивите птици BG0000191 „Варненско-Белославско езеро“, определен със заповедта за обявяване.

Обръщам внимание, че съгласно т. 5.2. и т.5.3. от Заповед № РД-128/10.02.2012 г. в защитената зона се забранява:

- косенето на тръстика в периода от 1 март до 15 август;

- паленето на тръстикови масиви и крайбрежна растителност.

Съгласно писмо-становище на Басейнова дирекция „Черноморски район“ с изх. № 05-09-423/A1/11.09.2020 г. /вх. № 53-00-5839/A3/11.09.2020 г. на РИОСВ-Варна/, ИП е допустимо спрямо ПУРБ и ПУРН. Съгласно същото следва да:

- бъдат спазени нормативните изисквания, посочени в т. III от становището;
- не се допуска замърсяване на водите и влошаване на състоянието на водните тела */приложение/*.

С писмо изх. № 04-11-71/15.09.2020 г. /вх. № 53-00-5839/A5/15.09.2020 г. на РИОСВ-Варна/, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията изразява принципно положително становище относно предвидените в ИП дейности и мероприятия при изпълнение на посочените в становището условия */приложение/*.

ИП не попада в обхвата на Глава шеста от *Закона за опазване на околната среда (ЗООС, Обн. ДВ, бр. 91/2002 г., с изм. и доп.)* и не е предмет на процедура по оценка на въздействие върху околната среда или екологична оценка по реда на същия закон.

Гореописаното ИП се подлага на оценка за съвместимост на основание извършено преценяване начина на процедиране, съгласно чл. 2, ал. 2 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 (ДВ, бр. 73/2007 г. с изм. и доп.)* с писмо изх. № 53-00-5839/A4/14.09.2020 г. на РИОСВ-Варна.

Преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие върху защитената зона се основава на следните мотиви:

1. Територията, предмет на ИП, не засяга защитени територии /ЗТ/, както и свързаните с тях ключови местообитания, предмет на опазване в 33 BG0000191 „Варненско-Белославско езеро“. Пристанищен терминал Леспорт е разположен на около 7 км по права линия от защитена местност „Казашко“ и ЗМ „Ятата“, а кейово място 1А на пристанищен терминал Варна-Запад е разположен на около 9 км от ЗМ „Ятата“.

2. С предвижданията на ИП не се засягат горски и земеделски територии, както и свързаните с тях местообитания на видове птици.

3. Няма вероятност реализацията на ИП да доведе до унищожаване на местообитания на видове, предмет на опазване в 33 BG0000191 „Варненско-Белославско езеро“, до значителни процентни загуби и фрагментация на популации и местообитания, както и значително безпокойство на видове птици, предвид поставените в настоящото решение условия и факта, че:

- ИП включва дейности, които са свързани с функциониране на съществуващи пристанища още преди определяне и обявяване на 33 BG0000191 „Варненско-Белославско езеро“;
- местообитанията на голяма част от птиците, предмет на опазване в 33 BG0000191 „Варненско-Белославско езеро“, не са свързани с акватория – видове от разред Врабчоподобни, видове от разред Соколоподобни и др., и съответно техни местообитания не се засягат с реализацията на ИП;
- реализацията на ИП ще засегне част от 33 BG0000191 „Варненско-Белославско езеро“ в обхвата на клас земно покритие „Вътрешни водни тела /застояла вода, течаща вода/“, подходящи за обитаване от водолюбивы птици, предмет на опазване в 33 BG0000191 „Варненско-Белославско езеро“, предимно по време на хранене и почивка, но с ИП не се предвижда строителство, както и промяна предназначението и начина на трайно ползване на акваторията, предмет на ИП, а само подобряване условията на корабоплаване в района на кейово място 1А на Пристанищен терминал Варна-Запад и възстановяване на проектните параметри пред кейовите стени в пристанищен терминал Леспорт, чрез извършване на драгажни дейности, предвид което акваторията, предмет на ИП, в бъдеще ще продължи да предоставя подходящи местообитания за хранене, почивка и други на видове птици, предмет на опазване в зоната;

- за реализацията на ИП не е необходимо изграждане на нова инфраструктура, която да окаже допълнително въздействие върху защитената зона;
 - акваторията в района на ИП към момента е по-малко привлекателна за намиране на храна на водолюбивите птици, т. като те намират по-лесно храна в плитчините на водоемите; от друга страна драгажните дейности и в следствие депонирането на драгажни маси /депонирането се предвижда също да се извършва в границите на ЗЗ BG0000191 „Варненско-Белославско езеро” – депо „Налбанка”/ привличат птици по време на драгиране и депониране, поради пренасяне във водните слоеве близо до водната повърхност на безгръбначни, които са храна за водолюбивите птици, а през зимата поради предизвикания пренос на водни маси с по-висока температура от дъното към повърхността;
 - предвид методите за реализация на дейността, предмет на ИП /ИП не е свързано със постоянно и значително антропогенно присъствие, както и значително увеличаване на плавателните средства в акваторията на защитената зона и е свързано с извършване на дейности под водата/, не се очакват процентни загуби или фрагментация на местообитания, а само временно безпокойство върху водолюбиви видове птици, предмет на опазване в защитената зона, които използват откритите водни площи по време на хранене и почивка;
 - реализацията на ИП няма да възпрепятства свободната миграция на видовете птици, предмет на опазване в защитената зона;
 - с реализацията на ИП няма да се намалят площите на класовете земно покритие, които представляват местообитания, предмет на опазване в защитената зона.
4. Реализацията на ИП няма да доведе до създаване на бариерен ефект и прекъсване на биокоридорни връзки, до нарушаване целостта на ЗЗ BG0000191 „Варненско-Белославско езеро”, т. като:
- инвестиционното предложение изцяло е свързано с промени под повърхността на водата, промяна на дълбочината, поради изземване на глини, пясъци и чакъли от дъното и депонирането им под водната повърхност;
 - всички видове птици при миграцията си ползват въздушното пространство, включително и водолюбивите видове, поради което промените на дълбочина в акваториите не са предпоставка за бариерен ефект и прекъсване на биокоридорни връзки.
5. Не се очаква генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат значително отрицателно въздействие върху популации и местообитания на видове, предмет на опазване в ЗЗ BG0000191 „Варненско-Белославско езеро”, предвид това, че при експлоатация на обекта не се очаква генериране на значителни по обем отпадъци – драгажните маси ще се третират и депонират, съгласно нормативните изисквания, въздействието върху водите ще бъде временно – само по време на реализация на ИП.
6. Предвид гореизложеното няма вероятност реализацията на ИП да доведе до значително увеличаване на кумулативното въздействие върху ЗЗ BG0000191 „Варненско-Белославско езеро”, съвместно с реализацията на други ППП/ИП с подобен характер, т. като въздействието се очаква да е временно – до реализация на ИП, и локално – в обхвата на пристанищните терминали, които са антропогенно повлияни.

При следните условия:

1. Преди реализиране на ИП да се предприемат необходимите действия за промяна на границите на ПИ 20482.505.39 по КKKP на гр. Девня, община Девня, област Варна, съгласно актуалната обстановка на терена, чрез изключване от имота на отнетите от водата площи.

2. Дейностите, предмет на ИП, да стартират извън периода 15 март – 15 юни (размножителен период за птици, предмет на опазване в зоната).
3. Избраната алтернатива за депониране в депо „Налбанка“ на драгажни маси, образувани от реализацията на ИП, да бъде съобразена с разрешения капацитет на депото.
4. При извършване на дейностите по драгиране да не се допускат дейности, създаващи предпоставки за замърсяване на водния обект с нефтопродукти и отпадъци.

Настоящото решение не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконовни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

При всички случаи на промяна в данните, посочени в уведомлението по чл. 10, или на някои от обстоятелствата, при които е издадено решението, възложителят, съответно новият възложител, е длъжен да уведоми компетентния орган за промените в 14 дневен срок от настъпването им.

На основание чл. 31, ал. 24 от Закона за биологичното разнообразие, решението за преценяване на вероятната степен на отрицателно въздействие губи правно действие, ако в продължение на 5 години от датата на издаването му възложителят не започне реализация на инвестиционното предложение.

При констатиране на неизпълнение на условията, изискванията и мерките, посочени в настоящото решение, виновните лица носят административно наказателна отговорност по чл. 128б от Закона за биологичното разнообразие.

Решението може да бъде обжалвано по реда на Административно процесуалния кодекс чрез директора на РИОСВ-Варна пред министъра на околната среда и водите и Административен съд - София в 14 дневен срок от съобщаването му.

Дата: 07.10.2020

инж. ХРИСТИНА ГЕОРГЕВА
Директор на РИОСВ