



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на околната среда и водите

Регионална инспекция по околната среда и водите – Варна

РЕШЕНИЕ

по оценка на въздействието върху околната среда
№ ВА -/2015 г.

На основание чл. 99, ал. 2 от Закона за опазване на околната среда, чл. 19, ал.1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата по ОВОС) и във връзка с чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 39, ал.12 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми и проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитени зони (Наредбата по ОС),

ОДОБРЯВАМ

осъществяването на инвестиционно предложение за изграждане на **“Интермодален терминал Варна” на територията на гр. Варна**

Възложители:

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщения

Държавно предприятие “Пристанищна инфраструктура” със седалище: гр. София 1574, ул. “Шипченски проход” № 69

Национална компания “Железопътна инфраструктура” със седалище гр. София 1233, бул. „Мария Луиза“ № 110

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение (ИП) се отнася за изграждане на нов терминал за обработване на контейнери и широк диапазон от генерални и насипни товари с конвенционални и специализирани технологии по директен и индиректен вариант.

ИП ще се реализира в Южна промишлена зона, гр. Варна, на северния бряг на Варненско езеро, на площ от **683.719 дка**, от които 419.648 дка суша и 264.071 дка, част от прилежащата акватория на езерото. С ИП ще се засегнат следните поземлени имоти:

Зона 1 – ДП „ПИ“- пристанищна територия - поземлени имоти (ПИ) с идентификатори: 10135.1510.6, 10135.3514.389, 10135.3514.387.

Зона 1а – НК „ЖИ“- гарова зона - ПИ с идентификатори: 10135.3514.348, 10135.1510.50, 10135.1510.51, 10135.1510.4, 10135.1510.48, 10135.1510.47.

ИП включва изграждане на:

- нова кейова стена с дължина от общо 1628м, (1223м челно, южно; 325м източно и 150 м западно);
- транспортни портали и КПП пунктове;
- силосно складово стопанство за 18 х 8321 куб.м (149 778 куб.м общо) за съхранение на зърнени храни с плосък монолитен склад с размери 115 х 36 м и обем 20000 куб.м, за съхранение на зърнени храни, генерални и пакетирани товари;
- инфраструктурни мрежи (транспортна система, водопроводна и канализационна системи, електроснабдителна мрежа, телекомуникационна и охранителна системи, др.);
- административни сгради, лаборатория и кантари, др.;
- доставка и монтаж на технологично оборудване – гумено-лентов транспортър (ГЛТ) на метална естакада, транспортиращ зърно от двете силосни групи до кейовата стена;



- изграждане на подкранов път паралелно на кея за предвижване на релсови зърно-товарещи машини /Shiploaders/, свързани с ГЛТ, както и пристанищен кран за смесена работа и с грайфер.

Входовете на пристанището ще са в източния и западния край на площадката, а железопътният портал ще е разположен ориентировъчно по средата на двата автопортала, като ще насочва товарните състави от/към т.н. „гарова зона“ на терминала, свързващи оперативните зони.

Пред порталите ще се разположи автомобилна везна; предвижда се поставяне и на железопътна везна.

На територията на терминала ще се обособят следните специализирани зони:

Зона за складиране на контейнери /стиф за контейнери/ - Зоната за складиране на контейнери ще е най-голямата специализирана площадка в терминала. Размерите ѝ са продиктувани както от начина на манипулации с контейнерите, така и от изискванията за поддръждането им. Практиката в българските пристанища показва, че площ от около 45-50 хил.кв.м е достатъчна при обработката на около 90-100 хил. TEU годишно в пристанището. При такъв обем от контейнери технологията може да бъде изградена на базата на универсални високоповдигачи тип „ричстакер“ и терминални влекачи.

Очаква се на площадката едновременно да се съхраняват около 5 000-6 000 контейнера.

Оперативна зона - Параметрите на оперативната зона се определят от дължината на кея и обсега на бреговите кранове. Площадката се очертава да има размери около 1200 метра дължина успоредно на кея и около 35 метра ширина.

Оперативната зона ще има основната задача през нея да преминават всички товари, пристигащи и заминаващи по море.

Силозна група за зърнени храни - Силозите за зърно ще са ситуирани така, че разположението им да предоставя възможност автомобилният поток за превоз на зърно да се отдели максимално в тази зона и да не пречи на вътрешно-пристанищния транспорт и превоза на контейнери, като по този начин ще се избегне влизането на автомобилите в района на пристанището и тяхното бързо излизане на междуградския път. Предвижда се изграждането на метални силозни клетки с достатъчен обем. Заедно с тях ще бъде построена и системата от гумено-лентови транспортъори за извеждане на товара до кея. Системата от ГЛТ трябва да осигури производителност около 1000 тона на час. Предвижда се монтиране на две товарни устройства (претоварни машини) за натоварване на корабите.

Ограда на пристанищния обект (към ISPS кода) - Съгласно изискванията на конвенцията SOLAS, пристанището трябва да отговаря на условията за сигурност на пристанищните съоръжения, описани в ISPS кода. Едно от условията е пристанищното съоръжение да е надеждно оградено. Ще се обърне внимание на охраната на бреговата ивица извън контурите на кейовите места (територията на пристанището ще граничи на около 1500м с водния обект).

Гарова зона - На гаровата зона, освен железопътните коловози (съществуващи), ще се оформят една или две ж.п. отклонения за вход/изход от пристанищната територия; съгласно нормативните изисквания съществуващата дезинфекционна станция за товарните вагони (основно за превоз на зърнени храни) ще се реновира.

По време на прединвестиционното проучване за методите за изграждане на „Терминала“ са изследвани три възможни варианта за изграждане на кейовия фронт. След направения анализ и сравнения на всички познати конструкции, многобройните консултации със специализирани строителни фирми и пристанищни специалисти, консултантите по проекта на възложителя са предложили за нуждите на „Интермодален терминал Варна“ да се изгради кейова стена със стоманобетонни изливни пилоти. Този вариант е избран поради това, че е оптимален от гледна точка на природните дадености, икономия на време и ресурси, а също и от гледна точка опазване на факторите на околната среда.

Драгажните работи ще се извършват на дълбочина до 12.5 метра (проектната дълбочина на Канал № 2); прогнозираните драгажни работи са с обем от около 2 100 000 куб. м.

В доклада за ОВОС са разгледани пет алтернативи за третиране на драгажните маси: дълбочинно депониране в Черно море, депониране на сухоземно депо, депониране с цел рекултивация и възстановяване на дъното в акваторията на Варненско езеро, вследствие на добив на инертни материали, наземно депониране в ново депо, наземно депониране в съществуващи депа за драгажни маси, предварително третиране (обезводняване и стабилизиране) на територията на ИП и използване на драгажните маси или на част от тях при планировката на терени. Като най-екологосъобразна е определена алтернативата за дълбочинно депониране в Черно море, срещу нос Галата (12 милна зона), в кръг, с радиус 500 м и координати на центъра: 43° 08.020' N; 28° 12.727' E (същият район е посочен и в писмо изх. № 53-00-12/4/06.10.2015 г. на БДЧР – Варна).

Територията на ИП има връзка с изградените в района пътна и ж.п. мрежи; водоснабдяването ще се осъществи от водопроводната мрежа на „ВиК - Варна“ ООД; отпадъчните води ще се отвеждат за пречистване в ПСОВ Варна; дъждовните води след пречистване в локално пречиствателно съоръжение ще се заустват във воден обект - Варненско езеро.

Инвестиционното предложение не попада в защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но **попада** в границите на защитена зона (ЗЗ) от мрежата “Натура 2000” - BG0000191 “Варненско-Белославско езеро” за опазване на дивите птици.

поради следните мотиви (фактически основания):

1. В представения доклад за ОВОС е разгледано съществуващото състояние на околната среда по компоненти и фактори, извършена е прогноза и оценка на предполагаемите значителни въздействия върху околната среда и здравето на хората при реализация на ИП, нормална експлоатация и аварийни ситуации, разгледани са алтернативи по отношение на: взаимно разположение на отделните обекти и площадки в границите на обекта, пътни връзки, начини на третиране на формираните драгажни маси, конструкция на кейовата стена, технологичната последователност за обработка на отделните видове товари и използваната механизация, и други, както и нулевата алтернатива. Резултатите от извършената оценка на очакваното въздействие през строителния период и при нормална експлоатация са следните: атмосферен въздух – предвид благоприятните метеорологични условия, способващи ефективно райзсейване, въздействието е незначително, локално, периодично, с минимален кумулативен ефект (по отношение на допълнително натоварване с автомобилни потоци); повърхностни води – през строителния период териториалният обхват на въздействието е средно голям, с ниска степен, временно, периодично, с минимален кумулативен ефект; подземни води - не се очаква въздействие; отпадъци - при управление на образуваните по време на строителството и експлоатацията отпадъци в съответствие с нормативните изисквания не се очаква да окажат негативно въздействие върху околната среда и човешкото здраве; шум – по време на строителството се очаква временно завишаване на нивата на шум в района, по време на експлоатацията – не се очаква значително шумово замърсяване и изменение в акустичната среда в местата на въздействие; ландшафт – ИП ще окаже по-скоро положително въздействие - в настоящия момент теренът е в значителна степен антропогенно повлиян и силно замърсен; здравно-хигиенни аспекти - ИП няма да окаже недопустимо неблагоприятно въздействие върху населението от най-близките населени места, най-близките обекти, подлежащи на здравна защита, както и върху временно пребиващите около площадката.

В заключението си експертите по ОВОС предлагат да се одобри ИП, поради това че при изпълнение на предложените в доклада мерки (раздел V) очакваното общо въздействие върху околната среда и населението е незначително, ИП съответства на нормативните изисквания, околната среда има потенциални възможности да поеме прогнозните въздействия.

2. Настоящото ИП е включено в Националната програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2008 – 2015 г.;

3. Като приложение към доклада по ОВОС е представен доклад за оценка на степента на въздействие (ДОСВ) върху защитени зони за опазване на дивите птици BG 0000191 „Варненско-Белославско езеро”. Съгласно заключението в ДОСВ, съобразно критериите по чл. 22 от Наредбата за ОС, и въз основа на направените проучвания и представена оценка, се установи, че реализацията на ИП за изграждане на „Интермодален терминал Варна” върху територия, включваща имоти предоставени за управление на ДП „Пристанищна инфраструктура” и Национална компания „Железопътна инфраструктура”, в землището на гр. Варна, общ. Варна, чрез спазване на заложените в настоящото решение условия и мерки, няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване на 33 BG 0000191 „Варненско-Белославско езеро”, предвид следното:

3.1. Извършената оценка за степента на въздействие е със заключение, че ИП няма да окаже отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване на 33 BG0000191 „Варненско-Белославско езеро” за опазване на дивите птици, определена съгласно чл. 6, ал. 1, т. 3 и 4 от *Закона за биологичното разнообразие* и обявена със Заповед № РД-128/10.02.2012 г. (Обн. ДВ, бр. 21/2012 г.) на министъра на околната среда и водите;

3.2. Реализирането на ИП няма да доведе до нарушаване на целостта, структурата и функциите на 33 BG0000191 „Варненско-Белославско езеро” за опазване на дивите птици, тъй като с реализацията на ИП не се очаква да бъдат значително засегнати и увредени видове птици, предмет на опазване в 33, но част от техните местообитания ще се отнемат с 1.22% от акваторията на зоната;

3.3. Резултатите от извършената оценка за степента на въздействие за местообитанията и видовете птици, предмет на опазване в 33 BG0000191 „Варненско-Белославско езеро”, дават възможност да бъде направен извод, че инвестиционното предложение е съвместимо с целите на опазване на защитената зона, тъй като степента на въздействие върху елементите на зоната е незначителна;

3.4. Направена е оценка на вида и степента на въздействие, като са описани вероятни преки и непреки въздействия, кумулативни такива, постоянни и временни, положителни и отрицателни въздействия върху предмета и целите на опазване на защитена зона за опазване на дивите птици BG0000191 „Варненско-Белославско езеро”, в резултат от реализацията на инвестиционното предложение;

3.5. „Интермодален терминал - Варна” ще се изгради в урбанизирана територия на северния бряг на Варненското езеро, състояща се от общо 9 имота и прилежащата акватория на Варненско езеро.

3.6. Техногенните елементи – сгради, кейови места, жп линии и др., създадени още преди обявяването на зоната, ограничават биологичното разнообразие;

3.7. Към настоящия момент по сухоземната територия на инвестиционното предложение има предимно рудерална, най-вече тревиста и ниска поединична храстова и дървесна растителност от местни и инвазивни видове. Участъка за изграждането на кейовата стена и фронт са лишени от растителност, брегът е отвесен и не предлага подходящи местообитания за газещи водни птици;

3.8. Предвидения за драгиране участък е лишен от растителност, която би могла да се разглежда като потенциално местообитание на птиците, предмет на опазване в зоната. В този участък на инвестиционното предложение няма вероятност от увреждане или унищожаване на наземни местообитания за птици, поради липса на големи петна от тръстикови масиви и заблатени територии;

3.9. Изграждането на кейовата стена ще се осъществява извън сухоземната територия на зоната, така, че тя също няма да предизвика отнемане или увреждане на земни гнездови или трофични местообитания, включително местообитания за укриване и почивка на птици;

3.10. Не се очакват негативни изменения във видовия състав, структурата, плътността и числеността на популациите на видовете птици, предмет на опазване в защитената зона;

3.11. В рамките на осигурения обществен достъп до ДОСВ по чл. 16, ал. 2 от Наредбата за ОВОС (докладът е публикуван на интернет страницата на РИОСВ-Варна, на 07.10.2015

г.) не са постъпили предложения и/или възражения по същия доклад, както и информация относно предмета и целите на защитената зона и/или очакваната степен на увреждането ѝ, която се различава от представената от възложителя в ДОСВ.

4. В процеса на изготвяне на ОВОС са проведени консултации със заинтересованите и засегнатите лица и засегнатата общественост. До документацията за ОВОС възложителят е осигурил минималния 30-дневен обществен достъп, съгласно чл. 97, ал. 5 от ЗООС. Проведена е среща за обществено обсъждане на доклада по ОВОС и приложенията към него (на 13.11.2015 г. в зала "Пленарна" на Община Варна). На срещата е поставен въпрос за избора на избраната площадка спрямо настоящата площадка на пристанище "Варна Изток" и жилищните зони на гр. Варна. В срещата е изяснено, че площадката е подбрана оптимално по отношение на опазване на околната среда и от икономическа гледна точка.

5. Във връзка с оценка на качеството на доклада за ОВОС са получени следните становища:

5.1. От здравно-хигиенна гледна точка Регионална здравна инспекция – Варна, счита (писмо изх. № ДОЗ-06547/11.09.2015 г.), че няма основание да се очаква възникване на риск за здравето на населението в резултат от реализацията на ИП, при условие че по време на строителството и експлоатацията на обекта се спазват изискванията на чл. 16 от Закона за защита на шума в околната среда;

5.2. Съгласно становище на БДЧР – Варна (писмо изх. № 53-00-12/4/06.10.2015 г.), оценката в раздел "Води" е изготвена съгласно информацията за водите и водните тела в ПУРБ. В същото писмо БДЧР – Варна, е описала района за изхвърляне на драгажните маси в Черно море и е поставила шест условия за ограничаване на въздействието върху морските води.

6. Експертният екологичен съвет към РИОСВ – Варна, със свое решение от 16.12.2015 г. предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

и при изпълнение на следните УСЛОВИЯ:

1. За фазата на проектиране:

1. Съхраняването на насипните товари да се извършва само в закрити складови площи;
2. За обработката и транспортирането на насипните товари да се използват нови технологии и високотехнологично оборудване (затворени системи, пречиствателни съоръжения за улавяне на прах, други);
3. На контейнерната площадка и паркингите откъм жилищните зони да се проектират и изградят плътни шумоизолиращи екрани;
4. Да се предвиди изграждане на площадки за съхраняване на образувания в резултат от експлоатацията на ИП отпадъци, както и на приеманите корабни отпадъци, които да бъдат съобразени с изискванията на *Наредбата за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и на опасни отпадъци (обл., ДВ бр. 29 от 30.03.1999 г.)*;
5. Да се определят границите на водния обект по реда на чл. 155, ал. 1, т. 1 от *Закона за водите*. Новите граници на водния обект да се отразят в кадастралната карта на гр. Варна и писмено да се уведоми БДЧР-Варна;
6. Да се предприемат действия пред БДЧР-Варна, за издаване на разрешително за ползване на воден обект и разрешително за ползване на воден обект за заустване на дъждовни води, съгласно чл. 46, ал. 1, т. 1, буква "д", и т. 3 от *Закона за водите*;
7. Да се разработи План за безопасност и здраве (ПБЗ), включващ мерки за ограничаване на въздействията върху околната среда по време на строителството;
8. Да се изготви план за собствен мониторинг, включващ:
 - мониторинг на водите и седиментите в мястото на строителство;
 - мониторинг на морските води в района, определен за изхвърляне на драгажни маси.
 - мониторинг на емисиите на прах, отделяни в атмосферния въздух;

- мониторинг на водите в акваторията на пристанището и на потока/потоците атмосферни води, зауствани във воден обект;

- мониторинг на нивата на шум, излъчван в околната среда от дейността на обекта.

Планът да се съгласува с РИОСВ-Варна, БДЧР-Варна, и РЗИ-Варна.

9. Да се изготви План за управление на строителните отпадъци в съответствие с изискванията на Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали (Обн. ДВ бр. 89/13.11.2012 г.);

10. Да се изготви цялостен ландшафтно-устройствен план, включващ и изпълнение на зелен пояс от високостеблена растителност откъм жилищните зони и западната граница на площадката. С плана да не се засягат територии, заети от тръстикови полета, с цел запазване на местообитанията на птици.

II. Преди започване на строителството:

11. При изхвърляне на драгажни маси в район на Черно море, образувани по време на строителството на ИП, след съгласуване с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да се предприемат действия пред директора на БДЧР-Варна, съгласно изискванията на чл. 62 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България;

12. Да се определят площадки за съхраняване на строителните материали и отпадъци и на отнетия хумусен пласт;

13. Районът на извършваните в акваторията строителни работи да бъде обозначен с трайни денонощно видими знаци, в съответствие с правилата на Комбинираната система от морски плаващи знаци, система А (в сила за Р България от 01.09.1983 г.);

14. Да се изготви схема на движение на строителната механизация и автомобили до и от строителната площадка. Маршрутите за движение да се съгласуват с кметовете на Община Варна и Район "Младост" и останалите засегнати общини и кметства;

15. Строителните отпадъци да се транспортират и третират в съответствие с общинската програма за управление на отпадъците и Наредбата по чл. 22 от Закона за управление на отпадъците;

16. Да се извърши предварително писмено уведомяване на Националния институт за недвижимо културно наследство – Министерство на културата, и/или Регионален исторически музей-Варна, за датата на започване на строителните работи;

17. Да се изготви собствена оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети със съдържание съгласно Приложение № 1 на Наредба № 1 от 29.10.2008 г. за вида на превантивните и оздравителните мерки в предвидените случаи от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение. Оценката да се представи в РИОСВ-Варна;

18. Да се изготви и съгласува с Общинската комисия за защита от бедствия и аварии План за действие при аварийни ситуации, включващ етапите на строителство и експлоатация, в който да се отчете вероятността от възникване на природни бедствия, вкл. наводнения, предотвратяване на непредвидени отрицателни въздействия.

III. По време на строителството:

19. Приоритетно да се изградят пътните подходи и връзките им с прилежащата пътна инфраструктура;

20. В случай, че драгажните маси се изхвърлят в район на Черно море, да се спазват следните условия, определени от БДЧР-Варна:

20.1 Да се използва технология на разтоварването, която позволява минимално размиване на драгажните маси;

20.2. Преди и след приключване на цялостния процес по диспониране да се извършват мониторингови измервания за състоянието на морските води в определения район;

- 20.3. БДЧР-Варна, да бъде уведомена писмено за началото и края на изхвърляне на драгажните маси;
- 20.4. Да се води писмен отчет за количествата на изхвърляните драгажни маси. Отчетът и резултатите от проведения мониторинг да се представят в БДЧР-Варна, след приключване на депонирането;
- 20.5. Годните за насипване драгажни маси могат да се използват единствено в границите на ИП;
21. Да не се допуска увреждане и унищожаване на съществуващата крайбрежна растителност, извън обхвата на проекта;
22. Да се изпълняват мерки за ограничаване на прахоотделянето, в т. ч. и оросяване на строителните площадки и пътищата в сухо време;
23. Графикът за извършване на строителни работи, при който се използват кораби или други плаващи съоръжения, да бъде съгласуван с Дирекция "Морска администрация - Варна" и Пристанище "Варна";
24. При извършването на строително-монтажни работи да се прилагат най-добри налични практики за недопускане на замърсяване на водните обекти.

IV. Преди въвеждане на строежа или на етапи от него в експлоатация:

25. Да се извърши класификация на отпадъците, които ще се формират в резултат от дейността, по реда на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците (Обн., ДВ бр. 66 от 8.08.2014 г.);
26. За извършването на дейности по събиране и съхраняване на отпадъци от корабоплавателната дейност да се предприемат действия за издаване на съответно разрешение по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците и в съответствие с *НАРЕДБА № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти (обн., ДВ бр. 96/2013 г.)*;
27. Да се извършат измервания на емисиите на прах и на нивата на излъчвания в околната среда промишлен шум (дневно, вечерно и нощно ниво). Измерванията да се извършат в експлоатационни условия, по време на 72 часовите изпитвания. Копия на протоколите от изпитванията и докладите за резултатите от измерванията да се представят в РИОСВ – Варна и РЗИ-Варна.

V. По време на експлоатацията и извеждане от експлоатация:

28. След въвеждане на строежа в експлоатация координатите на пристанищната акватория и данните за извършените промени в навигационната обстановка в района да се предоставят на Хидрографска служба на Военноморските сили, с цел оповестяване в "Известие до мореплавателите";
29. Съхранението и употребата на опасните вещества и смеси да се осъществява съгласно изискванията на съответния информационен лист за безопасност и Наредбата за реда и начина за съхранение на опасни химични вещества и смеси (Обн. ДВ бр. 43 от 07.06.2011 г.);
30. Формираните в резултат от дейността производствени, строителни и опасни отпадъци, както и приеманите корабни отпадъци, да се предават за транспортиране и последващо третиране въз основа на писмен договор на лице, притежаващо съответния документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците и в съответствие с *НАРЕДБА № 9 от 17.10.2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти (Обн., ДВ бр. 96/2013 г.)*;
31. Експлоатацията на ИП да се осъществява по начин, който да не допуска предизвикване на шум в околната среда над граничните стойности, определени в *Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценяване на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението*;

32. При извършване на товаро-разтоварни дейности в сухо време да се изпълняват мерки за ограничаване на прахоотделянето; при силен вятър да не се работи на открито с насипни товари.

VI. ПРИЛОЖЕНИЕ: План за изпълнение на мерки по чл. 96, ал. 1, т. 6 от ЗООС:

№	Мерки	Период (фаза) на изпълнение	Резултат
<i>Атмосферен въздух</i>			
1.	Строителството да се извършва на база одобрен от компетентните органи Работен план по организация и изпълнение на строителството, включващ и мерки за опазване на околната среда (противопрахово оросяване, работа с регулирани двигатели, покрито транспортиране на прахоотделящи материали и строителни отпадъци, зареждане с гориво-смазочни материали на обезопасени площадки и т.н.).	По време на строителството	Намаляване количеството на прахови емисии, емисии от ДВГ на автомобилите и строителната механизация
2.	При проектиране на част отопление и вентилация (ОВ) да се предвиди използване на климатична техника с висока ефективност, автоматично изключване на отоплението и въздушните климатизатори при отворени прозорци, таймери за автоматично управление, неизползване като източник на енергия мазут и въглища със съдържание на сяра над 0,2%, неизползване на забранени от Монреалския протокол от 1987 г. фреони (ПМС N266/29.12.1995 год. и заповед РД 35/26.04.1996 год. на МОС) и т.н.	По време на проектиране и експлоатация на обекта	Намаляване на емисии на вредни вещества в атмосферния въздух
3.	Пристанищната техника да отговаря на екологичните изисквания и да се използват технологични варианти с ниска запрашаемост и ниски шумови емисии;	По време на експлоатацията	Намаляване на количеството прахови емисии и емисии от ДВГ
4.	Пристанищните открити складови площи и вътрешно-пристанищни пътища да бъдат с гладка настилка, позволяваща периодично измиване.	По време на експлоатацията	Намаляване количеството на прахови емисии и емисии от ДВГ
5.	Насипните товари да се складираат в покрити складови площи	По време на експлоатацията	Намаляване количеството на прахови емисии
<i>Води</i>			
1.	При строителството на кейовата стена да се използва модерна технология, модерни машини, а акваторията на обекта да бъде изолирана с бонови заграждения	По време на строителството	Предотвратяване замърсяването на водите на Варненско езеро; намаляване на риска за биоразнообразието
2.	Пристанището да бъде оборудвано с необходимите средства за предотвратяване, ограничаване и ликвидиране на разливи на опасни вещества и разсипване на товари в ползваната акватория на езерото	По време на експлоатацията	Предотвратяване замърсяването на повърхностните и подземни води и почвата; намаляване на риска за биоразнообразието
3.	Канализационните и водоснабдителни отклонения от мрежата да се проектират и изпълнят без допускане на течове.	При проектиране и по време на строителството	Предотвратяване загуби на питейна вода, снижаване на риска за компрометиране на геоложката основа и строителните конструкции, незамърсяване на подземни води
4.	Да не се извършват драгажни дейности през период, когато в придънните води е ниско съдържанието на разтворен кислород	По време на строителството	Намаляване на риска от замърсяване на водите и въздействието върху биоразнообразието

5.	Да се осигурят химически тоалетни	По време на строителството	Намаляване на риска от замърсяване на водите
<i>Земи, почви, геоложка среда</i>			
1.	Отнетият хумусен пласт да се съхранява отделно на площадка/и и в последствие да се използва по предназначение, съгласно изискванията на <i>Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт</i>	Преди започване на строителните работи.	Рационално опазване и използване на хумусния пласт, ще се опази част от съществуващата в почвения слой безгръбначна фауна (членестоноги, червеи, и др.), използвана като трофична база от птиците.
2.	Извършване на конкретни инженерно-геоложки проучвания и изготвяне на геотехнически доклад	Преди проектиране и започване на строителните работи	Ограничаване неблагоприятното въздействие върху геоложката среда при реализация на инвестиционния проект
3.	Всички сгради и съоръжения следва да се проектират съгласно изискванията на <i>Норми за проектиране на сгради и съоръжения в земетръсни райони</i> , а при необходимост по инженерна преценка да се прецизира нормативния сеизмичен коефициент $K_c = 0,27$ с помощта на геофизични изследвания.	При проектиране	Снижаване на риска за компрометиране на геоложката основа и строителните конструкции
<i>Отпадъци</i>			
1.	При техническа възможност, генерираните отпадъци да се предават своевременно за транспортиране или последващо третиране.	По време на строителството и експлоатация	Намаляване на риска от замърсяване с отпадъци
2.	При депониране на драгажните маси в Черно море (вариант 1): - да се спазва оптималната работна дълбочина на съоръженията; - да не се допуска създаването на значителни турбулентни завихряне в зоната на дънните клапи	По време на строителството	Намаляване на риска от замърсяване на водите с отпадъци в местата за депониране
3.	Строителните отпадъци да се съхраняват на определените за целта площадки, като не се допуска смесването на различните видове отпадъци;	По време на строителството	Намаляване на риска от замърсяване с отпадъци
<i>Шум</i>			
1.	При необходимост от кърточни дейности, същите да не се извършват през периода от 19 до 07 часа. При необходимост да се използват временни шумозаглушителни екрани на работната площадка.	По време на строителството	Спазване на изискванията на Наредба № 6 относно шумовото натоварване на околната среда.
2.	Монтиране на виброзаглушители на техниката. Използване на техника с възможно най-ниски нива на шумови параметри.	По време на експлоатацията	Намаляване нивото на шума по време на експлоатацията
<i>Биоразнообразие</i>			
1.	Превозните средства, които ще се използват по време на строителството да се движат с ограничена скорост от 30 км/ч.	По време на строителството	Предотвратяване на заплахата за единичните екземпляри от представители на животинския свят.
2.	За планираното озеленяване да се използват местни видове с оглед недопускането на инвазия на чуждоземни и/или нехарактерни за района растителни видове.	При проектиране	Предотвратяване вредното въздействие върху защитените зони, терени и биоразнообразието
3.	Да се разработи програма за компенсиране на унищожената зелена маса (независимо от малocenността ѝ) на база нейната кислородопродуктивност. Приемането на обекта да	Преди въвеждане в експлоатация	Предотвратяване въздействието върху въздуха и биоразнообразието

	предвижда проверка за изпълнението на компенсационната програма.		
4.	Поддържането на зелените площи да се осъществява без използване на пестициди или според принципите на биологичното производство, определени с Наредба №22/2001 за биологичното производство на растения, растителни продукти и храни от растителен произход и неговото означаване върху тях /ДВ 68/2001/.	По време на експлоатацията	Предотвратяване на замърсяването и вредните въздействия върху околната среда и здравето на хората
Здравно-хигиенни аспекти и оценка на риска			
1.	Да се използват лични предпазни средства	По време на строителството	Опазване здравето на работещите
2.	Пристианищният персонал да бъде обучен и да се извършват редовно учебни тренировки за недопускане и/или ликвидиране на последици от замърсяване в пристанищния район и използваната акватория	по време на експлоатацията	Опазване здравето на работниците и населението и намаляване възможността за риск от вредни въздействия върху околната среда
Общи компоненти			
1.	Да се изпълнява стриктно планът за собствен мониторинг (екологичен)	по време на експлоатацията	Превенция на вредното въздействие върху компоненти на околната среда и здравето на хората
2.	Да се проучат възможностите и начините за включване (регистрация) в Националната схема за управление по околна среда и одитиране чрез създаване и поддържане на Система за управление по околна среда в съответствие с БДС EN ISO 14001:1996 (Наредба за Националната схема за управление по околна среда и одитиране /ДВ 26/2003/) или в Схемата на ЕС за управление и одитиране на околната среда (EMAS).	по време на експлоатацията	Превенция на вредното въздействие върху компоненти на околната среда и здравето на хората

Настоящото решение се отнася само за обекта, който е бил предмет на извършената ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда. При разширение или изменение на това инвестиционно предложение възложителят трябва да уведоми своевременно компетентния орган по околна среда във възможния най-ранен етап.

На основание чл. 99, ал. 8 от Закона за опазване на околната среда решението по ОВОС губи правно действие, ако в срок 5 години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

При промяна на възложителя новият възложител съгласно чл. 99, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда задължително трябва да уведоми РИОСВ -Варна.

При констатиране неизпълнение на условията в решението по ОВОС виновните лица носят отговорност по чл. 166, т. 2 от Закона за опазване на околната среда.

Заинтересованите лица могат да оспорят решението по реда на Административнопроцесуалния кодекс, чрез директора на РИОСВ-Варна, пред министъра на околната среда и водите и Административен съд Варна, в 14-дневен срок от съобщаването му.

Дата:.....28.12.15

инж. ВЕНЦИСЛАВ НИКОЛОВ

Директор на РИОСВ

