



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 - 9/2018 г.

На основание чл. 99, ал. 2 и 3 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), § 35 от Преходни и Заключителни разпоредби към закона за изменение и допълнение на Закона за опазване на околната среда (обн. - ДВ, бр. 98 от 2018 г., в сила от 27.11.2018 г.) и във връзка с чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 38 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 „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение „Езерово“ в района на съществуващата материално-техническа база (МТБ) землище на село Езерово, община Белослав, област Варна

Възложител: „Трансстрой Варна“ АД

Седалище и адрес на управление: Област Варна, община Варна, град Варна, район Одесос, п.код 9000, ул. „Хан Омуртаг“ №2

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение (ИП) предвижда изграждане на „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение „Езерово“ в района на съществуващата материално-техническа база (МТБ) на „Трансстрой Варна“ АД в с. Езерово, община Белослав, област Варна.

Пристанището се обособява върху собствени имоти със следните идентификатори и площи:

№	ПИ №	Площ, м ²	Предназначение на територията	Начин на трайно ползване
1	27125.504.3	12 499	урбанизирана	За др. вид производствен, складов обект
2	27125.504.4	92 057	урбанизирана	За др. вид производствен, складов обект
3	27125.504.147	21 594	урбанизирана	За др. вид производствен, складов обект
4	27125.504.155	11 168	урбанизирана	За др. вид производствен, складов обект
	Обща площ	137 318		



9000, гр. Варна, ул. "Ян Палах" № 4

Тел: (+35952)678-887, Факс: (+35952) 634593, e-mail: riosv-vn@ riosv-varna.org , www.riosv-varna.org

На настоящия етап на територията на бъдещото пристанище са разположени обекти на МТБ на „Трансстрой Варна“ АД: арматурен цех, бетонов възел, цех за ремонт на механизацията, открити площадки за съхранение на строителни материали и строителни елементи и др. под. Територията е урбанизирана предимно производствена зона.

В ПИ 27125.504.3 и 27125.504.4 са изградени над 30 бр. промишлени, складови и технически сгради и съоръжения, както и вътрешни автомобилни пътища и открити складови зони, които обхващат по-голяма част от терена. На територията няма изградени кейов фронт и пристанищни съоръжения.

В зоната на бъдещия кей е оформена каменнонасипна откосна брегозащитна дига. Територията зад нея е изкуствено създадена чрез насипване на ВСМ и други материали. Акваторията пред пристанището не е драгирана. Кейт отстои на около 800 м от фарватера, който е свързан с корабоплавателен канал №1. По него се достига до Черно море.

Съществуващ, специално изграден за нуждите на „Трансстрой Варна“ АД, индустриален ж.п. клон позволява територията на бъдещото пристанище „Езерово“ да осъществява връзка с националната ж.п. система. ПИ 27125.504.147 е незастроен. През него преминава ж.п. отклонението от републиканската ж.п. мрежа което захранва територията на бъдещото пристанище. Индустриалният ж.п. не е електрифициран. Обслужването на пристанищната територия и връзката с гара Езерово ще се извършва с дизелови локомотиви.

Автомобилният достъп от републиканската пътна мрежа до поземлените имоти в обхвата на проекта се осъществява чрез пътна връзка и мостово съоръжение (надлез) изградени за нуждите на МТБ и въведени в експлоатация през 1986 г. Трасето на пътната връзка започва от път 2008 I-2 (Девня – Варна), преминава над тръбопровода и канала на ТЕЦ Варна и над ж.п. линията Варна – София посредством надлез с два отвора по 44 м и се развива в рамките на площадката определена по цялостния генерален план на предприятие „Трансстрой“ от 1977 г. Пътното платно е с ширина 9,00 м, а настилка за автомобилно движение – 6,00 м. Пътното платно от двете страни на надлеза е изградено изцяло върху насип с височина от 1,00 до 9,00 м. Габаритът на моста е 9,00 м /между парапетите/ съставен от пътно платно 7,50 м и два тротоари по 0,75м.

Пристанището е с осигурен транспортен достъп, водоснабдяване, канализация и електрозахранване. Районът на бъдещото пристанище е електрифициран. Изградена е и ВиК-инфраструктура. Отпадъчните води се препомпват с КПС до ГПСОВ-Варна, която е в непосредствена близост в имота на СТФ АД. Съседните имоти са газифицирани. Газификация на пристанището на този етап не се предвижда.

Достъпът на кораби до акваторията на бъдещото пристанище се осъществява от Варненския залив, през корабоплавателен канал №1, Варненското езеро и зоната за подхождане преди буй 201. Извършването на маневри за влизане и излизане от акваторията на пристанището ще се съобрази с изискванията на компетентните органи (ИАМА).

На територията на обекта е разработена захранваща кабелна мрежа ниско напрежение, осигуряваща ел. захранването на всички консуматори. Осигурено е и изкуствено осветление на всички работни зони и пътни подходи, съгласно нормативите по БДС.

Всички сгради в района на пристанищния терминал са оборудвани със силова, осветителна, заземителна и гръмоотводна инсталации.

Относителният разход на ел. енергия за обработка на 1 t товари е около 3 kWh/t.

На територията на МТБ има изградена водопроводна мрежа за питейни и производствени нужди.

Има наличен собствен водоизточник от подземни води.

Отпадъчните води се препомпват с КПС до ГПСОВ-Варна, която е в непосредствена близост (1,7 км северно).

Има изградена дъждовна канализация. Тя включва ортогонална система от покрити с проницаеми плочи правоъгълни събирателни и отвеждащи канали, отводняващи цялата площ на МТБ плюс територията на „СТФ“ АД и „МТГ Делфин“ АД. В района на МТБ няма

зауствания на дъждовни води. Те се заустват в езерото от западната и източната страна на цялата територия.

Въз основа на анализ на съществуващите възможности се установява, че разглежданата територия представлява подходящ терен за построяване на пристанищни мощности. На пристанището ще се обработват насипни товари, зърнени храни, контейнери, течни товари (битум) и други общи (генерални) товари.

Разчетният кораб е с параметри: пълно водоизместване 57 000 t, дедукция – 46 000 t, максимална дължина 218 m, газене пълен 11,20 m. Дълбочината на акваторията е -12,20 m.

Кейовият фронт на бъдещото пристанище „Езерово” е с прогнозна дължина от около 242 m. Ще се развива поетапно, като изборът на конструкцията на кея ще е съобразен както с корабите, които ще се обработват, така и с конкретните геоложки и хидроложки природни условия.

Пристанището ще бъде зонирано според съвременните изисквания за устройство и планиране на пристанища. То ще включва:

- Кейов фронт с прилежаща оперативна акватория (242,5/42 m, площ 10 224 m²), зона за маневриране (304 443 m²) и зона за подход (48 505 m²). Зоната за подхождане е определена след излизане от Варненското езеро, след буй №11. Максималната ширина е 320 метра;
 - Кейовият фронт е с дължина 242,5 m и ще бъде разпределен на корабни места за обработка на контейнеровози (превозващи контейнери), бълкери (превозващи зърнени товари) и кораби за генерални товари (превозващи различни генерални товари, включително метали в различни уедрени товарни единици);
 - Оперативна зона на сушата за извършване на товаро-разтоварни операции по дължината на кейовия фронт. Параметрите на оперативната зона ще се определят основно от вида на кейовата механизация, която ще се използва; гентри-кранове за обработка на контейнеровозите; корабни товарачи за обработка на зърновози; мобилни кранове за обработка на генерални товари; тилови машини;
 - Складови зони (открити и закрити);
 - Зона за обработка и експедиция на товарите на/от автомобили и автомобилоразтоварище за зърнени товари;
 - Зона за обработка и експедиция на товарите на/от ж.п. вагони;
 - Зона с автовезна;
 - Зона с ж.п. везна;
 - Резервна зона за поемане на увеличаващите се товаропотоци;
 - Входи на терминала - пристанищни портали, съоръжени по изискванията на ISPS Code;
 - Административно-битов комплекс (в северозападния край на пристанището);
 - Логистична зона;
 - Места за шофьорите при изчакване със сервизни помещения, бърза закуска-чай-кафе, автомивки;
 - Паркинги за изчакване на автомобилите с/за контейнери и на колите на клиентите;
 - Зона за съхранение и ремонт на повредени контейнери.
- *Оперативна зона* за извършване на товаро-разтоварни операции по дължината на кейовия фронт. Кейовият фронт ще бъде разпределен на корабни места за обработка на контейнеровози (превозващи контейнери), бълкери (превозващи зърнени товари) и кораби за генерални товари (превозващи различни генерални товари, включително метали в различни уедрени товарни единици). Параметрите на оперативната зона се определят основно от вида на кейовата механизация, която се използва, а именно:
- Гентри-кранове за обработка на контейнеровозите;
 - Корабни товарачи за обработка на зърновози;
 - Мобилни кранове за обработка на генерални товари;

- Тилови машини - на територията на пристанище „Езерово“, включително и на територията на оперативните зони пред съответните корабни места, се предвижда да работят различни типове тилови машини, свързани с обработката на зърнени товари, контейнери и генерални товари. Някои от тях са универсални.

Гентри-крановете и корабните товарачи ще са разположени на един кей. Ще се осигури възможност, когато няма зърновоз, двата корабни товарача да се съсредоточават в източната част на кея и двата гентри-крана да могат да обслужват на практика цялата му дължина (без заемащата дължина от двата концентрирани корабни товарача).

Местоположение и площ на оперативните зони към корабните места - между съществуващите сгради с общ идентификатор 27125.504.4.27 и кейовата стена. Приблизителна площ 7 500 m².

• *Открити складови зони* – съобразени с територията на бъдещото пристанище „Езерово“ и със специфичните особености и изисквания на обработваните товари:

- Складови зони за зърнени товари. На първи етап – открити – разположени в източната част на кея. На втори етап - изграждането на 12 до 20 силосни клетки с диаметър на всяка една 18 м, разположени в ПИ 27125.504.147 и свързани със система ГЛТ, а чрез тях с корабните товарачи, обслужващи кея.
- Складови зони за контейнери – ще се предвиди организиране на контейнерен стиф в тила на кея, като стифовете са насочени по неговата дължина и се обслужват с 3 бр. RTG. Стифовете следва ще са разделени на подзони за пълни контейнери и за празни контейнери. От своя страна те се подразделят по отделните линии (стифове с разчертана координатна мрежа за съхранение на контейнери, в т.ч. хладилни, с акцизни стоки, с опасни товари и т.н.).
- Склад за контейнеризация/деконтейнеризация и временно съхранение на товарите, предназначени за контейнеризация, възможност за временно съхранение на товари след деконтейнеризация. За целта следва ще се предвиди вътрешно преустройство на съществуващите промишлени сгради (27125.504.4.27 (сервизен цех) с площ: 6 298 m² и / или сграда 27125.504.3.1 (производствен комбинат) с площ 3 841 m²).
- Покрит склад за извършване на различни видове граничен контрол, в т.ч. ДВСК контрол – да се организира чрез преустройство на съществуваща сграда или чрез ново строителство;
- Открита складова зона за генерални товари – ще се предвиди зад оперативната зона. Ще се използва за временно съхраняване на концентрираните за износ генерални товари, както и разтоварените от внос различни генерални товари, позволяващи открито съхранение;
 - Складово стопанство за течни товари (олио, битум) - предвижда се използването им при съхранение преди натоварване и след разтоварване като буферен склад. Товарене/разтоварване се извършва по тръбопровод от склада до кораба и обратно.
 - Закрити складови площи – предвижда се използването им при съхраняването на генерални товари, които не позволяват престояване на открито (това обикновено са скъпи товари) За целта следва да се предвиди вътрешно преустройство на някои от съществуващите промишлени сгради.

Приблизителната височина на складиране на насипните материал (зърно) е определена по следния начин: основна оперативна открита площадка за зърно /насипни товари – площ 2 000 m² (40x50 m); при откос 45° приблизителната височина на насипните материали е 10 m и обем от приблизително 13 000 m³.

Възможна е организацията на още две площадки за насипни товари /биг бегси с площ от около 1 500 m² (35x45 m) и обем от приблизително 9 000 m³ всяка.

Предвижда се изграждане на съоръжения за сушене на зърно извън пиковия сезон за износ на зърно. Съоръженията за сушене на зърно включват сушилни с непрекъснат цикъл и капацитет 30 т/ч, два малки кофъчни елеватора с капацитет 30 т/ч и два силоса с фуниевидно дъно с капацитет на складиране 200 т всеки. Един от силосите ще служи за

буферен склад за процеса на сушене и ще се пълни от основните елеватори с висок капацитет. Другият силос ще се използва за темперирание и ще позволява разтоварване с висок капацитет към силосния комплекс.

Силосното стопанство ще се състои от 2х6 до 2х10 силоса с диаметър 18 м всеки. По предпроектното проучване силосното стопанство ще се състои от 2х6 силоса, като ще бъде изградено на два етапа – група от 6 силоса с последващо разширение до 2х6 силоса.

Капацитет на паркинга за изчакване на товарни автомобили - предвижда се изграждането на два паркинга в непосредствено съседство един до друг – паркинг за леки автомобили (на работниците, посетители, на лица придружаващи товари) и паркинг за изчакване на товарни автомобили. Ще се разположат се в ПИ 27125.504.155. Към настоящия момент поземленият имот се използва за паркинг, в който паркират обичайно около 30 леки автомобили и неорганизирано – товарни автомобили. В имота е разположена ведомствена бензиностанция и склад за масла. Проектът предвижда обособяване на паркинг за леки автомобили с капацитет 47 места за паркиране и паркинг за товарни автомобили с капацитет 20 места за влекачи за 40 футови контейнери и аналогични.

Предвижда се използването на светли горива - дизелово гориво за транспортната механизация на пристанището, респективно количества за дозареждане на резервоарите на камионите (влекачите) и бензини. На настоящата фаза на проекта се предвижда съхраняването на до 120 m³ светли горива на площадката на бензиностанцията.

Горивата ще се съхраняват на територията на ведомствената бензиностанция в подземни резервоари. Резервоарният парк за светли горива ще се състои от два подземни, стоманени, двустенни резервоара за светли горива. В междинните пространства на всеки резервоар ще бъдат предвидени системи за контрол и сигнализация при възникване на пробив в основния резервоар. Всеки резервоар ще бъде с обем по 60 m³ или общо 120 m³, предвидени за монтаж на пясъчна възглавница върху стоманобетонова плоча и анкерирани към нея. Резервоарите ще са разположени един до друг, с междинно разстояние 1 m и ще бъдат под нивото на площадката на бензиностанцията. Към бензиностанцията ще има склад за смазочни материали, в който ще се съхраняват до 5 m³ масла едновременно. Зареждането на превозните средства ще бъде осигурено чрез високодебитни колонки за дизел.

Ведомствената бензиностанция ще бъде разположена в ПИ 27125.504.155 (стар ПИ 27125.504.4.31), в който и към момента се намира. В същия имот ще бъдат разположени и паркингите за леки и за изчакващи товарни автомобили.

Площадка за отпадъци

На бъдещата територия на пристанището ще се обособи площадката за отпадъци. По предварителни предвиждания ще бъде с площ от приблизително 730 m². На площадката ще бъдат организирани специализирани участъци за временно съхранение на опасни отпадъци, съдържащи въглеводороди: масла, отпадъци от горива, утайки и промивни води, както и отработени акумулатори от обслужващия транспорт и флуоресцентни тръби, съдържащи живак - от осветлението, излезли от употреба гуми, смесени опаковки и смесени битови отпадъци. Допълнително ще се конкретизира местото за сантинни/миеви води.

Етапност:

Първи етап - изграждането на бъдещото пристанище „Езерово“ ще започне с въвеждане в експлоатация на кея с дължина до 242,50 m. През този период ще бъдат извършени необходимия обем драгажни работи.

Едновременно с изграждането на кея ще се осигури и тиловата територия, на която се разполагат съответните зони, в т.ч. оперативна зона и различните складови зони, подходни пътища и инженерна мрежа. Ще се осигурят пътища и връзки и ще се извърши ремонт на съществуващите складове. Ще се закупят и монтират автокантарите и ж.п. кантарите за осигуряване измерването на сухопътния автомобилен и железопътен

транспорт. Ще се осъществи изграждане на отопляема тръбопроводна връзка между кейовата стена и буферните складове за олио и битум.

Едновременно с изграждането на инфраструктурата ще се закупят необходимото количество гентри-кранове, мобилни кранове, ричстакери и трейлери.

Втори етап - цялостното доизграждане на комплекса с необходимите складови и обслужващи съоръжения, в т.ч. складови мощности за течни товари и силози за зърно.

На първи етап ще се предвидят условия зърното да се обработва по директен способ. В последствие, на втори етап на развитието на пристанището технологията за обработка на зърнени товари ще включва: силосно стопанство с 2 x 6 до 2 x 10 силоса с диаметър 18 m всеки разположено в ПИ 27125.504.147; стационарна ГЛТ система, свързана със силосното стопанство, жп разтоварище и автомобилно разтоварище; специализирани претоварачи за зърнени товари до 3 бр., свързани със стационарната ГЛТ и силосното стопанство.

При сега направените проучвания и анализи на условията, с отчитане на целия комплекс от съществуващи и действащи технически, технологични и организационни елементи и фактори, пресметнатите капацитетни възможности за пристанището, за отделните пристанищни зони са както следва:

Кейова пропускателна способност

При условие че на корабните места се обработват кораби за съществуващите типове и видове насипни и генерални товари и при следните оразмерителни данни:

- Средните корабни партии - 6000 т.;
- Неравномерност на корабния трафик – $K_3 = 0,55$;
- Принципната организация на работа на терминала – 365 дни в годината при 16 часа на денонощие;
- Структура на различните видове технологии – индиректни - 80% и директни - 20%;
- Структура на обработваните товари по тип:
 - насипни – 56%;
 - генерални и контейнери - 16%;
 - наливни - 28%.
- Структура на обработваните товари по направление: внос -17%, износ – 83%;
- Климатично-метеорологичните особености – $K_{мет} = 0,9$;
- Месечна неравномерност $K_{нер} = 1,3$;
- Спазват се изискванията за експлоатационна годност и всички други нормативни изисквания и ограничения.

пресметнатата песимистична кейова пропускателна способност е 852 хил.т/год.

В случай, че се премине на 22 часов режим на работа в денонощието и при запазване на съотношението между различните видове товари, кейовата пропускателна способност може да достигне 1 932 хил.т/год.

В бъдещото пристанище ще се обособи зона за обработка на генерални товари. Технологията за обработка на генерални товари ще включва: 2 мобилни универсални крана и открити и закрити складове за временно съхраняване на генерални товари.

Течните товари които се предвижда да се обработват на пристанище „Езерово“ са главно износ на олио и внос на битум. Технологиите за обработка на наливни товари ще включват тръбопровод и помпи от и до буферни цистерни.

Контейнерната технология отговаря на световните изисквания, като е съобразена с параметрите на контейнеровозите, които могат безопасно да застанат на кея. Предвижда се пропускателната способност да позволи при оптимална заетост на кея да се обработват около 500 000 TEU годишно.

При разработването на проекта ще се предвиди съвременна жп контейнерна станция за обслужване на контейнерни блок-влакове, с което ще се създаде стабилен интермодален транспортен възел и ще се подпомогне ефективното развитие на заложените в страната интермодални терминали. За обслужване на автомобилния транспорт ще се

предвидят най-съвременни и удобни условия, в т.ч. многоклетъчен собствен паркинг, електронно букиране, цифрово сканиране състоянието на контейнерите.

На технологичните площадки се разполагат необходимите противопожарни съоръжения. Предвижда се изграждането на противопожарна система, съобразена с *Наредба №13-1971/2009 за строително-технически правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар* и изискванията на утвърдени стандарти на ЕС в тази област.

Площта на акваторията, в която ще се извършва вертикална планировка (корекция на дъното) е общо ~363 dka, в т.ч. изкоп ~140 dka (с откосите ще се засегнат ~151 dka); намив ~223 dka. Тази площ е с трапецовидна форма с координати на крайните точки:

- т. 1 СШ 43°11'54,11"; ИД 27°47'04,83";
- т. 8 СШ 43°11'24,70"; ИД 27°47'30,27";
- т. 9 СШ 43°11'24,30"; ИД 27°47'47,30";
- т. 15 СШ 43°11'55,31"; ИД 27°47'19,62".

Границата между изкопа и намива е начупена линия с координати на ъгловите точки от запад на изток както следва:

- т. 1' СШ 43°11'46.66939"; ИД 27°47'11.51504";
- т. 2' СШ 43°11'47.01646"; ИД 27°47'17.34061";
- т. 3' СШ 43°11'42.87232"; ИД 27°47'17.12639";
- т. 4' СШ 43°11'42.39752"; ИД 27°47'31.86201".

Трафик на товарни автомобили

Броят на тежкотоварните автомобили (брой камиони/ден за доставка и експедиция на товари при максимална натовареност на пристанището) е 155 камиона за 24 ч за зърно (средно 6-7 камиона на час или по 1 камион на 26 минути).

Механизация

На пристанището ще се използва следната основна техника:

- Гентри-кранове (RTG – rubber tyred gantry crane) за обработка на контейнеровозите 3 бр. в т.ч. 1 бр. в зоната за контейнеризация/деконтейнеризация. В района на складовата зона RTG крановете и ричстакерите ще се използват за организация на стифа, обработка на терминалните влекачи транспортиращи контейнерите между стифа и кейовата оперативна зона, както и съпътстващите зони на терминала (жп контейнерна станция, склад за контейнеризация и деконтейнеризация), обработка на шосейни камиони.
- Универсални колесни кранове (2 бр. на първи етап) - ще се използват за обработка на насипните и генерални товари. Товаро-разтоварните дейности – кораб/суша по предварителни виждания ще се извършват с кран на пневмо-колесен ход Gottwald-NMK-170-E или аналогичен.
- Корабни товарачи за обработка на зърновози – след реализацията на силозното стопанство (на втори етап на изграждането на пристанище „Езерово“) ще се използват два мобилни корабни товарачи разположени в средната и източната част на кея.
- Мобилни кранове за обработка на генерални товари - традиционни генерални товари са: каолин в биг-бегси, кварцов пясък в биг-бегси, метали (в т. ч. ламарини на връзки, листи, пачки и рулони, стоманени пръти и релси, тръби), сода бикарбонат и калцинирана сода (лека и тежка), фазер и шамот в биг-бегси. Обработват се и тежки и извънгабаритни товари. При обработката на товарите ще се използват колесни (мобилни) кранове, както и съществуващите и намиращи се в експлоатация електрически портални кранове.
- Железопътни композиции, обработвани на пристанището.

Обичайните товаро-разтоварни дейности в пристанището ще се извършват в светлата част на денонощието, в часовия диапазон 7:00 – 19:00 часа. Оптималният режим е 16 часов: от 6:00 до 22:00 часа, като цел е да се достигне до 22 часа.

Корабооборот

Прогнозният годишен корабооборот е както следва:

- 20 кораба със зърно – износ на 600 000 – 1 000 000 t/зърно;
- 50 контейнеровоза – обработка на 30 000 TEU/год.;
- 20 кораба (8000 t) с генерални товари (биг бегс) – 160 000 t/год.;
- 5 – 10 кораба (5000 t) с битум – 25 000 – 50 000 t/год.

Общо на година през пристанището ще преминават до 100 кораба. Разпределението им е неравномерно във времето.

При максимална натовареност на пристанището ще преминават по 8 кораба с дедукция 40 000 t на месец или средно на 4 дена един кораб за зърно. Максималният месечен товарооборот към настоящия момент е 140 000 тона. На денонощие се обработват през сезона (юли-септември) по 10 000 тона зърно.

Контейнерната технология отговаря на световните изисквания, като е съобразена с параметрите на контейнеровозите, които могат безопасно да застанат на кея. Предвижда се пропускателната способност да позволи при оптимална заетост на кея да се обработват около 500 000 TEU годишно.

През пристанище Езерово може да преминават около 250 000 тона/годишно зърнени товари.

Генерални товари през пристанище Езерово може да преминават около 50 000 тона/годишно.

Инвестиционното предложение предвижда изграждане и експлоатация на търговско пристанище с регионално значение. Основните строителни процеси са свързани с изграждане на кейова стена в собствени имоти по протежение на южната граница (към езерото).

Конструкцията на кейовата стена може да бъде както гравитачна, така и пилотна. На този етап предимство има пилотната конструкция естакаден тип. Тя се състои от две редици стоящи пилоти с голям диаметър, разположени на определено по изчислителен път разстояние един от друг. Над пилотите се формират секции от стамнобетонни надлъжни и напречни греди и плоча. При изграждането ѝ ще се извършват подводни планировъчни земни работи, пилотни работи, насипване на скални маси, бетонови (кофражни, армировъчни и собствено бетонови) работи, строителство на сгради, благоустрояване на терена. Предвиждат се драгажни изкопни работи в акваторията на Варненското езеро до кота -12,2 м – около 378 996 m³. При фундиране на съоръжения в тила е възможно извършване на пилотни работи (сондажно-изливни пилоти или забивни пилоти със сонетка).

Не се предвиждат взривни работи и депониране на драгажни маси на депа.

Основните строителни дейности за реализация на разширението ще бъдат:

- земни работи - корекция на дъното на акваторията на пристанището (подводна вертикална планировка, включваща изкоп на земни маси над кота -12,2 м и насипването им в съседство до кота -12,2 м);
- изграждане на кей – в зависимост от избраната конструкция може да има:
 - пилотни работи (в т.ч. забиване на пилоти с дизел-чук и сонетка или чрез вибриране с вибратор или изпълнение на сондажно-изливни пилоти с обсаждане);
 - забиване на шпунт (чрез сонетка или вибратор);
 - направа на основна заскалявка и подравняване с водолази;
 - монтаж на сглобяеми елементи;
 - направа на кесони, провлачване до обекта и потапяне върху предварително подравнена основна заскалявка;

- бетонови работи, армировъчни работи и т.н.;
- изграждане на сухоземните съоръжения (резервоари за течни товари, складове, пристанищни настилки) – традиционни строителни работи:
 - земни работи;
 - кофражни, армировъчни, бетонни работи;
 - зидарски работи;
 - монтажни работи;
 - мазачески работи, бояджийски работи, довършителни работи и т.н.;
- изграждане на пристанищните комуникации (тръбопроводи, ВиК, елзахранване) – традиционни инсталационни работи;
- пристанищни настилки и пътни подходи – традиционни пътни работи, бетонови работи, монтаж на сглобяеми елементи, предварително произведени и доставени на строителната площадка, валиране, планировка.

Количество на изкопаните маси е $378\,996\text{ m}^3$ при драгаж до -12,20 m. Те се насипват в съседната по-дълбока част от пристанищната акватория (зоната за маневриране), където могат да се вместят $400\,000\text{ m}^3$. По този начин се извършва подводна корекция на дъното – подводна вертикална планировка (взема се от акваторията с дълбочина по-малка от 12,2 m и се насипва в акваторията с дълбочина над 12,20 m – така се оформя една площ с дълбочина 12,2 m навсякъде, която е съобразена с дълбочината на канал №1. При извършване на корекционните работи изпълнителят ще се съобрази със съществуващите ограничения, отразени в ПУП-ПП на акваторията на „МТГ Делфин“ АД, а именно наличието на мъртви котви за закотвяне на плаващ док №2.

В процеса на експлоатация на пристанището ще се извършват товаро-разтоварни дейности, бункерване, зареждане на кораби, обработка на контейнери и генерални товари, съпътстващи дейности и др.

Предвижданията на възложителя са на пристанището да се обработват зърнени храни, земеделски култури, фуражи, слънчогледово семе и рапично семе, също така инертни материали (каолин, кварцов пясък, шамот мляк, доломит) и битум.

Течни товари

В пристанище „Езерово“ се предвижда обработката на следните видове течни товари: износ на олио и внос на битум.

Битумът е наливен, транспортира се с танкери химикаловози, прелива се на автоцистерни и експедира или чрез наземни тръбопроводи се транспортира от танкера, швартован на кейовия фронт в пристанище Езерово до резервоари на територията на битумното стопанство или обратно от резервоари на територията на битумното стопанство на танкери. При товаро-разтоварни операции е необходимо непрекъснато подгръване на товара, като най-оптималната температура е около и над 140°C .

За претоварване на втечен битум от танкер на автоцистерна ще се използва мобилна инсталация. Инсталацията ще е собственост и ще се експлоатира от специализиран екип на операторите на битумното стопанство.

За претоварване на втечен битум от танкери до резервоари на битумното стопанство на територията на пристанище Езерово и обратно ще се използва изградена технологична площадка, тръбопроводна и помпена системи на корабното място и на територията пристанището.

Технологичната площадка ще се състои от две части като върху едната ще се разполагат хидрантите за товарене и разтоварване, а на другата дренажната система. Площадките ще се разполагат върху свободна площ на кейовия фронт на 150 метра от западния край на кейовата стена. Образуваните две части на площадката са с размери $6,8\text{ m} \times 5\text{ m}$ всяка. Върху една от страните на площадките ще се разполага естакадата с тръбопроводите, а към средата на площадките съответната спирателна арматура, разпределителни колектори и маркучи. Между двата котлована е формирана суха шахта с разположена в нея мембранна помпа за препомпване на химически замърсените води,

които ще се формират при евентуални пропуски на арматурата и дъждовни води. Срещу площадката ще е монтиран въртящ подемен кран, за обслужване на товарните маркучи. Същият ще е с товароподемност 1500 kg, височина на подема 8,5 m и дължина на стрелата 8 m.

Площадките (котлованите) са предвидени с наклон към събирателна канавка, разположена в посока кейовата стена, които завършват в края с нормално затворена арматура скачени с мембранната помпа. Дъната на двата плитки котлована и техните стени се предвижда да бъдат защитени чрез системи за антикорозионна защита на стоманобетонната им конструкция.

За разтоварване на втечен битум от/към складовите стопанства за битум, които се намират на територията на пристанище Езерово, е предвиден отопляем тръбопровод диаметър $\phi 259$ (10") и тръбопровод за топла вода $\phi 116$ (4"). И двата тръбопровода са от PPH+FRP материал. Тръбопровода за битум завършва с неръждаем колектор, на който е предвидена спирателна арматура с ръчно и дистанционно управление и завършва с 2 бр. разклонения Ду150. След разтоварването на битума, тръбопроводът се продухва от кораба към бреговете цистерни/танкове/ с въздух.

За извършване на операциите по товарене/разтоварване на танкера с битум се използват подвижни маркучи в зависимост от манифолда на кораба които свързват напорния колектор на тръбопровода с приемните колектори на танкера. Претоварните маркучи са снабдени с устройства за бърза връзка към фланеца на приемния колектор на танкера (окомпелктовани с отговарящи на международните стандарти аварийни бързоразкачащи се устройства за сухо разкъсване на връзката – за ограничаване до минимум вероятността от изтичане дори и на минимални количества товар).

Товарът се складира на територията на Пристанище Езерово в специализирани танк-цистерни (резервоари) на битумното стопанство, като се изпълняват всички технологични изисквания на производителя.

Разработената технологична карта е съобразена с изискванията на IMDG Code и ISGOTT (последно издание). При износ на растителни масла те ще се препомпват от складовите резервоари до танкера с помпи. Разработената типова технологична карта е съобразена с изискванията на BLU CODE и IMSBC CODE.

Предвиждат се две цилиндрични цистерни с плоско дъно с вместимост по 5000 м³ и една 3000 м³ за съхранение, респективно складиране на стандартен битум. Те са снабдени с необходимите за тази цел връзки и тръбопровода за пълнене и обезвъздушаване. За контролиране на нивото на пълнене е монтиран хидростатичен нивомер с ограничител за минимум/максимум ниво. При достигане на минимално ниво ограничителят за ниво минимум изключва подгръването с термално масло. При достигане на максимално ниво ограничителят за ниво максимум задейства предупредителна лампа като оптичен сигнал и сирена като акустичен сигнал. Системите са изпълнени редувантно (дублиране с цел предотвратяване на авария) и при достигане на максимално ниво на пълнене съответните помпи се изключват.

За да се избегнат топлинни загуби цистерните са изолирани с високоефективна термична изолация от 200 mm дебела минерална вата. Изолацията е облицована с ламарина с трапецовиден профил. Заземяването на цистерните се извършва по проект. Подгръването на цистерната се извършва от топлинен регистър с термално масло, поставен върху опорни плочи.

Предвижда се доставка на маслогрейка тип "TR100" монтирана в контейнер. Маслогрейката служи за подгръване на топлинния регистър на битумните цистерни, на битумните тръбопровода и на тръбния теплообменник. Разширителен съд, свързан със събирателен съд отварят инсталацията към атмосферата.

Станция за пълнене на автоцистерни с битум, с навес

Предвидени са двойни зареждащи рамена, представляващи подвижни тръби, с които през люк или друга връзка се пълнят автоцистерни или вагон-цистерни с битум.

Зареждащите рамена или се пускат в люка или се свързват чрез фланец или съединение към автоцистерни или вагон-цистерни. Въртящите се стави и правилният баланс на теглото осигуряват лесното движение на зареждащите рамена във всички посоки. Теглото е балансирано във всяко положение посредством пружинен цилиндър, така че движението на рамената може да бъде нагласено ръчно. Зареждащите рамена са конструирани като самоносещи и за носещите елементи се използват само части на водещи в тази сфера производители. Зареждането с обратно отвеждане на газовете подобрява рентабилността на инсталацията, тъй като изпарените вещества се възстановяват и парите не се отделят в атмосферата. Така се допринася значително за опазването на околната среда и за безопасността на персонала. Целият модул е покрит с плоска покривна конструкция.

Станция за разтоварване на битум от кораби

Системата служи за разтоварване на битум от кораби с помощта на помпа за разтоварване на кораба с производителност от около 400 t/h. Битумът се изпомпва по тръбопроводи от кораба в битумните цистерни. Обслужването се извършва с управление с програмируема памет. Процесът на разтоварване може да се стартира през пулт за управление в станцията за разтоварване от обслужващия персонал след разрешение от командната зала. Температурата на битума на входа е около 125 °C.

Битумна помпена станция и битумни тръбопроводи

Битумните помпени станции и битумните тръбопроводи транспортират битума. Те включват преди всичко тръби, фитинги, компенсатори, арматура, уплътнения, свързващи елементи като фланци, винтове, муфи, закрепващи елементи (за опора на тръбите) както и помпи, изолация и системи за контрол.

Тръбен топлообменник с подгряване с термално масло

Топлообменникът е апарат, който предава термична енергия от термалното масло на битума. Подгряването на цистерната става с помощта на термално масло. То се подгрява с нагревател за термално масло до температура между 170°C и 225°C и се транспортира от него чрез помпа за термално масло към топлообменника на битумната цистерна.

Топлообменникът се състои от заварени от външната страна половини, през които термалното масло циркулира принудително. По този начин почти цялата стена на цистерната се използва като подгряваща повърхност и температура на потока на термалното масло може да бъде намалена. Така се осигурява щадящо подгряване. На дъното на цистерната от външната страна също е монтирано подгряване с термално масло, което служи за подгряване на дъното. Подгряването е предвидено за максимално работно налягане от 10 бара.

Централа за управление за битумен терминал

Всички необходими за управлението на инсталацията модули, като силови и разпределителни шкафове са интегрирани в контейнер. Силовите шкафове са снабдени със свободно програмируемо управление. Управлението и блок-схемата обхващат целия смесителен процес вкл. пълнене и изпомпване на готовия продукт в складови цистерни, инсталация за ПМБ, разтоварване на вагон-цистерни и кораби и станции за разтоварване на битум от автоцистерни. Обслужването се извършва и контролира посредством софтуер за визуализиране на управлението на процесите и системата за контрол на процесите от екран в командна кабина.

Водни ресурси

Питейно-битовото водоснабдяване – за питейни и санитарно-битови нужди ще бъдат необходими до 3000 m³/годишно. Вода за инвестиционното предложение ще се осигури от водоснабдителна мрежа на Варна, като на съществуващата площадка на МТБ «Трансстрой» има необходимите водопроводна мрежа, връзки и отчитащи устройства.

Водоснабдяването се извършва на база сключен договор между «ВиК- Варна» ООД и «Трансстрой» АД, в който са уточнени условията по доставката на питейна вода. Новото ИП предвижда само рехабилитация на съществуващата площадкова водоснабдителна мрежа, като за целта ще бъде актуализиран действащия договор с «ВиК- Варна» ООД.

Водоснабдяване за производствени нужди – за производствените дейности на площадката на МТБ, през 1992-1994 г. е изграден собствен водоизточник – регистриран в БДЧР като сондаж ПЕС "Трансстрой - Варна", с. Езерово, община Белослав. Водата е от водно тяло с код BG2G000J3K1041 - Карстови води в малм-валанжинският водоносен хоризонт, на дълбочина 903 м. Сондажът е на самоизлив с напор +12 м има Qпр.срден.- 1,58 л/с и е оборудван за експлоатация. Местоположение на сондажа е определено с географски координати: 43° 12' 03,7" и 27° 46' 57,0", на кота терен 1.85м.

МТБ „Трансстрой“ има издадено разрешително, за водовземане, по реда на *Закона за водите* № 2153 0065/20.08.2009 г., продължено с решение № 1586/16.062015 г. от директора на БДЧР. Разрешени за ползване са 49 822 куб.м/год. с цел производствени нужди.

Предвид, че новото ИП променя съществуващата дейност на МТБ „Трансстрой“, като ще бъдат закрити водопотребяващи производства като производството на бетон и бетонови изделия, водовземането от собствения водоизточник сондаж ПЕС "Трансстрой - Варна", ще бъде намалено. За дейността на бъдещото Пристанище „Трансстрой“ ще са необходими до 14 600 куб.м/год (средно 40 м³/дн), което представлява под 30 % от разрешените количества към настоящия момент. По този начин, при реализацията на ИП ще се намали и въздействието върху количественото състояние на подземните води. Ще бъде актуализирано издаденото разрешително № 2153 0065/20.08.2009 г., продължено с решение № 1586/16.062015 г. от директора на БДЧР.

На технологичните площадки ще бъдат разположени необходимите противопожарни съоръжения - предвижда се изграждането на противопожарна система, съобразена с Наредба № Из-1971/2009 СТПНОБП по изискванията на утвърдени стандарти на ЕС в тази област.

Съгласно действащия Териториално-устройствен план на община Белослав, одобрен с Решение № 20/21.11.1997 г. на Общинския съвет на община Белослав територията е предназначена за пристанищни дейности и в частност – пристанища за товари.

За инвестиционното намерение има издадени заповеди за изработване на генерален план на Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за обработка на зърнени товари, генерални товари, течни товари и контейнери – ПУП - ПРЗ за пристанищната територия и Парцеларен план на пристанищната акватория: Заповед №РД-08-296 от 07.06.2016 г. на министъра на транспорта, информационните технологии съобщения и №РД-02-14-434 от 06.06.2016 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройство.

Като отделно Приложение към доклада за ОВОС е представен Генерален план на пристанище за обществен транспорт с графични и текстови части, който принципно е съобразен с изискванията на чл. 14, ал. 2 и 3 от *Наредба 10 от 31.03.2014 г. за обхвата и съдържанието, изработването, одобряването и изменението на генералните планове на пристанищата за обществен транспорт*.

Съгласно писмо №05-08-3486/01.09.2016г. на министъра на околната среда и водите за ИП предвид разпоредбата на чл. 91, ал. 2 от ЗООС е допусната само на една от изискващите се оценки по глава шеста на ЗООС, за конкретния случай – процедурата по ОВОС.

Инвестиционното предложение не попада в защитени територии по смисъла на Закона 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: местоположението и ситуирането на елементите на пристанището, избраните технологии за претоварване, капацитета на пристанището, капацитет на урбанизираната територия, строителните конструкции и технологии по отношение на драгирането и депонирането на драгажните маси, опазването на биоразнообразието, както и нулевата алтернатива. Резултатите от извършената оценка на очакваното въздействие през строителния период и при нормална експлоатация са следните: *атмосферен въздух* – въз основа на извършената прогноза, която е че въздушната среда в разглеждания район може да поеме допълнителното натоварване от реализацията на инвестиционното намерение, като въздействието върху приземния атмосферен слой ще бъде допустимо, с малък териториален обхват, дългосрочно, с минимален кумулативен ефект. В същото време ще се преустанови замърсяването на атмосферния въздух от съществуващия бетонов възел; *повърхностни и подземни води* – няма да има кумулация с другите съществуващи или планирани пристанища по отношение на драгажните маси, тъй като ИП не предвижда депониране на драгажни маси извън отредената пристанищна акватория; сумарната оценка за въздействието върху водите на инвестиционното предложение през периода на строителство и реализация: пряко, локално, краткотрайно, с ниска периодичност, възстановимо, без кумулативни ефекти; сумарната оценка на въздействието върху водите през експлоатационния период: пряко, локално, допустимо, дълготрайно, с ниска честота, възстановимо, с кумулативни ефекти; *геоложката основа* - сумарната оценка на въздействие върху геоложката основа през строителния период и при нормална експлоатация, което е оценено като допустимо, дълготрайно (постоянно) – през експлоатационния период и краткотрайно – през строителния период, с ограничен териториален обхват при спазване на нормите за проектиране и при правилно извършване на строителните и експлоатационните работи; *отпадъци* - общата оценка по отношение на въздействието на отпадъците през строителния период и експлоатационния период е пряко, локално, допустимо, краткотрайно, с ниска периодичност, с възможност за възстановяване и без кумулативни ефекти; липсата на значими количества на формираните отпадъци през етапа на експлоатация на обекта и възможността за използване на съществуващите общински и регионални системи за управление на отпадъците, без да бъдат лимитирани или съществено натоварени не създават предпоставки за въздействие на фактор „отпадъци“; *шум* – Въз основа на извършените моделни изчисления и прогнози за излъчените емисии на шум от производствената площадка, при експлоатация на пристанищния терминал, не се очаква неблагоприятно въздействие върху акустичната среда в разглеждания район; получените прогнозни резултати, показват пълно съответствие с нормативно установените гранични стойности за шум в жилищни зони и територии, подложени на въздействието на релсов железопътен транспорт; влиянието на промишлените източници на шум е допустимо, дори и в случаите при възможно най – неблагоприятен сценарий, не само в локален но и в по-широк териториален обхват; окончателната оценка въз основа на извършената прогнозна е, че акустичната среда няма да бъде нарушена в следствие реализацията на инвестиционното намерение, като въздействието ще бъде незначително, с ограничен териториален обхват, дългосрочно, с минимален кумулативен ефект; *ландшафт* – ИП ще бъде с незначително въздействие, по отношение естетическите качества на територията; *биоразнообразие* - липсва на кумулативен ефект по отношение на биосферата с

други съществуващи и планирани пристанища и аналогични обекти, тъй като то се реализира изцяло във вече урбанизирана територия, и не засяга девствени влажни зони, земеделски земи, местообитания и др; в този аспект инвестиционното предложение не увеличава и засегнатите площи от защитена зона „Варненско-Белославско езеро“ - BG0000191; Окончателната оценка въз основа на извършената прогноза, че няма да бъдат нанесени никакви съществени негативни въздействия върху флората и фауната, както и върху защитената зона; *здравно-хигиенни аспекти* - По отношение здравно-хигиенни аспекти и човешкото здраве разглежданите дейности от инвестиционното предложение, не са основание за застрашаване състоянието на компонентите на околната среда и вследствие на това здравето на населението в близките населени места и работещите на обекта. За населението в близките населени места и работещите на обекта не възниква здравен риск от експлоатацията на ИП. Здравният риск за работещите в обекта е управляем при спазване мерките за ограничаване на отрицателните последици в резултат от експлоатацията на обекта и нормативните документи за хигиенни и безопасни условия на труд. Няма основания за възникване на наднормени очаквани кумулативни и комбинирани въздействия върху здравния статус нито на работещите на обекта, нито на жителите на село Езерово, община Белослав. В заключението си експертите по ОВОС предлагат да се одобри ИП, поради това че при изпълнение на предложените в доклада мерки (раздел VII) 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. Като приложение към доклада по ОВОС е представен доклад за оценка на степента на въздействие върху защитена зона за опазване на дивите птици BG0000191“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 „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение „Езерово”, в поземлени имоти (ПИ) с идентификатори 27125.504.3, 27125.504.4, 27125.504.147 и 27125.504.155 по КKKP на с. Езерово, община Белослав, област Варна, чрез спазване на заложените в настоящото решение условия, няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване на 33 BG0000191“Варненско-Белославско езеро”, предвид следното:
 - 2.1. За целите на оценката са използвани резултати от извършени мониторингови проучвания, свързани с пролетна и есенна миграция, зимуване и гнездене на видовете птици в района на ИП. Резултатите показват следното:
 - по време на проучването проведено през периода май-юни 2016 г. не са регистрирани гнездящи видове птици в района на ИП;
 - при проучването на зимуващите видове, извършено декември 2015 г. – февруари 2016 г., от видовете, които се опазват в 33 BG0000191“Варненско-Белославско езеро” са установени 9 вида – лиска, голям гмурец, малък нирец, малък гмурец, малък корморан, зеленоглава патица, речна чайка, голям корморан, черноврат /черногуш/ гмурец; видовете са наблюдавани като хранещи се, преминаващи и/или временно пребиваващи;
 - при извършеното наблюдение на пролетна миграция през периода м. март – м. май 2016 г. и на есенна миграция през периода август – октомври 2015 г. са установени голям брой прелитащи птици, предмет на опазване в 33 BG0000191“Варненско-Белославско езеро”, но по-голяма част от същите /основно водолюбиви и хищни птици/ прелитат на височина над 200 м, а територията, предмет на ИП, не е използвана от големи ята водолюбиви и хищни птици за почивка и нощувка по време на техния прелет.

2.2. С реализацията на ИП няма да бъде значително нарушен баланса на класовете земно покритие в 33 BG0000191 "Варненско-Белославско езеро" предвид факта, че ИП „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение „Езерово“ ще се реализира върху урбанизирана и антропогенно повлияна територия.

2.3. Реализацията на ИП няма да окаже значително отрицателно въздействие върху видове птици и техните местообитания, предмет на опазване в 33 BG0000191 "Варненско-Белославско езеро", поради следното:

- реализацията на ИП няма да окаже отрицателно въздействие върху гнездящи видове птици, предвид факта, че територията, предмет на ИП, е застроена с изградени промишлени постройки, които не позволяват използването на територията като място за гнездене; в границите на същата не са установени гнездящи видове птици, вкл. такива които са включени в предмета на опазване на 33 BG0000191 "Варненско-Белославско езеро";
- районът на инвестиционното предложение не предлага подходящи условия за нощуване, почивка и хранене на мигриращите птици; местата с концентрация на водолюбивы птици, предпочитани от тях по време на миграция, са в откритата акватория, където те намират храна; безпокойството върху мигриращите видове ще е краткотрайно, поради факта, че те пребивават в района ограничено;
- територията, предмет на ИП, е антропогенно повлияна, а акваторията в съседство е под въздействие на непрекъснато преминаващи плавателни средства, поради което не се наблюдават голям брой струпвания на зимуващи птици; в тази връзка с реализацията на ИП може да се окаже само слабо безпокойство върху малък брой екземпляри от зимуващи видове птици, които биха използвали акваторията на защитената зона;
- видовете птици: речен дъждосвирец */Charadrius dubius/*, стридояд */Haematopus ostralegus/*, тъмногръд брегобегач */Calidris alpina/*, голям свирец */Numenius arquata/*, малка бекасица */Lymnocyptes minimus/*, средна бекасица */Gallinago gallinago/*, голяма бекасица */Gallinago media/*, малък червеноног водобегач */Tringa totanus/*, голям червеноног водобегач */Tringa erythropus/*, малък зеленоног водобегач */Tringa stagnatilis/*, голям зеленоног водобегач */Tringa nebularia/*, голям горски водобегач */Tringa ochropus/* се срещат в защитената зона по време на миграция и зимуване, но те се придържат към тинестите плитчини и брегове в западната част на защитена зона „Варненско-Белославско езеро“, BG0000191, поради което пряко въздействие върху техните местообитания и популации не се очаква;
- частта от територията, предмет на ИП, предвидена за изграждане кейова стена и фронт са лишени от растителност, вкл. тръстикови масиви, брегът е отвесен и не предлага подходящи местообитания за газещи водолюбивы птици; предвиденият за драгиране участък е лишен от растителност, която би могла да се разглежда като потенциално местообитание на птици, предмет на опазване в 33 BG0000191 "Варненско-Белославско езеро";
- при прилагане на заложените смекчаващи мерки не се очаква повишаване на смъртността при птиците, значителни промени в числеността и възрастовата им структура, както и значително намаляване на гнездовия им успех, поради което няма да има негативни изменения в благоприятния им природозащитен статус.

2.4. Предвид факта, че територията, предмет на ИП, е урбанизирана, антропогенно повлияна и със съществуващи постройки, не се очаква реализацията му съвместно с други реализирани, в процес на реализация или планирани в зоната ППП/ИП да доведе до значително увеличаване на кумулативното въздействие върху видове птици и техните местообитания, предмет на опазване в 33 BG0000191 "Варненско-Белославско езеро".

2.5. В рамките на извършеното по реда чл. 39, ал. 9 от Наредбата за ОС и чл. 16, ал. 2 от Наредбата за ОВОС обществено обсъждане на ДОСВ, в РИОСВ-Варна, не са

- входирани писмени възражения и становища с мнения и препоръки за ДОСВ и реализацията на ИП.
3. Направени са консултации с всички компетентни органи, специализирани институции, организации, които могат да бъдат засегнати от реализацията и експлоатацията на ИП. Съгласно изискванията на чл. 95, ал. 3 на ЗООС засегнатата общественост е уведомена, чрез обява на обществено достъпно място. В Община Белослав не са постъпили становища и мнения относно ИП.
 4. Направена е прогноза и оценка на очакваните значителни въздействия върху околната среда, в т. ч. здравно – хигиенните ѝ аспекти, както възможността тя да поеме допълнително натоварване при отчитане на съществуващото състояние на околната среда в района.
 5. Разгледани са съпътстващи обекти и дейности, свързани с ИП, в границите на имотите, като е приложен необходимия картен материал.
 6. Предвид разпоредбите чл. 14, ал. 2, т. 1, буква „а“ от Наредбата за ОВОС в РИОСВ-Варна е постъпило становище в компетенциите на РЗИ-Варна / писмо изх. №ДОЗ-28048-1/20.12.2017г./ РЗИ-Варна дава положително становище на доклада за ОВОС и счита, че за бъдещото ИП не се очаква значително отрицателно въздействие и възникване на риск за човешкото здраве от неговата реализация.
 7. Във връзка с разпоредбите чл. 14, ал. 11 от *Наредбата за ОВОС*, за извършване оценка на качеството на доклада по отношение на направените в него анализ и оценка на значимостта на положителните и отрицателните въздействия върху компонент „води“ от строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение, от БДЧР е получено становище. В него е изразено следното:
 - Съгласно получено становище по компетентност от БДЧР –Варна с изх. №05-09-56/A1/04.06.2018г. е извършен анализ на текущото състояние и са оценени вероятните отрицателни въздействия. Описанието и анализът на компонентите на околната среда в част „води“ е използвана информацията за водите и водните тела в Плана за управление на речните басейни /ПУРБ/ в Черноморски район за периода 206-2021 г. Оценени са вероятните отрицателни въздействия върху водите, произтичащи от реализацията на планираните дейности върху повърхностни и подземни водни тела, от гледна точка на постигане на целите на околната среда. Заложените дейности и мерки в ИП са съобразени с целите и мерките в Плана за управление на речните басейни за Черноморски район, с цел предотвратяване влошаването на състоянието на повърхностните и подземни води.
 8. Съгласно разпоредбата на чл. 14, ал. 11 от *Наредбата за ОВОС*, е получено становище от РДПБЗН Варна с изх. №83300-921/16.05.2018г. за извършена оценка на качеството на доклада по отношение на направените в него анализ и изясняване степента на значимост на въздействието от ИП, рисковете от големи аварии и планираните мерки и средства за предотвратяване, контрол и ограничаване на последствията от големи аварии за човешкото здраве и околната среда.
 9. В свое писмо с изх. №790/14.05.2018г. Агенция „Морска администрация“ изразява положително становище по представения доклад за оценка качество относно оценката на въздействието от корабоплаването и от пристанищните услуги, които ще бъдат извършвани след реализиране на ИП по въпросите, които попадат в границите на материалната компетентност на агенцията.
 10. Възложителят е представил в РИОСВ-Варна доклад за извършена класификация по чл. 103, ал. 1 на ЗООС, изготвен в съответствие с приложение № 1 на Наредбата за предотвратяване на големи аварии с опасни вещества и ограничаване на последствията от тях (обн. ДВ, бр. 5/2016 г.). Съгласно заключенията от същия предприятието не се класифицира с нисък или висок рисков потенциал.
 11. В ДОВОС е представена подробна информация за опасните химични вещества и смеси, които ще са налични на територията на обекта, както и за мерките, които ще

бъдат предприети по отношение на безопасното им съхранение с цел недопускане замърсяване на компонентите на околната среда.

12. В процеса на изготвяне на ОВОС са проведени консултации със заинтересуваните и засегнатите лица. До доклада за ОВОС е осигурен минималния 30-дневен обществен достъп и са проведени две срещи за обществено обсъждане – Община Белослав и село Езерово, община Белослав. Съгласно представения протокол и становище на възложителя, по време на обществения достъп до документацията за ОВОС не са постъпили възражения срещу реализацията на ИП. В подкрепа на същото са получени писма за резултатите от обществения достъп на доклада за ОВОС от кмета на Община Белослав с изх. №3202-8/5/07.09.2018 г. и от кмета на село Езерово, община Белослав с изх. №ЕЗ-233/10.09.2018 г. в което е описано, че периода от 08.08.2018-06.09.2018 г. не са постъпили писмени предложения, алтернативи и/или възражения срещу реализацията на ИП. По време на срещата за обществено обсъждане в село Езерово, община Белослав са изказани възражения от жители на селото, касаещи доклада за ОВОС и в частност фактор «шум», компонент «атмосферен въздух», фактор «отпадъци», компонент «води», здравен риск и компонент «биологично разнообразие». В регламентирания срок по чл. 97, ал. 6 от ЗООС на 12.09.2018 год. с вх. №ЕЗ-236 и вх. №ЕЗ-235 в кметство село Езерово, община Белослав постъпват 2 възражения-становища от жители на селото. От страна на възложителя и екипа разработващ доклада за ОВОС е получено становище по чл. 17, ал. 5 от *Наредбата за условията и реда за извършване ОВОС*, с отразяване на възраженията с аргументирани доводи и анализи касаещи недопълване на доклада. В становището ръководителят на екипа разработил доклада изказва експертно становище, че описаните възражения са неоснователни, несъстоятелни, неаргументирани без конкретни, мотивирани доводи и доказателства. Те не се базират на експертни анализи както и липсва нова информация въз основа на оценка, която се различава от представената в доклада за ОВОС. В тези възражения - становища не са предложени други възможни начини за осъществяване на инвестиционното предложение и/или нова информация въз основа на експертна оценка, която се различава от анализираната и оценена в доклада. Възложителят е предоставил на община Белослав с вх. №26-00-202/21.09.2018г. и кметство село Езерово с вх. №ЕЗ-253/21.09.2018г. становището по чл. 17, ал. 5 от *Наредбата за ОВОС*. На основание чл. 17, ал. 6 от *Наредбата за ОВОС* Община Белослав и кметство село Езерово, община Белослав са осигурили обществен достъп до становището на интернет страницата на общината и на информационното табло в кметството в срок от 7 дни. От тяхна страна са получени отговори /Община Белослав с изх. №26-00-202/1/18.10.2018г. и село Езерово, община Белослав с изх. №ЕЗ-274/17.10.2018г. за осигурения достъп, и че в регламентирания срок за обществен достъп до становището не са предложени, препоръки, мнения и възражения.

На 18.10.2018 год. с вх. №26-00-4123/A14/ постъпва възражение от жители на село Езерово, община Белослав касаещо изразеното становище от експертите разработили доклада за ОВОС по чл. 17, ал. 5 от *Наредбата за ОВОС*. Същото е постъпило извън регламентирания срок по чл. 17, ал. 6 от *Наредбата за ОВОС*. За да бъдат изяснени всички факти и обстоятелства от значение за случая е изискан отговор от екипа разработващ доклада за ОВОС за допълване на становището по чл. 17, ал. 5 от *Наредбата за условията и реда за извършване ОВОС*, и отразяване на възражението с аргументирани доводи и анализи касаещи допълване или недопълване на доклада.

В отговор ръководителят на екипа разработил доклада изказва експертно становище, че описаното възражение не предлага други възможни начини за осъществяване на инвестиционното предложение и/или нова информация въз основа на експертна оценка, която се различава от представената в доклада за

ОВОС по чл. 17, ал. 7 от наредбата, поради което не се налага допълване на доклада за ОВОС.

13. В свое заседание проведено на 23.10.2018 г., Експертният екологичен съвет към РИОСВ – Варна, взе решение с пълно единодушие за изясняване на фактите и обстоятелствата от значение за случая касаещи постъпилите възражения да се извършват допълнителни анализи и оценки по компонент „атмосферен въздух“ и фактор „вредни физични фактори“ съгласно чл. 35 и във връзка с чл. 36 от *Административнопроцесуалния кодекс /АПК/*. На база на дадените насоки и указания от компетентния орган, екипа разработил доклада за ОВОС е представил извършените допълнителни анализи и разработки, които са приети без забележки.
14. В хода на процедурата липсват мотивирани възражения по законосъобразност срещу осъществяването на инвестиционното предложение.
15. Експертният екологичен съвет към РИОСВ – Варна, със свое решение от 12.12.2018 г. предлага да се „одобри“ осъществяването на ИП.

и при изпълнение на следните УСЛОВИЯ:

I. Общи

1. След влизане в сила на настоящото решение с приключила процедурата по ОВОС, възложителят да представи информация пред МОСВ, че предвижданията на Генералния план /ПУП-ПРЗ и ПП/ съответстват с предмета и обхвата на ИП.
2. За бъдещи планове, проекти и инвестиционни намерения, които възложителят предвижда на по-късен етап от реализацията на ИП, следва да уведоми писмено РИОСВ-Варна за предложението, с цел определяне и при приложимост провеждане на процедура по реда на ЗООС и/или ЗБР.

II. За фазата на проектиране:

1. За част от предвидените дейности в ИП, които ще се извършват във воден обект - акваторията на Варненско езеро - изключителна държавна собственост, от което произтичат съответните забрани и ограничения, съгласно Закона за водите, е необходимо възложителя да предприеме действия по издаване на разрешително за ползване на воден обект - Варненско езеро, на основание чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „д“ от ЗВ.
2. По отношение на драгажните маси да се изпълни предложената Алтернатива 7. Преди реализиране на дейностите по ИП възложителят да представи в БДЧР за съгласуване:
 - a. Парцеларен план и да декларира, че при реализирането на алтернатива 7, предстоящите дейности по драгиране и депониране няма да засегнат акватории и територии на съседни пристанища и собственици.
 - b. План за собствен мониторинг на водите и седиментите, засегнати от дейностите по драгиране и депониране, във връзка с предвидения мониторинг в ДОВОС.
 - c. Да се изготви План за управление на драгажните дейности, съответстващ на добрите практики. Планът следва да се съгласува от всички компетентни органи.
3. При избора на технология за извършване на драгажните работи, предпочитание да се даде на по-екологосъобразните решения за драгиране със смуконagnetна дълбачка (смукачка) с плаващ тръбопровод или с многокошова дълбачка.
4. Да се разработи вариант за концентрирано навиване с направляващи тръби за да се минимизира разсейването и затиняването.
5. Дъждовната канализация на площадката да се рехабилитира основно и да се промени мястото на заустване.

6. Да се предвидят локални пречиствателни съоръжения за дъждовните води от площадката на бензиностанцията, на претоварните станции за битум и за олио, и за производствените води от автомивката.
7. Площадката на бензиноколонките, станцията за пълнене на автоцистерни с битум и битумната помпена станция, както и разтоварището за олио, да бъдат покрити за минимизиране замърсяването на дъждовните води.
8. Резервоарите за битум и олио да бъдат в отделни котловани с хидроустойчива обваловка и с хидравличен затвор.
9. Да се използва подходящ бетон, не позволяващ химично излужване на цимента от бетоновите конструкции на съоръженията.
10. Проектните решения да се съобразят с инженерногеоложките и хидрогеоложки условия на терена и да се провежда ефективен контрол при изкопите и фундирането на съоръженията.
11. Да се предвиди сигнализация за достигане на горно ниво (против препълване) на резервоарите за течни товари.
12. В плана за управление на строителните отпадъци (ПУСО) подходящите излишни земни маси да се използват за обратен насип при вертикалната планировка на терена.
13. В генералния план на пристанището да се отреди площадка/и за предварително съхранение на различните по вид отпадъци, генерирани на обекта съгласно законовите разпоредби.
14. Да се предприемат мерки за безопасно съхранение на ОХВ и С, съгласно изискванията на *Наредбата за реда и начина на съхранение на опасни химични вещества и смеси*.
15. Всички неподвижни източници на обекта да бъдат обхванати и да се изпускат организирано в атмосферния въздух.
16. При проектирането на организираните източници следва:
 - Височината на изпускащите устройства, независимо от изчисленията направени по методиката, съгласно чл.11, ал.3 от Закона за чистотата на атмосферния въздух (ДВ, бр.45/1996 г. с. изм. и доп.) да превишава с не по – малко от 5 м най – високата обитавана сграда, разположена в радиус 50 м от източника.
 - Височината на изпускащите устройства да не бъде по-малка от височината определена с утвърдената от министъра на околната среда и водите и министъра на здравеопазването, методика за изчисляване височината на изпускащите устройства, разсейването и очакваните концентрации на замърсяващи вещества в приземния слой на атмосферния въздух.
17. При реконструкцията и преустройството на съществуващата бензиностанция да се спазят изискванията на Глава пета – „Зареждане на инсталации за съхранение в бензиностанциите и зареждане на моторни превозни средства на бензиностанциите“ от Наредба № 16 от 12.08.1999 г. за ограничаване емисиите на летливи органични съединения при съхранение, товарене или разтоварване и превоз на бензини (ДВ, бр. 75/1999 г. с. изм. и доп.).
18. Да се изготвят планове за собствен мониторинг, включващи:
 - мониторинг на емисиите на прах, отделяни в атмосферния въздух;
 - план за собствен мониторинг на води и седименти като данните от него се предават на компетентния орган (БДЧР);
 - мониторинг на нивата на шум, излъчван в околната среда от дейността на обекта.
 Плановете да се съгласуват с РИОСВ-Варна, БДЧР-Варна, и РЗИ-Варна, предвид компетенцията на всяка от институциите.
19. Във фаза проектиране да се спазят изискванията на чл. 567 от Наредба №13 – 1971 за СТПНОБП касаещи разстоянието до пристаните на „МТГ Делфин“ АД.

III. Преди започване на строителството:

1. В двумесечен срок преди образуване на отпадъците, да се извърши класификация по реда на *Наредба № 2 за класификация на отпадъците* на отпадъците, образувани по време на строителството и по време на експлоатацията.
2. За извършване на описаните в ИП дейности по третиране на отпадъци се изисква разрешение, издадено по реда на глава пета, раздел I от Закона за управление на отпадъците.
3. Да се прилага приоритетен ред (йерархия) при управлението на отпадъците, съгласно чл. 6 от ЗУО.
4. Преди стартиране на драгажните дейности следва да се уведоми БДЧР-Варна.
5. Да се изготви схема на движение на строителната механизация и автомобили до и от строителната площадка. Маршрутите за движение да се съгласуват с кмета на община Белослав.
6. 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.

IV. По време на строителството:

1. Предаването и приемането на строителни и опасни отпадъци да се извършва само въз основа на писмен договор с лица, притежаващи документ по чл.35 от ЗУО за съответната дейност и площадка за отпадъци със съответния код, съгласно Наредбата за класификация на отпадъците.
2. При депонирането на драгажни маси в акваторията на пристанището е необходимо да не се допуска увреждане/замърсяване на съседни територии/акватории.
3. Периодично да се оросяват временните технологични пътища и откритите площи, потенциални източници на прахови емисии.
4. Работа на специализираната транспортна и строителна механизация единствено с технически изправни двигатели, съответстващи на нормативните стандарти.
5. Строителните отпадъци да се третират съгласно одобрения План за управление на строителните отпадъци и да се депонират само на регламентирани депа.
6. Организиране на система за безопасно съхранение на строителните отпадъци на територията на обекта, включително осигуряване на съдове за специфичните отпадъци.
7. При техническа възможност, генерираните отпадъци да се предават своевременно за транспортиране или последващо третиране.
8. Изкопаните земни маси, включително почва и камъни да бъдат предавани приоритетно за оползотворяване преди обезвреждане.
9. При необходимост да се използва допълнителна противонаносна завеса в зоната на подводно насипване, с цел ограничаване на разсейването при разтоварването на драгажния материал.
10. Всички строително-монтажни дейности и доставки на материали с тежкотоварна техника да се извършват в рамките на нормираното работно време и при спазване на правилата за контрол на шума.
11. Да се използва строителна механизация и оборудване в съответствие с европейските норми и стандарти за шум.
12. Тежкотоварната транспортна техника да е оборудвана с предвидените за целта ефективни шумозаглушители.
13. Да се изпълняват засилени мерки за ограничаване на прохоотделянето, в т.ч. и оросяване на строителните площадки и пътищата при сухо време.
14. Да не се допуска внасянето на инвазивни (чужди за региона) растителни видове.
15. Строителните дейности да се извършват извън размножителния период (1 май – 20 юни) на птиците.

16. Графикът за извършване на строителни работи, при които се използват кораби или други плаващи съоръжения, да бъде съгласуван с Дирекция "Морска администрация - Варна" и Пристанище "Варна".

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

1. На всички организирани източници на емисии вредни вещества, изпускани в атмосферния въздух да се изработят пробовземни точки в съответствие с изискванията на чл. 11 и чл. 12 от Наредба № 6 от 26.03.1999 г. за реда и начина за измерване на емисиите на вредни вещества, изпускани в атмосферния въздух от обекти с неподвижни източници (ДВ, бр. 31/1999 г. с изм. и доп.).
2. Да се извършат собствени периодични измервания на концентрациите на вредни вещества в отпадъчни газове и на нивата на шума, излъчван в околната среда. Доклад за резултатите от измерванията да се представи в РИОСВ-Варна.
3. Измерванията да се извършат в експлоатационни условия по време на 72-часовите изпитвания.
4. При наличие на климатични и/или хладилни системи, работещи с над 3 кг хладилен агент е необходимо да се спазят изискванията на Регламент (ЕС) 517/2014 относно флуорсъдържащите парникови газове и Регламент (ЕС) 1005/2009 относно веществата, които нарушават озоновия слой.

VI. По време на експлоатацията на обекта

1. Съоръжението за пречистване на атмосферни води и канавките, служещи за събирането им да се поддържат в добро състояние. Да се извършват периодични огледи за състоянието им, като резултатите и евентуалните предприети действия да се документират. Информация за извършените огледи и резултатите от тях да се съхраняват на площадката.
2. Да се извършат собствени периодични измервания на емисиите вредни вещества в съответствие с изискванията на чл. 31 от Наредба № 6.
3. Да се предприемат всички необходими мерки за ограничаване на емисиите на прахообразни вещества, в съответствие с изискванията на чл. 70 от Наредба № 1 за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии (ДВ, бр. 64/2005 г.).
4. Да се спазват изискванията на Глава пета – „Зареждане на инсталации за съхранение в бензиностанциите и зареждане на моторни превозни средства на бензиностанциите“ от Наредба № 16.
5. Да се спазват изискванията на чл. 27 от Наредба № 54 от 13 декември 2010 г. за дейността на националната система за мониторинг на шума в околната среда и за изискванията за провеждане на собствен мониторинг и предоставяне на информация от промишлените източници на шум в околната среда (ДВ, бр. 3/2011 г.) за извършване на собствени периодични измервания на показателите за шум.
6. Да се поддържа в наличност доклада от извършената класификация по чл. 103, ал. 1 на ЗООС, както и всяка негова актуализация и да се предоставя при поискване на органите по чл. 148, ал. 3 на ЗООС, съгласно изискването на чл. 6, ал. 1 от Наредбата за предотвратяване на големи аварии с опасни вещества и ограничаване на последствията от тях.
7. Съхранението и употребата на опасни химични вещества и смеси да се извършва в съответствие с изискванията на Закона за защита от вредното въздействие на химичните вещества и смеси (ДВ, бр. 10/2000 г. с изм. и доп.) и Наредбата за реда и начина за съхранение на опасни химични вещества и смеси (ДВ, бр. 43/2011 г.).

8. За всички налични на територията на пристанището опасни химични вещества и смеси да се осигурят информационни листове за безопасност, изготвени в съответствие с приложението на Регламент (ЕС) 2015/830 от 28 май 2015 г.
9. Извършването на товаро-разтоварните дейности на твърди прахообразни материали и суровини (корабни товари) да бъде съобразено със следните изисквания:
 - оптимизиране на условията за товарене и разтоварване чрез намаляване на височината на разтоварване, използване на улеи и др.;
 - автоматична промяна на височината на разтоварване с промяната на височината на насипания материал;
 - използване на подходящо оборудване за съответния насипен материал.
10. За места, на които се осъществява товарене и разтоварване на твърди прахообразни материали и суровини (корабни товари) да се спазват следните изисквания:
 - закриване (капсуловане) на местата - изцяло или частично;
 - използване на ветроупорни прегради при товарене и разтоварване на открито;
 - ограничаване на дейностите при високи скорости и посока на вятъра;
 - подходящ избор на места за товарене и разтоварване в рамките на пристанищния терминал.
11. Транспортирането на твърди прахообразни материали и суровини (корабни товари) да бъде съобразено със следните изисквания:
 - използване на затворени или покрити с платнища транспортни средства;
 - откритите транспортни съоръжения (като лентови транспортъори) се затварят или капсуловат;
 - транспортните връзки с трайна настилка се почистват редовно в зависимост от степента на замърсяване;
 - местата за товарене и разтоварване на открито се навлажняват, доколкото това не пречи на последващата обработка на материалите и не влошава качествата им.
12. Складирането и съхраняването на твърди прахообразни материали и суровини (корабни товари) да се извършва при следните изисквания:
 - покриване на повърхността;
 - обработка на складирания материал и местата за разтоварване чрез навлажняване и прибавяне на вещества, намаляващи повърхностното напрежение, доколкото това не пречи на последващата обработка на материалите и не влошава качествата им;
 - използване на транспортни ленти с регулируема височина;
 - ориентиране на насипите по преобладаващата посока на ветровете;
 - ограничаване височината на складираните прахообразни вещества;
 - ограничаване дейностите при климатични условия, благоприятстващи разпрашаване.
13. Складирането и съхраняването на твърди прахообразни материали и суровини (корабни товари) в закрити складове и съоръжения, да се извършва при следните изисквания:
 - машините и оборудването, които се използват за съхраняване и складиране на зърнени храни и фуражи се капсуловат или снабдяват със средства за намаляване на емисиите на прахообразни вещества;
 - механизмите за товарене и разтоварване се капсуловат, а при невъзможност материала се навлажнява, доколкото това не пречи на последващата употреба на фуражите и не влошава качествата им.
14. Работа на пристанищната механизация, единствено с технически изправни двигатели, съответстващи на нормативните стандарти.
15. Използване на гориво, отговарящо на изискванията на *Наредба за изискванията за качеството на течните горива, условията, реда и начина за техния контрол*

(приета с ПМС № 156 от 15.07.2003 г., обн., ДВ, бр. 66 от 25.07.2003 г., с изм. и доп.).

16. Да се създадат необходимите организационни условия за предотвратяване смесването на опасни с неопасни отпадъци, както и оползотворими с неоползотворими отпадъци.
17. Да се организира система по предаване на отпадъците, в съответствие с нормативните изисквания.
18. Да се разработят Производствени инструкции за поддържане на безопасни и здравословни условия на труд в обекта и Програма за здравна профилактика на обслужващия персонал в съответствие с нормативните изисквания.
19. Да се правят периодични химични, радиологични и микробиологични анализи на добиваната подземна вода. Резултатите да се представят в РЗИ Варна.

VII. ПРИЛОЖЕНИЕ: План за изпълнение на мерки по чл. 96, ал. 1, т. 7 от ЗООС:

№	Мярка	Етап на прилагане	Очакван резултат
1	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.	Строителство, експлоатация, закриване	Опазване човешкото здраве и минимално въздействие върху околната среда
2	Генералният план на пристанището да се съгласува с ГД «ПБЗН».	Проектиране	
3	Да се разработи План за регулярен контрол на пристанищната механизация и съоръжения, с цел спазване на технологичния регламент и емисионните стандарти.	Експлоатация	Намаляване на замърсяването с прах, отработени газове и шум
4	Разработване на План за управление на строителните отпадъци, в съответствие с изискванията на чл. 11, ал. 1 от Закона за управление на отпадъците (ДВ, бр. 52/2012 г. с изм. и доп.).	Строителство	Опазване на почвите и водите
5	Да се разработи и изпълнява План за приемане и обработване на отпадъците – резултат от корабоплавателна дейност и на остатъците от корабни товари, в съответствие с изискванията на чл. 110(2) от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и чл. Чл.11а, т. 2 от Наредба № 9 за експлоатационната годност на пристанищата.	Експлоатация	Правилно третиране на отпадъците и опазване на околната среда и човешкото здраве
6	Проектните решения по част ВиК в работна фаза да се съобразят с изискванията на нормативните документи за водите, коментирани в доклада	Строителство, закриване	Опазване на водите
7	При необходимост от промяна на разрешителното за водовземане от собствения сондаж, да се заяви пред БДЧР и изпълни процедурата от Закона за водите.	Експлоатация	Опазване на подземните води
8	Да се предвиди защита срещу попадане на замърсители във водата в пространството между кораба и кея в зоната за извършване на товаро-разтоварни операции с насипни товари чрез разпъване на платнища между кораба и кея.	Експлоатация	Опазване на водите
9	При проектиране на сградите и съоръженията, както и в процеса на експлоатация да се предвиди допълнителна локална защита за всички потенциални	Експлоатация	Опазване на почвите и водите

	източници на замърсяване на пристанището: 1/разтоварище и складове за битум; 2/товарище за растителни масла (олио) и буферен склад; 3/бензиностанция с горивни резервоари; 4/автомивка с кало-маслоуловител; 5/канално-помпена станция; 6/помещения, съоръжения и открити площи, където са налични ГСМ, киселини, химикали, бои и разтворители, токсични миешки препарати и др. вещества, които биха замърсили водите в случай на наводнение.		
10	За опазване на обекти на културното наследство по време на строителството да се уведомява РИМ-Варна за осигуряване на археолог по време на драгажните работи.	Строителство	Опазване на КИН

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. 11 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. 10 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: **19. 12. 2018**

инж. ХРИСТИНА ГЕНОВА
Директор на РИОСВ