



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**  
**Министерство на околната среда и водите**

Регионална инспекция по околната среда и водите – Варна

**Проект за Решение по ОВОС -**  
**т. 1 от дневния ред на**  
**заседание на ЕЕС - РИОСВ-Варна, насрочено за 08.06.2021 год.**

Въз основа на дискусиата на заседанието, след преценка на документацията по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), съгласно чл. 18, ал. 1, т. 1 до т. 5 и ал. 2 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата по ОВОС), Експертният екологичен съвет към РИОСВ-Варна взе следното

**Р Е Ш Е Н И Е 1-2/2021 г.**

На основание чл. 94, ал. 2, чл. 99, ал. 2 и 3 и чл. 99б, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда, чл. 19, ал. 2, т. 1, т. 2 и т. 6 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.), чл. 3, т. 1 от Правилника за функциите, задачите и състава на Експертните екологични съвети към Регионалните инспекции по околната среда и водите и във връзка с чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 38 и чл. 39, ал. 11 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),

предлага на директорът на Регионалната инспекция по околната среда и водите Варна да издаде решение за .....

осъществяването на инвестиционно предложение за доизграждане на “Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна” и прилежаща акватория на южния бряг на Белославско езеро в землището на град Белослав, община Белослав, област Варна

Възложител: “Газтрейд” АД

Седалище и адрес на управление: Област София /столица/, Община Столична, град София, район Връбница, ж. к. „Обеля“ - 2, бул. „Ломско шосе“ №207



### **Кратко описание на инвестиционното предложение:**

Инвестиционното предложение предвижда доизграждане на “Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна” и прилежаща акватория на южния бряг на Белославско езеро в поземлени имоти с идентификатори 03719.202.32, 03719.202.39, 03719.202.40, 03719.203.40, 03719.203.34, обща площ 171,264 дка, в землището на гр. Белослав, общ. Белослав, обл. Варна.

Поземлените имоти, попадащи в обхвата на предложението за изграждане на пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна, представляват част от вече функциониращата база на „Газтрейд“ АД – Белослав.

Общата площ на сушата е 171,264 дка. В акваторията на езерото ще са необходими площи за:

- пред източния кей по границата на имота (в т.ч. оперативна акватория и зона за маневриране);
- пирса, в т.ч. оперативна акватория и зона за маневриране;
- тръбопровода до пирса.

Предстои доизграждане на:

- Още 3 000 м<sup>3</sup> от резервоарния парк за втечен газ (пропан бутан) с общ обем 8 000 м<sup>3</sup>;
- Станция за пълнене на бутилки към вече изградената помпено-компресорна станция;
- Останалата част от кея в източната част на имотите;
- Подобектите касаещи ЛЗТ;
- Доизграждане и драгиране на акваторията пред вече изградения частично кей разположен на брега на езерото в източната част на имотите;
- Пирс, изнесен в акваторията до канала до 350 м от брега и на около 300 м западно от вече изградения кей.

Предмет на настоящото инвестиционно предложение е доизграждане на пристанищния терминал с необходимите складови и обслужващи съоръжения, в т.ч. многофункционален кей с обособени корабни места, издаден в акваторията пирс за втечен газ (ВВГ), резервоарен парк за светли горива (ЛЗТ), допълнителни резервоари за втечен газ (ВВГ), както и складови зони за генерални товари.

С инвестиционното предложение се предвижда приемането и разтоварването на танкери за LPG с пълно водоизместване 7000 t (полезен товар 5000 t) и кораби за генерални товари с пълно водоизместване полезен товар 30 000 t.

След изграждането на пирса този кей ще бъде доизграден като кей за генерални и други товари като разчетният кораб ще има следните характеристики :

- максимална дължина до 180,00 m;
- ширина по мидела до 24,00 m;
- газене до 9,40 m;
- пълно водоизместване до 30 000 t.

Приставането на разчетния кораб се осигурява при предвидените дълбочини на кея и акваторията 10,00 m, за което ще се извърши допълнителен драгаж.

Пирсът в западния край ще се разположи на около 350 м от брега и на 300 м западно от кея в акваторията на Белославското езеро в близост до корабоплавателен канал №2 и представлява изнесено до фарватера обтекаемо съоръжение. Разглеждани са два основни варианта на системата за швартоване:

- Плаваща система;
- Стационарна система.

Плаващата система има от своя страна също два подварианта:

- Швартоване към закотвени с мъртви котви „бочки“;
- Швартоване към закотвен с мъртви котви „плаващ понтон“.

Разчетният кораб за пирса е танкер газовоз (LPG) с характеристики:

- максимална дължина – 120,00 m;
- ширина по мидела – 20,00 m;
- газене – до 7,50 m;
- пълно водоизместване – 7000 t (полезен товар 5000 t).

Разчетният кораб за пирса за светли горива е среден танкер с характеристики:

- максимална дължина – 167,00 m;
- ширина по мидела – 26,00 m;
- газене – 9,00 m;
- пълно водоизместване - 40 000,00 t (полезен товар 30 000 t).

Приставането на разчетния кораб се осигурява при предвидените дълбочини на пирса и акваторията 10,50 m.

След пускането в експлоатация на пирса танкери ще бъдат разтоварвани само на него, а кея ще се използва за генерални товари.

Частично изграденият кей е разположен по границата на територията на пристанището в източната част на площадката за изграждане на обекта. За да могат да маневрират корабите, кейовият фронт е необходимо да бъде 250 m, а дълбочината на акваторията 10 m.

Кеят ще бъде многофункционален (за течни и за генерални товари). Към момента е изградена част от предвидената в одобрения генерален план кейова стена.

Кейовата стена е съоръжена с подкранов път и двойно коловозно развитие в подкрановото пространство. За обработка на танкерите е предвидено специализирано претоварно оборудване - претоварни ръкави за втечени газове (ПБ и ЛЗТ), монтирани на мобилна платформа. Конструкцията на кейовата стена е пилотна естакада от сондажно-изливни пилоти с диаметър 1200 mm и дължина 30 m и стоманобетонен ростверк.

Разчетният кораб за този кей е различен за етапите на реализацията му. Първоначално кеят е изграден да функционира само като специализиран за претоварване на втечен газ.

Разчетният кораб на този етап е танкер газовоз (LPG) с характеристики:

- максимална дължина до 120,00 m;
- ширина по мидела до 20,00 m;
- водоизместване над 1350,00 t;
- газене до 6,50 m;
- дължина на кейова стена до 150,00 m;
- дължина на кейовия фронт до 250,00 m.

Акваторията ще бъде драгирана до 8,00 m, което ще позволи приемането и разтоварването на танкери за LPG с пълно водоизместване 7000 t (полезен товар 5000 t).

Инвестиционното предложение се реализира поетапно както следва:

Първи етап на реализация - изграждането на подобектите, за които е издадено Разрешение за строеж № 1/25.01.2011 год., допълнено с промените на проекта по чл. 154 от ЗУТ и прието в редовна експлоатация с Разрешение за ползване на ДНСК №СТ-05-1442/01.09.2015г.;

Втори етап на реализация - изграждането на подобектите, за които е издадено Разрешение за строеж № РС-56/01.09.2016г. на Министъра на регионалното развитие и благоустройството;

Трети етап – изграждане на стационарно пристанищно съоръжение - пирс за приставане и обработка на танкерите с естакада до брега за технологичните тръбопроводи или изграждане и обособяване на корабна стоянка с швартови буйове (бочки) за швартоване на танкера по метода СВМ (Conventional Buoy Mooring) и монтаж на системите за технологична връзка между танкера и складовите резервоари и другите съоръжения в складовата база за ВВГ.

Четвърти етап - цялостното доизграждане на комплекса с необходимите складови зони и другите обслужващи сгради и съоръжения.

В зависимост от действителното осъществяване и събждане на прогнозирания товарооборот е възможно да настъпи необходимостта за разменяне в поредността на етапите.

Складовете и площадките за съхранение на генералните товари ще се намират на територията на кейовата стена. След консолидирането на земните маси и след извършване на актуализация на Генералния план ще бъде извършено тяхното изграждане.

При реализирането на трети етап – изграждане на корабна стоянка с швартови буйове за швартоване на танкери по метода CBM (Conventional Buoy Mooring), за швартоване на кораби с дължина 120.00 м, подхождането на корабите за швартоване ще става след линията на буйове № 234 и № 235.

Определената за маневриране зона е с достатъчна площ за безопасното маневриране на корабите при отплаване. Тъй като зоната за маневриране се намира в близост до Канал №2, той също би могъл да се използва за развъртане на корабите при отплаване. Не е необходимо определянето на отделна зона за развъртане.

При реализиране на втори етап - изграждане на специализиран пристан за горива на мястото на кея за кораб с дължина 120.00 м, ширина 20.00 м и газене 6.50 м подхождането за заставане на кея ще става след преминаване на линията на буйове № 232 и № 233.

Реализирането на четвърти етап – цялостно доизграждане на комплекса, което включва и цялостно драгиране на зоната за маневриране, която ще свързва корабната стоянка с швартови буйове и кея ще даде възможност на корабите, които ще застават на кея да подхождат и отплават както след линията на буйове № 232 и № 233, така и преди линията на буйове № 234 и № 235.

#### *Капацитет и кейова пропускателна способност. Корабооборот*

В момента пристанището се обслужва от 7 автоцистерни за пропан-бутан и светли горива. При максимално натоварване в бъдеще се предвижда да достигнат до 15 автоцистерни за горива. (Съгласно актуализираната класификация на предприятието по чл. 103, ал. 5 от ЗООС, потвърдена с писмо на заместник-министъра на околната среда и водите с изх. № УК – 24/04.08.2017 г., на територията на предприятието могат да бъдат налични в даден момент до 10 бр. автоцистерни с общ капацитет 200 m<sup>3</sup> или 12 бр. ж.п. цистерни с общ капацитет 1080 m<sup>3</sup>). За генерални товари се предвиждат до 10 тежкотоварни автомобили на ден или общо 17 автомобиля за 24h.

На пристанището ще работят две смени маневрени бригади от по 4 човека. Фирмата разполага с 80 ж.п.цистерни и 4 маневрени локомотива. За генерални товари има 8 вагона. След стартиране на пристанището за генерални товари паркът ще бъде увеличен на 30 вагона.

Разтоварването на горивата от танкери ще се извършва по тръбопроводи и не е необходимо кранова механизация. За претоварването на генерални товари ще се използват мобилни автокранове.

В момента от базата се експедират до 15 ж.п. композиции месечно. Всяка композиция е от 15 до 18 ж.п. цистерни. (Съгласно актуализираната класификация на предприятието по чл. 103, ал. 5 от ЗООС, потвърдена с писмо на заместник-министъра на околната среда и водите с изх. № УК – 24/04.08.2017 г., на територията на предприятието могат да бъдат налични в даден момент до 10 бр. автоцистерни с общ капацитет 200 m<sup>3</sup> или 12 бр. ж.п. цистерни с общ капацитет 1080 m<sup>3</sup>).

При работа в бъдеще на пълен капацитет ще се достигне до 30 композиции месечно.

Основно работа на пристанището се извършва в светлата част на денонощието. Площадката е достатъчно добре осветена и при необходимост, започнал процес може да се довърши през нощта.

Средното брутно тегло на една композиция от 15 вагона е 1200 тона, а средната дължина е 250 метра. Придвижването на композициите от пристанището до ж.п. гара Варна Фериботна се извършва с дизелови локомотиви.

Прогнозният годишен товарооборот на втечен въглеродороден газ е около 180 000 t годишно. За светлите горива се очаква годишен товарооборот около 200 000 t съвсем ориентируващо.

При първоначалното функциониране на пристанището само с кей за горива се предвижда разтоварване на един танкер седмично (50 танкера годишно). При изграждане на пирса тези товари ще се преместят на него, а на източния кей ще се разтоварват по 1-2 кораба с генерални товари седмично (средно 75 годишно). Разтоварване на зърно не се предвижда. Следователно в експлоатационен режим, при реализация на предвидените в инвестиционното предложение дейности и капацитети (обеми), на територията на пристанището допълнително ще постъпват, респективно обработват до 2 товарни кораба за генерални товари на седмица, с дедуейт 30 000 t, или средно 8 кораба на месец (средно 75, максимум 96 кораба годишно).

Общо на година през пристанището ще преминават до 150 кораба. Разпределението им е неравномерно във времето. 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.

На технологичните площадки се разполагат необходимите противопожарни съоръжения. Предвижда се доизграждането 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.

В момента на обекта работят 50 служители. При окончателния етап няма да надхвърлят 70 служители.

Основните строителни процеси са свързани с доизграждане на кейова стена естакаден тип (сондажно-изливни пилоти) по протежение на северната граница (към езерото) в имотите на възложителя и изграждане на стационарен или плаващ пирс в Белославското езеро.

Конструкцията на съществуващата част на кейовата стена е пилотна. При доизграждането ѝ ще се извършат драгажни работи, пилотни работи, насипване на скални маси, бетонови работи, благоустрояване на терена. Предвиждат се драгажни изкопни работи в акваторията на Белославското езеро до кота -10,5 м. Не се предвиждат взривни работи. Пилотите са сондажно-изливни.

При изграждане на стационарен пирс с тръбопровод ще се извършат драгажни работи, пилотни работи, бетонови работи и инсталационни работи. Тук пилотите могат да бъдат забивни или сондажно-изливни с обсаждане.

При изграждане на плаваща система за закотвяне ще се извършат драгажни работи, монтажни работи, метални работи и бетонови работи.

Основните строителни дейности за реализация на доизграждането на пристанището ще бъдат:

- драгаж на земни маси от акваторията;
- вертикална планировка на участъци от строителната площадка с драгажни маси (намиване и консолидация на драгажни маси в обособени участъци от строителната площадка /консолидационни полета/, с цел достигане на необходимите нивелетни коти);
- доизграждане на кей и изграждане на пирс – 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);
  - монтаж на сглобяеми елементи (метални или стоманобетонови);
  - бетонови работи, армировъчни работи и т.н.;

- морски инсталационни работи (монтаж на мъртви котви, позициониране на плаващ понтон, натягане на вериги);
- изграждане на сухоземните съоръжения - традиционни строителни работи:
  - земни работи;
  - кофражни, армировъчни, бетонни работи;
  - зидарски работи;
  - монтажни работи;
  - мазачески работи, бояджийски работи, довършителни работи и т.н. ;
- доизграждане 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.

Драгажните работи ще се извършат в Белославско езеро в две зони: пред кея и пред пирса. Зоната на драгиране пред кея е разгледана в драгажния план, а за зоната пред пирса не е разработен драгажен план.

В технологичен аспект работите по формирането на акваторията ще се извършват по два способа. По-голямата част ще бъде удълбочена с използването на конвенционални драгажни средства – например смуконагнетателна дълбачка (земснаряд).

В зоната на оперативната акватория, където дълбочината на водата е малка и не позволява навлизането на плавателни съдове ще бъде използвана сухоземна техника. Там ще бъдат изградени временни подходи (работни площадки) от насипни материали, които ще позволяват изземването на земния материал от багер с удължена стрела.

В процеса на експлоатация на пристанището след цялостното му доизграждане ще се извършва основно претоварни дейности с горива. На многофункционалния кей ще могат да се извършват товаро-разтоварни дейности, бункероване, зареждане на кораби, обработка на контейнери и генерални товари, съпътстващи дейности, приемане на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност и др.

- Течни товари - В пристанището се предвижда обработката на следните видове течни товари: втечен петролен газ (пропан-бутан, LPG), бензин и дизел.
- Генерални товари - Това ще бъдат основно палетизирани и пакетизирани товари, товари в торби и биг-бег, дървен материал, метали на връзки, пачки, рула, отливки и др. Технологията за обработка на генерални товари ще включва:
  - Пристанищни мобилни кранове;
  - Открити складове за временно съхраняване на генерални товари.

За товарите, изискващи закрито съхранение, на следващ етап може да се предвиди изграждането на закрит склад. Товаро-разтоварните и складови работи ще се извършват чрез мотокари и вилкови товарачи през съответните рампи и преходно изравнителни мостове и складообслужващите машини на откритата площадка.

Територията на пристанището в момента е електрозахранена и водоснабдена.

На територията на обекта е разработена хранваща 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 съоръжения и сгради в района на пристанището са оборудвани със силова, осветителна, заземителна и гръмоотводна инсталации.

За противопожарни нужди се ползва вода от езерото. За целта е издадено Разрешително № 21290002/31.03.2014 г. за ползване на воден обект „Белославско езеро" с цел на водовземаването - за други цели (противопожарни нужди). Не се предвижда водовземаване за питейни нужди от повърхностни и/или от подземни води. Водоснабдяването на пристанището се осигурява от съществуващата мрежа.

Отпадъчните води се заустват в градската канализация, от където отиват за пречистване в ПСОВ-Белослав. На този етап няма изградена дъждовна канализация. Газификация на пристанището на този етап не се предвижда.

Съгласно последно актуализираното уведомление за класификация по чл. 103, ал. 5 на ЗООС, опасните вещества по приложение № 3 на същия закон, които са налични или има вероятност да са налични във всеки един момент на територията на предприятието, са:

Химично наименование	CAS №	ЕС №	Категория/категории на опасност съгласно Регламент (ЕО) № 1272/2008 за класифицирането, етикетирането и опаковането на вещества и смеси (CLP)	Класификация съгласно приложение № 3 към чл. 103, ал. 1 ЗООС	Проектен капацитет на технологичното съоръжение/ съоръжения (в тонове)	Налично количество (в тонове)	Физични свойства
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
<b>Втечен нефтен газ – LPG (пропан-бутан)</b>	68476-85-7	270-704-2	<i>Запалим газ, категория 1</i> H220: Изключително запалим газ <i>Газ под налягане</i> H280: Съдържа газ под налягане; може да експлодира при нагряване <i>Мутагенно за зародишните клетки, категория 1B</i> H340: Може да причини генетични дефекти <i>Канцерогенно, категория 1A</i> H350: Може да причини рак	Поименно изброено, Част 2, т. 18  Част 1, Раздел P, P2	В резервоари – 3910 т; В тръбопроводи – 11,5 т; В ж.п. и автоцистерни – 527,85 т; В тръбопроводи свързващи площадката – 6,9 т; В танкер – 5000 т.  Общо: 9456,25 т	Ако на пирса е акустирал танкер с пропан-бутан общото количество на съхранявания пропан-бутан ще бъде 4456,25 т и заедно с количеството от 5000 т, което може да се намира в танкера - Общо: 9456,25 т	Втечен газ под налягане
<b>Бензин</b>	93572-29-3	270-704-2	<i>Токсично при вдишване, категория 1</i> H304: Може да бъде смъртоносен при поглъщане и навлизане в дихателните пътища <i>Мутагенно за зародишните клетки, категория 1B</i> H340: Може да причини генетични дефекти <i>Канцерогенно, категория 1B</i> H350: Може да причини рак	Поименно изброено, Част 2, т. 34 „а“	В резервоар – 3850 т; В тръбопроводи – 1 т; В ж.п. и автоцистерни – 462 т; В тръбопроводи свързващи площадката – 9,24 т; В танкер – 30000 т.  Общо: 34322,24 т	Ако на пирса е акустирал танкер с бензин то общото количество на съхранявания бензин на площадката ще бъде 4322,24 т и заедно с количеството от 30000 т, което може да се намира в танкера - Общо: 34322,24 т	Течност, прозрачна
<b>Дизелово гориво</b>	68334-30-5	269-822-7	<i>Канцерогенно, категория 2</i> H351: Предполага се, че причинява рак	Поименно изброено, Част 2, т. 34 „в“	В резервоар – 4250 т; В тръбопроводи – 1 т; В ж.п. и автоцистерни – 510 т; В тръбопроводи свързващи площадката – 10 т;	Ако на пирса е акустирал танкер с дизелово гориво то общото количество на съхраняваното дизелово гориво на площадката ще бъде 4771 т	Течност, тъмнокехлибарена

					В танкер – 30000 т.  Общо: 34771 т	и заедно с количеството от 30000 т, което може да се намира в танкера - Общо: 34771 т	
--	--	--	--	--	--	--	--

По отношение на устройственото планиране със съвместна заповед на министъра на транспорта и министъра на регионалното развитие и благоустройството № РД-08-126/01.04.2008 г. и № РД-02-14-269/02.04.2008 г. е одобрен Генерален план за изграждане на пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна на „Газтрейд“. Впоследствие със съвместна Заповед №РД-08-144/19.03.2015 г. на МТИТС и №РД-02-15-40/10.03.2015 г. на МРРБ се допуска изработване на изменение на Генералния план на пристанището, а със Заповед № РД-08-49 от 09.02.2018 г. на МТИТС и № РД-02-14-107 от 07.02.2018 г. на МРРБ се одобрява приетия от Междудекомствен експертен съвет по чл. 112а, ал. 3 и ал. 4 ЗМПВВПРБ проект на подоробен устройствен план – парцеларен план на пристанищната акватория като част от Генералния план на пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна (ДВ бр. 16/2018 г.).

Изменението на Генералния план на пристанището с ПУП - ПРЗ за пристанищната територия и Парцеларен план на пристанищната акватория не са предмет на настоящата процедура.

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” - защитена зона за опазване на дивите птици BG0000191 “Варненско-Белославско езеро”, обявена със Заповед № РД-128/10.02.2012 г. на министъра на околната среда и водите

При извършената проверка за допустимост по реда на чл. 12 във връзка с чл. 39, ал. 2 от Наредбата за ОС, се констатира, че предвижданията на ИП не противоречат на режима на защитената зона, определен със заповедта за обявяване.

#### **По отношение на фактологията на процедурата:**

На 10.03.2017 г. с вх. №26-00-7840/13/ от възложител „Газтрейд“ АД постъпва уведомление за инвестиционно предложение за изграждане на «Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна», в района на южния бряг на Белославско езеро, град Белослав, община Белослав, област Варна.

Съобразно представеното уведомление и описаната в него характеристика за изразяване на становище по допустимост съгласно изискванията на член 4а от Наредбата за ОВОС уведомлението е изпратено по компетентност към БДЧР с писмо изх. №26-00-7840/15/24.03.2017 г.

Към момента на подаване на уведомлението за ИП обектът за реализация е класифициран с висок рисков потенциал с писмо изх. №УК-45/15.04.2016 г. на заместник-министъра на околната среда и водите.

С писмо на РИОСВ-Варна изх. №26-00-7840/16/31.03.2017 г. и предвид, че към документацията не е представен доклад от извършена класификация по чл. 103, ал. 5 на ЗООС /към действащата тогава нормативна уредба/, и на основание на чл. 7, от Наредбата за предотвратяване на големи аварии с опасни вещества и ограничаване на последствията от тях и чл. 4, ал. 4 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС е изисквана допълнителната информация.

На 05.04.2017 г. с вх. №26-00-7840/18/ от страна на „Газтрейд“ АД в инспекцията постъпва писмо, съгласно, което подаденото уведомление за ИП е връзка с измененията за ЗООС.



На 11.04.2017 год. с вх. №26-00-7840/19/ в инспекцията постъпва становище от БДЧР Варна постъпва становище за допустимост спрямо ПУРБ при спазване на заложените в него условия.

В РИОСВ-Варна с вх. №26-00-7840/20/18.04.2017 г. от община Белослав постъпва писмо за поставена на информационното табло в администрацията обява за уведомяване на засегнатото население за инвестиционното предложение.

На 20.04.2017 г. с изх. №26-00-7840/22/ до възложителя е изпратено напомнително писмо за представяне на документацията изискана с изх. №26-00-7840/16/31.03.2017 г.

От страна на възложителя с вх. №26-00-7840/24/28.04.2017 г. постъпва актуализирано уведомление за класификация на предприятие по реда на чл. 103, ал. 5 от ЗООС.

Същото съобразно компетенциите на тогава действащото законодателство с писмо изх. №26-00-7840/25/10.05.2017 г. е изпратено до министъра на околната среда и водите.

Поради установени непълноти и неточности в уведомлението за класификация по чл. 103, ал. 5 от ЗООС с писмо с описаните забележки заместник-министъра на околната среда и водите връщат за корекции доклада от извършена класификация. Писмото е постъпило в инспекцията с вх. №26-00-7840/27/07.06.2017 г.

С писмо изх. №26-00-7840/28/13.06.2017 г. на РИОСВ-Варна до възложителя са изпратени установените непълноти и неточности в уведомлението за класификация по чл. 103, ал. 5 от ЗООС.

На 30.06.2017 год. с вх. №26-00-7840/29/ и №26-00-7840/30/ от „Газтрейд“ АД постъпват коригирано уведомление за ИП и уведомление за класификация по чл. 103, ал. 5 от ЗООС.

Коригираното уведомление за класификация по чл. 103, ал. 5 от ЗООС е изпратено до министъра на околната среда и водите с писмо изх. №26-00-7840 /31/03.07.2017 г. на РИОСВ-Варна.

Във връзка с инвестиционното предложение за Доизграждане на пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива, м-ст „Манастира“, гр. Белослав, възложителят е представил с вх. № 26-00-7840/29/30.06.2017 г. в РИОСВ-Варна, актуализирано уведомление за класификация по чл. 103, ал. 5 на ЗООС. На основание чл. 5, ал. 6 от Наредбата за предотвратяване на големи аварии с опасни вещества и ограничаване на последствията от тях (ДВ, бр. 5/2016 г. с изм. и доп.) уведомлението с писмо изх. № 26-00-7840/31/03.07.2017 г. на РИОСВ-Варна, е изпратено за становище до МОСВ. Актуализираната класификация на предприятието във връзка с горечитираното ИП е потвърдена с писмо на заместник-министъра на околната среда и водите с изх. № УК – 24/04.08.2017 г. /вх. № 26-00-7840/34/08.08.2017 г. на РИОСВ-Варна/. Въз основа на максималното количество на опасните вещества от приложение № 3 на ЗООС и описаните промени в актуализираното уведомление за класификация, предприятието запазва класификацията си като предприятие с висок рисков потенциал.

С писмо изх. № 26-00-7840/35/21.08.2017 г. са дадени подробни указания за задължителна ОВОС и нормативно изискващите се приложения при разработката на доклада за ОВОС съгласно изискванията на глава шеста от ЗООС, чл. 99б, от ЗООС и чл. 31 от *Закона за биологично разнообразие*.

От община Белослав е получено писмо за поместена обява за информиране на засегнатото население за определяне обхвата на задание за обхват и съдържание на доклада за ОВОС с вх. № 26-00-7840/36/24.10.2017 г.

Във връзка с изискванията на чл. 95, ал. 3 от ЗООС в инспекцията постъпва писмо от възложителя с искане за провеждане на консултации за определяне на обхвата и съдържанието на доклада за ОВОС с вх. № 26-00-7840/37/13.12.2018 г.

На 26.01.2018 г. с вх. № 26-00-7840/38/ постъпва задание за обхват и съдържание на доклад за ОВОС на ИП.

От страна на РИОСВ-Варна с писмо изх. № 26-00-7840/39/23.02.2018 г. е изготвен отговор за проведени консултации по изготвеното задание за обхват и съдържание на ОВОС на ИП.

На 19.07.2018 г. с вх. № 26-00-7840/A1/ за инвестиционно предложение за изграждане на «Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна», в района на южния бряг на Белославско езеро, град Белослав, община Белослав, област Варна постъпва искане за оценка качество на доклада за ОВОС и приложенията към него.

С писмо изх. № 26-00-7840/A2/30.07.2018 г. предвид разпоредбите чл. 14, ал. 2, т. 1, буква „а“ от Наредбата за ОВОС доклада за ОВОС и неговите приложения са изпратени по електронен път за изразяване на становище от РЗИ-Варна.

Във връзка с разпоредбите чл. 14, ал. 7 от Наредбата за ОВОС, и с цел 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, към РДПБЗН Варна с писмо изх. № 26-00-7840/A3/30.07.2018 г. е изпратена представената документация с информацията и оценката по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС, като приложение към доклада за ОВОС относно одобряване на местоположението и потвърждаване на безопасните разстояния.

На основание чл. 14, ал. 11 от *Наредбата за ОВОС*, за извършване оценка на качеството на доклада по отношение на направените в него анализ и оценка и изясняване степента на значимост на въздействието от ИП, за човешкото здраве и околната среда, представената документация е изпратена към Директор Дирекция "Морска Администрация" - Варна за становище по компетенция с писмо изх. № 26-00-7840/A4/30.07.2018 г.

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 на основание чл. 14, ал. 11 от *Наредбата за ОВОС* документацията е изпратена към БДЧР Варна с писмо изх. № 26-00-7840/A5/30.07.2018 г.

С писмо изх. № 26-00-7840/A6/30.07.2018 г. към ДП НКЖИ за извършване оценка на качеството на доклада по отношение на направените в него анализ и оценка и изясняване степента на значимост на въздействието от ИП и свързаната с него прилежаща инфраструктура на основание разпоредбите чл. 14, ал. 11 от *Наредбата за ОВОС* е изискано становище по компетентност.

Във връзка с това и разпоредбите чл. 14, ал. 7 от Наредбата за ОВОС към кмета на община Белослав по електронен път е изпратена документацията с информацията и оценката по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС, представена като приложение към доклада за ОВОС за становище по компетенция, относно одобряване на местоположението и потвърждаване на безопасните разстояния с писмо изх. № 26-00-7840/A7/30.07.2018 г.

С писмо изх. № 26-00-7840/A8/30.07.2018 г. към ИАОС и на основание чл. 14, ал. 7 от Наредбата за ОВОС с цел 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 на електронната поща е изпратена документация с информацията и оценката по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС, представена като приложение към доклада за ОВОС за становище по компетенция, относно одобряване на местоположението и потвърждаване на безопасните разстояния.

На 06.08.2018 г. с писмо вх. № 26-00-7840/A9/ РДПБЗН Варна уведомява РИОСВ, че изпраща преписката за становище по компетентност към ГДПБЗН София.

С писмо вх. № 26-00-7840/A10/13.08.2018 г. е изразено становище от Директор Дирекция "Морска Администрация" Варна. Съгласно същото в допълнителната оценка към доклада за ОВОС по чл. 99б, ал. 1 и 2 на ЗООС не са разгледани подробно сценариите на аварии и инциденти на швартован за пирса, понтона или бочките танкер и не се вземат предвид при извършването на оценката на риска. Не са взети и под внимание, че ИП за

доизграждане на пристанището, предвижда построяване на пирс или корабна стоянка в акваторията, в непосредствена близост до Канал 2, обслужващ терминал Варна-запад, ериботния комплекс и бъдещия зърнен терминал на «Бора Инвест», с голям корабен трафик и възможен кумулативен ефект. Не са представени изследвания на ИП с подробни разчети и моделни изпитвания на вълновото въздействие от преминаващ кораб върху швартован кораб газовоз или танкер на пирса или корабна стоянка, както и анализ на вероятността от възникване на инцидент с аварирал преминаващ кораб, което ще промени характеристиките и зоните на поражения и оценката на риска.

От ДП „НКЖИ“ е получен отговор с вх. № 26-00-7840/A11/13.08.2018 г. като е изразено становище за липса на забележки по първа оценка качество на доклада за ОВОС.

На 16.08.2018 г. от община Белослав е получен отговор с писмо вх. № 26-00-7840/A12/ за оценката по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС. В същото е изразено положително становище, като е подчертано, че възложителя следва да се съобрази с българското и европейско законодателство и в частност с препоръките на всички компетентни институции за осигуряване на безопасността на населението.

РЗИ-Варна дава положително становище на доклада за ОВОС при първа оценка качество, и счита, че обхватът и съдържанието на доклада са обширни и в него са характеризирани вредните фактори в достатъчен обем за оценка на здравния риск за населението и работещите от реализирането на ИП. Направена е цялостна оценка на възможния здравен риск. Посочени са мерки за здравна защита и управление на риска с писмо изх. № 26-00-7840/A13/16.08.2018 г.

С писмо изх. № 26-00-7840/A14/17.08.2018 г. до ИАОС е изпратено становището на Дирекция "Морска Администрация" – Варна за изказаните в него опасения касаещи неразгледани сценарии на аварии и инциденти.

Същото е извършено с цел да бъдат изяснени всички факти и обстоятелства предвид регламентираната компетентност за произнасяне на оценката по 99б от ЗООС.

На 17.08.2018 г. с вх. № 26-00-7840/A15/ постъпва становище от ИАОС съгласно което информацията и оценката по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС не е разработена съгласно изискванията на чл. 10, ал. 2 от Наредбата за предотвратяване на големи аварии с опасни химични вещества и за ограничаване на последствията от тях. На база на това възложителят следва да представи информация и оценка по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС спазвайки обхвата и съдържанието на 10, ал. 2 от Наредбата за предотвратяване на големи аварии с опасни химични вещества и за ограничаване на последствията от тях.

С вх. № 26-00-7840/A16/17.08.2018 г. от БДЧР Варна е получено становище за констатирани несъответствия, неточности и частична разработка на компонент «води» съгласно дадените препоръки, които следва да се коригират.

На 24.08.2018 г. с вх. № 26-00-7840/A17/ и на 27.08.2018 г. с вх. № 26-00-7840/A18/ от ИАОС се получават идентични становища, съгласно които представената от оператора информация по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС е разработена по форма и съдържание съгласно изискванията на Наредбата за предотвратяване на големи аварии с опасни химични вещества и за ограничаване на последствията от тях. Отчитайки радиусите на зоната на сериозни поражения /2000 метра/ и на зоната на висока смъртност /1000 метра/ при евентуално изтичане на пропан-бутан от танкер, както и произтичащите от това рискове, да се представи допълнителна информация и оценка на размера и тежестта на възникване на авария при изтичане на пропан-бутан от танкер и да се предложат конкретни мерки за нейното предотвратяване.

С вх. № 26-00-7840/A19/30.08.2018 г. от министерство на вътрешните работи /МВР/ е получен отговор съгласно който ИП може да бъде реализирано при спазване на изискванията на Наредба №13-1971 от 2009 год. за строително-технически правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар.

На 31.08.2018 г. с писмо изх. № 26-00-7840/A20/ на РИОСВ-Варна съгласно чл. 14, ал. 4 от Наредбата за ОВОС е дадена отрицателна оценка на качеството на доклад за ОВОС и приложенията към него – доклад за ОС и оценка по чл. 99б от ЗООС, поради факта,

че представената информация е непълна с пропуски, включително и получени писмени мотивирани отрицателни становища от специализираните компетентни органи.

С вх. № 26-00-7840/A21/30.10.2018 г. в инспекцията постъпва искане за втора оценка качество на доклада за ОВОС и приложенията към него.

Имайки предвид изразените положителни становища при първата оценка качество на доклада за ОВОС и неговите приложения, преработения доклад за ОВОС е изпратен по компетентност към:

- Дирекция "Морска Администрация" – Варна с писмо изх. № 26-00-7840/A22/02.11.2018 г.
- ИАОС с писмо изх. № 26-00-7840/A23/02.11.2018 г.
- БДЧР с писмо изх. № 26-00-7840/A24/02.11.2018 г.

На 19.11.2018 г. с вх. № 26-00-7840/A25/ в РИОСВ-Варна постъпва становище от Дирекция "Морска Администрация" – Варна. В заключение на изразеното становище се казва цитат: „Въпреки, че Възложителят изрично описва в доклада: „след построяване на пирса, обработката на танкерите ще се извършва само на него” в доклада, т.5.9.2.3. „Риск отаварии с опасни-вещества”, стр. 304, както и в т. 8. „Описание на очакваните значителни неблагоприятни въздействия на инвестиционното предложение за околната среда и човешкото здраве, произтичащи от уязвимостта на инвестиционното предложение на риск от големи аварии и/или бедствия” не са разгледани сценариите за аварии и инциденти на швартован за пирса, понтона или болките танкер и същите не са взети в предвид при извършването на оценка на риска. Без аргументи и доводи се предполага, че тези сценарии са невъзможни и са допълнително разгледани в допълнителната информация и оценка към доклада за ОВОС по чл. 99б, ал. 1 и ат. 2 от Закона за опазване на околната среда и отново не са взети в предвид при извършването на оценката на риска. Не се взема под внимание и факта, че ИП за доизграждане на пристанището, предвижда построяване на пирс или корабна стоянка в акваторията, в непосредствена близост до Канал 2, обслужващ терминал Варна Запад, Фериботния комплекс и бъдещия зърнен терминал на „Бора Инвест”, с голям корабен трафик и не е разгледан сценарий на кораб, загубил управление от заклинил рул, отказ на главна машина и др., с последващ сблъсък с швартован газовоз или танкер на пирса и възникнала в следствие на това авария, която ще променя характеристиките, зоните на поражения и оценката на риска. Не са представени изследвания на ИП с подробни разчети и моделни изпитания на вълново въздействие от преминаващ кораб върху швартован кораб газовоз или танкер на пирса или корабната стоянка.

В Доклада за оценка степента на въздействие върху Защитена зона „Варненско - Белославско езеро” /BG0000191/, на ИП за доизграждане на „Пристанище да обществен , - дз«даюрт с регионално значение да горива - Варна”, в района на град Белослав, област Варна и оценка насъвместимостта му с предмета й целите да опазване, на защитена зона „Варненско - Белославско езеро” /BG0000191/, по директива 2009/147/ЕО За опазване на дивите птици, в т. 8 „Картен материал“ с местоположението на обектите/трасетата на инвестиционното предложение спрямо „Защитената зона” на стр. 141, не е нанесено инвестиционното предложение да изграждане на пирса в акваторията на езерото, което променя местоположението и характеристиките на ИП“.

С вх. № 26-00-7840/A26/23.11.2018 г. от страна на БДЧР Варна постъпва становище по втора оценка качество на доклада за ОВОС в част „води“. Съгласно същото в преработената документация са отстранени забележките от първа оценка качество. В изразеното становище с изх. №05-09-65/A/23.11.2018г. на БДЧР е описано следното:

- 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. Констатирани са технически грешки в изписване на код на водното тяло и др., които не оказват влияние върху качеството на доклада.
- Оценени са очакваните значителни въздействия за околната среда произтичащи от уязвимостта на ИП на риск от големи аварии и/или бедствия.

- Предвидени са мерки за редуциране или недопускане влошаване състоянието на повърхностни и подземни води.

На 12.12.2018 год. с вх. №26-00-7840/A27/ от ИАОС е изразено становище по компетентност. Съгласно същото представената от възложителя информация по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС е разработена съгласно изискванията на чл. 10, ал. 1 и 2 от Наредбата за предотвратяване на големи аварии с опасни химични вещества и за ограничаване на последствията от тях. С подходящи софтуерни продукти ALOHA, BLEVE и др. следва да бъде направена оценка на размера и тежестта на последствията за околната среда и човешкото здраве във и извън предприятието, от големи аварии при разтоварване от танкер на пропан-бутан, автомобилен бензин и дизелово гориво, както и при преноса на тези горива по тръбопроводите, които предстои да бъдат изградени. Тази оценка да бъде включена в актуализирания доклад за безопасност, които операторът следва да внесе в ИАОС след приключване на процедурите по реда на глава шеста от ЗООС.

С писмо на РИОСВ-Варна изх. №26-00-7840/A28/17.12.2018 г. съгласно чл. 14, ал. 3, т. 2 от Наредбата за ОВОС, и във връзка с чл. 96, ал. 6 от ЗООС, оценката на качеството на доклад за ОВОС и приложенията към него - доклад за ОС и оценка по 99б от ЗООС е положителна с пропуски, които не са от съществено значение при вземането на решение. Качеството на документацията е оценено в съответствие с критериите по чл. 14, ал. 1 и предвид чл. 14, ал. 2 от Наредбата за ОВОС.

На 18.12.2018 г. с вх. №26-00-7840/A29/ от страна на възложителя постъпва искане за издаване на решение по ОВОС с прилагане на окончателен вариант на доклада за ОВОС и приложенията към него на база забележките от писмо с изх. 26-00-7840/A28/17.12.2018 г.

С писмо вх. №26-00-7840/A30/18.12.2018 г. възложителят представя доказателства за изпълнение на изискванията на чл. 17, ал. 1, т. 4 от Наредбата за ОВОС за организирана среща за обществено обсъждане за 18.01.2019 год. в 14 часа в конферентната зала на община Белослав. Към писмото са предоставени доказателства за внесен коригиран доклад за ОВОС с всички приложения към него на Община Белослав заедно с писмено искане по чл. 97, ал. 2 ЗООС и обява за общественото обсъждане.

На 21.01.2019 г. с вх. №26-00-7840/A31/ от община Белослав постъпва писмо за осигурения обществен достъп до информацията на доклада за ОВОС и приложенията към него за периода 19.12.2018 г. – 17.01.2019 г. В същото е описано, че в осигурения 30-дневен обществен достъп до документацията няма постъпили възражения, мнения, препоръки от заинтересовани лица и/или засегнатото население.

С писмо вх. №26-00-7840/A32/21.01.2019 г. от страна на „Газтрейд“ АД постъпва протокол от проведено обществено обсъждане в община Белослав и писмено становище по реда на чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС. Съгласно същото в резултат на общественото обсъждане не са предложени писмено други възможни начини за осъществяване на ИП и/или не постъпила 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.

На основание чл. 99, ал. 2 от ЗООС в регламентирания срок до 45 дни след провеждане на общественото обсъждане е насрочено заседание на Експертния екологичен съвет към РИОСВ-Варна за взимане на решение по документацията за ОВОС.

За целта е издадена Заповед №34/01.02.2019 г. /референция №3 ЕЕС/2019 г./ на директора на РИОСВ-варна за насрочване на ЕЕС за 15.02.2019 год.

За насрочения ЕЕС са поканени представители на Община Белослав, БДЧР-Варна, РЗИ – Варна, РДПБЗН Варна, Дирекция „Морска администрация“- Варна, „Водоснабдяване и канализация - Варна“ ООД, ИАОС, ДП НКЖИ, Областно пътно управление и ДП „Пристанищна Инфраструктура“.

На 12.02.2019 г. с вх. №26-00-9128/A1/ постъпва писмо от ДП НКЖИ за лицето, което ще вземе участие в ЕЕС.

С писмо вх. №26-00-7840/А33/13.02.2019 г. за насрочения ЕЕС община Белослав изразява положително становище, като следва да се предприемат всички заложили мерки в Плана за действие в доклада за ОВОС, както и мерки за предотвратяване, намаляване или прекратяване на вредните въздействия върху компонентите на околната среда и здравето на хората за всички фази на реализация, проектиране, строителство и експлоатация на пристанището, възложителя следва да се съобрази с българското и европейско законодателство.

На 13.02.2019 г. с вх. №26-00-7840/А34/ от ИАОС постъпва на електронната поща писмо, в което е упоменато, че нямат забележки по представения проект за решение по ОВОС.

От страна на РЗИ Варна на електронната поща на 14.02.2019 год. с вх. №26-00-9128/А2/ постъпват корекции по проекта на решение по ОВОС.

На 14.02.2019 г. с вх. №26-00-9128/А3/ от Дирекция „Морска администрация“ - Варна постъпва писмо, в което е упоменато, че от тяхна страна е изразено становище по доклада за ОВОС.

С вх. №26-00-9128/А4/14.02.2019 г. от РДПБЗН Варна постъпва писмо, съгласно което от тяхна страна се потвърждава изразеното становище от МВР и правят предложение по проекта на решение.

На същата дата с вх. №26-00-9128/А5/ от Дирекция „Морска администрация“ - Варна постъпва ново становище по предложения проект на Решение по ОВОС. Съгласно същото: „С наше становище № В - 2549/04.09.2014 г./2. Доклад № ДОК - 38/09.02.2015 г., становища № В - 2091/13.10.2017 г./3, №В - 1688/10.08.2018 г. /2 и № В - 1500/16.11.2018 г./6 сме изисквали предпроектни проучвания на подробни разчети и моделни изследвания, с цел определяне на най - подходящото, от гледна точка на извършването на пристанищните услуги, и безопасно, от гледна точка на корабоплаването, местоположение на хидротехническото съоръжение и анализ на вероятността от възникване на инцидент с аварирал преминаващ кораб и не са взети предвид при изготвянето на доклада за ОВОС.

На страници 390 и 391 от Доклада за ОВОС на ИП за доизграждане на „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна”, гр. Белослав, общ. Белослав, област Варна са описани случаи на аварийно замърсяване и оценка на последствията при голяма авария. Без аргументи и доводи се предполага, че сценариите за аварии и инциденти на швартован за пирса, понтона или бочките танкер или газовоз са „...практически невъзможни и не се вземат предвид при извършване на оценката на риска” - стр. 391 от Доклада. В Допълнителната информация и оценка към доклада за ОВОС по чл. 99б, ал. 1 и ал. 2 на ЗООС, отново се счита, че гореописаните сценарии са „...практически невъзможни и няма да се вземат предвид при извършване на оценката на риска”.

Във връзка с горе изложеното предлагаме в т. 15. на стр. 13 от Проекта на решение за ИП за доизграждане на „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна”, да се запише, че не е направена прогноза и оценка на очакваните значителни въздействия върху околната среда, в това число здравно - хигиенните ѝ аспекти само в частта, касаеща пирса и не приемаме доклада в частта изграждане на хидротехническо съоръжение. В останалата част от ДОВОС за ИП нямаме възражения.»

На 15.02.2019 год. е проведено заседание на Експертния екологичен съвет /ЕЕС/ към РИОСВ – Варна. Във връзка с насроченото заседание са постъпили становища на Дирекция „Морска администрация-Варна“ - вх. №26-00-9128/А5/14.02.2019г. и вх. №26-00-9128/А3/14.02.2019г./, с които на проведеното заседание ЕЕС е запознат.

На основание чл. 35 и във връзка с чл. 36 от Административнопроцесуалния кодекс /АПК/, за изясняване на фактите и обстоятелствата от значение за случая, членовете на постоянния и допълнителен състав на ЕЕС към РИОСВ-Варна са взели решение за извършване на допълнителни анализи и оценки съгласно становища на Дирекция „Морска администрация-Варна“.

С вх. №26-00-9128/A6/18.02.2019 г. от БДЧР Варна постъпва писмо с предложения в проекта на решение и името на участника в ЕЕС.

На 19.02.2019 г. с писмо изх. №26-00-7840/A35/; 9128/A7/възложителят е уведомен за взетото решение на ЕЕС. Съгласно писмото във връзка с проведеното заседание на ЕЕС към РИОСВ-Варна, на 15.02.2019 год. на доклад за оценка на въздействието върху околната среда /ОВОС/ и доклад за оценка за съвместимостта /ОС/ на ИП за доизграждане на “Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна” и прилежаща акватория на южния бряг на Белославско езеро в поземлени имоти с идентификатори 03719.202.32, 03719.202.39, 03719.202.40, 03719.203.40, 03719.203.34, обща площ 171,264 дка, в землището на гр. Белослав, общ. Белослав, обл. Варна, с възложител: “Газтрейд” АД, и взето решение е необходимо:

1. На основание чл. 35 и във връзка с чл. 36 от *Административнопроцесуалния кодекс /АПК/*, за изясняване на фактите и обстоятелствата от значение за случая, членовете на постоянния и допълнителен състав на ЕЕС към РИОСВ-Варна решиха извършване на допълнителни анализи и оценки съгласно становища на Дирекция „Морска администрация-Варна“ /вх. №26-00-9128/A5/14.02.2019г. и вх. №26-00-9128/A3/14.02.2019г./.
2. След извършване на тези разработки е необходимо да бъдат представени в РИОСВ-Варна за препращането им към Дирекция „Морска администрация-Варна“ и получаване на становище от тяхна страна.

Съгласно писмото е даден срок от 60 дни и при изразяване на становище от Дирекция „Морска администрация-Варна“ ще бъде насрочено ново заседание на ЕЕС.

С вх. №26-00-7840/A36/22.02.2019 г. от страна на възложителя постъпва писмо, с което искат предоставяне на изразените становища от Дирекция „Морска администрация-Варна“, тъй като липсват към приложенията.

От МОСВ с вх. №26-00-7840/A37/25.03.2019 г. постъпва писмо за потвърждения по чл. 103, ал. 6 от ЗООС за извършена класификация по реда на чл. 103, ал. 5 от същия закон за предприятие с висок рисков потенциал на възложител „Газтрейд“ АД.

На 08.04.2019 год. с вх. №26-00-7840/A38/ и 26-00-9128/A8/ от възложителя постъпват допълнителни анализи и оценки касаещи анализ на местоположението на западния пирс от гледна точка на извършването на пристанищните услуги и осигуряването на безопасност за корабоплаването – вълново въздействие от преминаващ кораб върху швартован кораб газовоз или танкер; анализ на вероятността от възникване на инциденти и аварии, причинени от сблъсък с преминаващ аварирал кораб; оценка на риска.

Същите са препратени по компетентност към Дирекция „Морска администрация-Варна“ с писмо изх. №26-00-7840/A39 и 9128/A9/17.04.2019 г.

На 14.05.2019 г. с вх. №26-00-7840/A40 и 9128/A10/ постъпва от Дирекция „Морска администрация-Варна“ придружително писмо за прилагане на становище по компетентност.

На същата дата с вх. №26-00-7840/A41/ и 9128/A11/ по електронния обмен е внесено изразеното становище касаещо допълнителни анализи и оценки на доизграждане на “Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна” и прилежаща акватория на южния бряг на Белославско езеро в землището на град Белослав, община Белослав, област Варна. Съгласно същото: „В представения с изх. № 26 - 00 - 7840 /A4/30.07.2018 г. доклад за ОВОС, в допълнителна информация и оценка към доклада за ОВОС по чл. 996, ал. 1 и ал. 2 на Закона за опазване на околната среда, в т. 8 „Определяне на външните граници на безопасната зона около предприятието”, на стр. 52 и 53, чрез симулационната програма АЛОНА, се установява, че най-тежката авария, която може да възникне е: изтичане на пропан - бутан от ж.п. цистерна и пожар, водещ до ефект на доминото и разрушаване на всички налични на територията на предприятието ж.п. цистерни ( общо 527, 85 тона) с радиус 645,88 метра (зона на сериозни поражения). В същото приложение на стр. 47 в т. 9 „Изтичане на пропан-бутан от танкер с капацитет 5 000 тона, с

последващ пожар”, със същата симулационна програма ALOHA, се изчислява, че радиуса на зоната на сериозни поражения е 2000 метра и е разпределено във всички посоки. В същият доклад и допълнителна информация и оценка към доклада за ОВОС по чл. 99б, ал. 1 и ал. 2 се счита, че този и следващия сценарий е с нищожно ниска вероятност и няма да бъдат взети предвид при извършване на риска.

С наше писмо № В-1688/10.08.2018 г./2 сме представили нашето становище относно качеството на представените доклади по ОВОС и ОС на ИП. В резултат на това, с Ваше писмо изх. № 26 - 00 - 7840 (А22)/02.11.2018 г. постъпи за становище и оценка на качество втори доклад за ОВОС на ИП на „Газтрейд” АД. В приложената към него допълнителна информация и оценка към доклада за ОВОС по чл. 99б, ал. 1 и ал. 2 на Закона за опазване на околната среда, на стр. 46, т. 6.3.1.8. „Изтичане на пропан-бутан от танкер с капацитет 5000 тона, с последващ пожар” не се използва симулационната програма ALOHA (разгледан сценарий, но не взет предвид, в първия доклад по ОВОС), а се използва „Методика за бърза оценка на риска”, в която зоната от 2000 метра пада на 200 метра, сегментно разположена към пирса, а не във всички посоки, както е определила симулационната програма в първия доклад по ОВОС. С наше писмо изх. № В - 1500/16.11.2018 г./6 сме изразили нашето становище относно качеството на представения втори доклад по ОВОС на ИП.

Във връзка взетото решение от заседанието на ЕЕС към РИОСВ-Варна от 15.02.2019 г., постъпиха допълнителни анализи и оценки към втория доклад за ОВОС на ИП на „Газтрейд” АД. В тях отново се използва „Методика за бърза оценка на риска”, не подходяща за настоящата процедура по гореописаните причини от МОСВ. Видна е голямата разлика (десетократна) в методиките и съответно в зоните за поражение и въздействие върху околната среда. Освен това в Приложение 2 „Анализ на вероятността от възникване на инциденти и аварии, причинени от сблъсък с преминаващ аварирал кораб...” отново, въпреки нашите становища по първите два доклада, не се взема предвид вероятността и последиците от сблъсък с кораб, загубил управление, превозващ опасен товар (например сярна киселина от/за „Ойлтанкинг”) с танкер или газовоз (и те с опасни товари), швартован за пирса на „Газтрейд”, получаването на кумулативен ефект и последиците за човешкото здраве и околна среда, което е и предмет на настоящата процедура. Зоните за поражения не са представени във всички възможни направления, включително и към канала. В Приложение № 3 „Вълнови режим в зоната на кейовете на ПОТРЗ за горива - Варна на „Газтрейд” АД” са изчислени височините на вълните, въздействащи върху пирса, като с най-голяма височина е вълната, породена от преминаващ кораб - 0.77 метра. От направените изчисления, с приемане на редица условия, за определение на вълновия натиск от разчетен кораб върху пирса, меродавната вълна е с височина 0.70 метра и среден период 2.20 s със заключение, че височините на вълните са съизмерими. Близките гранични стойности на височините на вълните, доказват, че дължината на пирса от 350 метра е твърде голяма. Твърдението на стр. 9 от „Допълнителни анализи и оценки съгласно становищата на Дирекция „Морска администрация - Варна” ....”, четвърти абзац цитирам : „...При този вариант обаче се увеличават драгажните работи и се намалява разстоянието до източния кей под изискуемото по противопожарните норми, което е недопустимо.” (вариант 2 с дължина на пирса 287 метра) важи и в обратна страна към фарватера, което също е недопустимо съгласно предоставените анализи и оценки от инвеститора. Ако приемем цитираното твърдение, излиза, че построяването на пирс в акваторията е невъзможно. От друга страна сравняването на разходи по драгиране на акватория, поддръжката ѝ, и опазването на околната среда и водите, безопасността, сигурността на корабоплаването и човешкия живот е несъвместимо.

Дирекция „Морска администрация-Варна” разбира значението на инвестиционното предложение на „Газтрейд” АД за социално икономическото развитие на община Белослав, региона и страната. В същото време трябва да се отчита значението и на останалите стратегически пристанища - „Варна Запад”, „Фериботен комплекс”, инвестиционното предложение на „Бора Инвест” за развитието на региона и страната.



Затова, въпреки гореизложените пропуски в докладите за ОВОС и представената допълнителна информация, на основание използваната „Методика за бърза оценка на риска” от инвеститора, Дирекция „Морска администрация - Варна” приема доклада за ОВОС на инвестиционното предложение „Изграждане на пирс с дължина до 350 метра в акваторията на Белославското езеро” с обща дължина не по голяма от 230 метра и отдалечен от южната линия (свързваща буйове 234 и 236) на фарватера на 200 метра, като оставя на компетентния орган по чл. 93, ал. 3 във връзка с чл. 93, ал. 4 от Закона за опазване на околната среда, да прецени приложимостта на избраната „Методика за бърза оценка на риска“.

Във връзка с изразеното становище от Дирекция „Морска администрация-Варна”, директора на РИОСВ-Варна е изискал допълнително становище и разяснения касаещи предоставената информация и заключение по компетенции за нейната пълнота с цел вземане на решение по ОВОС и насрочване на Експертен екологичен съвет с писмо изх. изх. № 26-00-7840 /А42/; 9128/А12/31.05.2019 г.

От тяхна страна постъпва ново становище с вх. № 26-00-7840/А43/; 9128/А13/14.06.2019 г. Съгласно изразеното становище: „Избраната от инвеститора в последния доклад и представените след това допълнителни анализи и информация „Методика за бърза оценка на риска” на стр. 6 от глава III. „Структуриране на математическия модел и моделни изчисления” на Приложение 2 „Анализ на вероятността от възникване на инциденти и аварии, причинени от сблъсък с преминаващ аварирал кораб, на територията на „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна” е публикувана на страницата на Министерство на околната среда и водите. Съгласно основните цели и ограничения на методиката, ДМА - Варна приема, че същата е създадена за аварийно планиране, което не е предмет на настоящата процедура.

Разполагането на пирса в близост до фарватера ще доведе до редица ограничения, свързани с корабоплаването. В района за реализиране на инвестиционното предложение корабите се движат със скорост до 12 възела. Налагането на ограничения под тази скорост и изискване за придружаване от влекачи ще доведе до неоправдани загуби за бизнеса, увеличаване времето за обработка на корабите и намаляване конкурентноспособността на пристанищата. В Приложение 2 „Анализ на вероятността от възникване на инциденти и аварии, причинени от сблъсък с преминаващ аварирал кораб...” не е отчетена връзката между разстоянието от фарватера до пирса, и времето, необходимо за реакция при възникване на ситуация на загубил управление кораб.

Приложение № 3 „Вълнови режим в зоната на кейовете на ПОТРЗ за горива - Варна на „Газтрейд”АД” съдържа противоречиви констатации, които остават неясни за администрацията. Изчислени са височините на вълните, въздействащи върху пирса с дължина 350 м, като с най-голяма височина е вълната, породена от преминаващ кораб - 0.77 метра. От направените изчисления, с приемане на редица условности, за определение на вълновия натиск от разчетен кораб върху пирса, меродавната (допустима) вълна е с височина 0.70 метра и среден период 2.20 s със заключение, че височините на вълните са съизмерими. Близките гранични стойности на височините на вълните, доказват, че дължината на пирса от 350 метра е твърде голяма.

Твърдението на стр. 9 от „Допълнителни анализи и оценки съгласно становищата на ДМА - Варна”, относно вариант 2 с дължина на пирса 287 метра (*„ При този вариант обаче се увеличават драгажните работи и се намалява разстоянието до източния кей под изискуемото по противопожарните норми, което е недопустимо ”*) важи и в обратна страна към фарватера, където има голям корабен трафик, което също е недопустимо съгласно предоставените анализи и оценки от инвеститора. Ако приемем цитираното твърдение, излиза, че построяването на пирс при тези условия в акваторията е невъзможно. От друга страна сравняването на разходи по драгиране на акватория, поддръжката ѝ и опазването на околната среда и водите, безопасността, сигурността на корабоплаването и човешкия живот е несъвместимо.

Дирекция „Морска администрация-Варна” разбира значението на инвестиционното предложение на „Газтрейд” АД за социално икономическото развитие на община Белослав, региона и страната. В същото време трябва да се отчита значението и на останалите стратегически пристанища - „Варна Запад”, „Фериботен комплекс”, инвестиционното предложение на „Бора Инвест” за развитието на региона и страната. Инвестиционното предложение е за „Изграждане на пирс с дължина до 350 метра в акваторията на Белославското езеро”, като проекта не определя максимална и минимална дължина на пирса при реализирането му. Във всички свои становища Дирекция „Морска администрация - Варна” е изразявала своето мнение за реализиране на инвестиционното предложение, при спазване изискванията за опазване на човешкия живот, околната среда и корабоплаване, като е посочвала нееднократно пропуските и недостатъците за отстраняване в докладите. Придържайки се към всички заключения, които сме давали в предишните си становища, се надяваме, че със сегашните разяснения, които даваме, ЕСС към РИОСВ - Варна ще може да прецени качеството на доклада за ОВОС на инвестиционното предложение на „Газтрейд” АД за доизграждане на пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна.“

От страна на възложителя и колектива разработил доклада за ОВОС с вх. №26-00-7840/А44/20.06.2019 г., в РИОСВ-Варна е получено писмо с изразена противоположна теза по отношение на представените анализи. В същото се акцентира, че по отношение на безопасността за корабоплаването в нито едно от становищата си Дирекция МА Варна не се визират ограничителни и забранителни условия, в т.ч. определяне на конкретни ограничения, касаещи пространственото ситуиране и дължина на пирс (до 230 m). Същото не се основава на конкретно законово изискване или конкретно нормативно основание или разпоредба, регламентиращо посочените рестрикции, забрани и/или ограничения. Подчертава се още, че за изисканите специализирани изследвания, вълнови режими и модели, Дирекция МА Варна не е определила и посочила и съответната методика и/или методология по която да се извършат, вкл. нейната приложимост като референтен метод, както и нормативния и/или административен акт с която е приета и в тази връзка възложителят не приема изложеното от Дирекция МА Варна и считат, че нямат съответния правно обвързващ характер и да се определят като съществен пропуск в оценката.

Получения отговор от възложителя е изпратен към Дирекция МА Варна за сведение с писмо изх. №26-00-7840/А45/03.07.2019 г.

Предвид изложените становища от Дирекция МА Варна и възложителя „Газтрейд” АД относно възможността за изграждане на пирс и с каква дължина касаеща осигуряване на безопасност за корабоплаването при евентуално вълново въздействие от преминаващ кораб върху швартован кораб газовоз или танкер и вероятността от възникване на инциденти или аварии, причинени от сблъсък с преминаващ аварирал кораб е изискано становище от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщения с писмо изх. №26-00-7840/А46/03.07.2019 г. Съгласно същото: „В РИОСВ-Варна тече процедура на инвестиционно предложение попадащо в Приложение № 1 към ЗООС подлежащо на задължителна ОВОС на основание чл. 92, т. 1 от същия закон.

Инвестиционното предложение касае доизграждане на “Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна” и прилежаща акватория на южния бряг на Белославско езеро в поземлени имоти с идентификатори 03719.202.32, 03719.202.39, 03719.202.40, 03719.203.40, 03719.203.34, обща площ 171,264 дка, в землището на гр. Белослав, общ. Белослав, обл. Варна, с възложител: “Газтрейд” АД.

Предстои доизграждане на:

- Още 3 000 м<sup>3</sup> от резервоарния парк за втечен газ (пропан бутан) с общ обем 8 000 м<sup>3</sup>;
- Станция за пълнене на бутилки към вече изградената помпено-компресорна станция;
- Останалата част от кея в източната част на имотите;
- Подобектите касаещи ЛЗТ;

- Доизграждане и драгиране на акваторията пред вече изградения частично кей разположен на брега на езерото в източната част на имотите;
- Пирс, изнесен в акваторията до канала до 350 м от брега и на около 300 м западно от вече изградения кей.

Частично изграденият кей е разположен по границата на територията на пристанището в източната част на площадката за изграждане на обекта. За да могат да маневрират корабите, кейовият фронт е необходимо да бъде 250 м, а дълбочината на акваторията 10 м.

Кеят ще бъде многофункционален (за течни и за генерални товари). Към момента е изградена част от предвидената в одобрения генерален план кейова стена.

Кейовата стена е съоръжена с подкранов път и двойно коловозно развитие в подкрановото пространство. За обработка на танкерите е предвидено специализирано претоварно оборудване - претоварни ръкави за втечени газове (ПБ и ЛЗТ), монтирани на мобилна платформа. Конструкцията на кейовата стена е пилотна естакада от сондажно-изливни пилоти с диаметър 1200 мм и дължина 30 м и стоманобетонен ростверк.

Разчетният кораб за този кей е различен за етапите на реализацията му. Първоначално кеят е изграден да функционира само като специализиран за претоварване на втечен газ.

Разчетният кораб на този етап е танкер газовоз (LPG) с характеристики:

- максимална дължина – 120,00 m;
- ширина по мидела – 20,00 m;
- водоизместване – 1350,00 t;
- газене - 6,50 m;
- дължина на кейова стена - 150,00 m;
- дължина на кейовия фронт - 250,00 m.

Акваторията ще бъде драгирана до 8,00 м, което ще позволи приемането и разтоварването на танкери за LPG с пълно водоизместване 7000 t (полезен товар 5000 t).

След изграждането на пирса този кей ще бъде доизграден като кей за генерални и други товари като разчетният кораб ще има следните характеристики :

- максимална дължина – 180,00 m;
- ширина по мидела – 24,00 m;
- газене – 9,40 m;
- пълно водоизместване – 30 000 t.

Приставането на разчетния кораб се осигурява при предвидените дълбочини на кея и акваторията 10,00 m, за което ще се извърши допълнителен драгаж.

Пирсът в западния край ще се разположи на около 350 м от брега и на 300 м западно от кея в акваторията на Белославското езеро в близост до корабоплавателен канал №2 и представлява изнесено до фарватера обтекаемо съоръжение. Разглеждани са два основни варианта на системата за швартоване:

- Плаваща система;
- Стационарна система.

Плаващата система има от своя страна също два подварианта:

- Швартоване към закотвени с мъртви котви „бочки“;
- Швартоване към закотвен с мъртви котви „плаващ понтон“.

Разчетният кораб за пирса е танкер газовоз (LPG) с характеристики:

- максимална дължина – 120,00 m;
- ширина по мидела – 20,00 m;
- газене – до 7,50 m;
- пълно водоизместване – 7000 t (полезен товар 5000 t).

Разчетният кораб за пирса за светли горива е среден танкер с характеристики:

- максимална дължина – 167,00 m;
- ширина по мидела – 26,00 m;
- газене – 9,00 m;

- пълно водоизместване - 40 000,00 t (полезен товар 30 000 t).

Приставането на разчетния кораб се осигурява при предвидените дълбочини на пирса и акваторията 10,50 m.

След пускането в експлоатация на пирса танкери ще бъдат разтоварвани само на него, а кея ще се използва за генерални товари.

Във връзка с горесцитираното ИП от възложителя е извършена актуализирана класификация на предприятието която е потвърдена с писмо на заместник-министъра на околната среда и водите. Въз основа на максималното количество на опасните вещества от приложение № 3 на ЗООС и описаните промени в актуализираното уведомление за класификация, предприятието запазва класификацията си като *предприятие с висок рисков потенциал*.

С потвърдената класификация за предприятие с висок рисков потенциал се провежда съвместна процедура по глава шеста и глава седма, раздел първи от ЗООС.

Представената Оценка на риска от големи аварии (чл. 99б от ЗООС) съгласно разпоредбите на чл. 14, ал. 7 от Наредбата за ОВОС е съгласувана с ИАОС, МВР и Община Белослав и от тяхна страна са изразени положителни становища.

В хода на процедурата са получени положителни становища от РЗИ-Варна и БДЧР Варна.

Проведено е задължителното обществено обсъждане. В резултат на общественото обсъждане не са предложени писмено други възможни начини за осъществяване на инвестиционното предложение или нова информация въз основа на експертна оценка, която се различава от представената в доклада за ОВОС. Не са постъпили мнения или възражения срещу реализацията на ИП.

На 15.02.2019 год. е проведено заседание на Експертния екологичен съвет /ЕЕС/ към РИОСВ-Варна, на доклад за оценка на въздействието върху околната среда /ОВОС/ и доклад за оценка за съвместимостта /ОС/ за гореописаното ИП. От страна на представител на Дирекция „Морска администрация-Варна“ е изказано мнение и становище касаещо извършване на допълнителни анализи и оценки включващи анализ на местоположението на западния пирс от гледна точка на извършването на пристанищните услуги и осигуряване на безопасност за корабоплаването – вълново въздействие от преминаващ кораб върху швартован кораб газовоз или танкер; анализ на вероятността от възникване на инциденти или аварии, причинени от сблъсък с преминаващ аварирал кораб; оценка на риска.

Взето е решение от членовете на постоянния и допълнителен състав на ЕЕС към РИОСВ-Варна за извършване на допълнителни анализи и оценки съгласно изказаното становище от представителя на Дирекция „Морска администрация-Варна“.

В регламентирания срок от страна на възложителя е внесена такава информация с извършени допълнителни анализи и оценки /приложение/. Същата е препратена по компетентност към директора на дирекция МА Варна.

От негова страна е получено становище с изх. №В-217/14.05.2019/5, /приложение/ в което се коментират недостатъци на *Методика за бърза оценка на евентуални поражения от голяма авария с опасни химични вещества*.

Същата е разработена от италианското министерство за гражданска защита и е определена от МОСВ, като референтен метод за оценка и идентифициране на възможните сценарии за големи аварии, както и за определяне на зоните на аварийно планиране.

В заключение на същото становище се казва, че се приема доклада за ОВОС в частта изграждане на пирс /която в доклада за ОВОС е анализирана с дължина 350 м/ с обща дължина не по-голяма от 230 метра и отдалечен от южната линия /свързваща буйове 234 и 236/ на фарватера на 200 метра.

Във връзка с изразеното становище от МА са изискани допълнителни разяснения касаещи предоставената информация и заключение в неговите компетенции за пълнотата с цел вземане на решение по ОВОС и насрочване на Експертен екологичен съвет.

В РИОСВ-Варна е постъпило становище от МА касаещо разяснения за извършените анализи изх. №В-217/14.06.2019/8.

В същото не са представени разяснения по предходното становище, а съвсем различна информация, която от една страна касае направени изводи за използване на различни методики при оценка на риска и констатации за вълновия режим.

От страна на възложителя и колектива разработил доклада за ОВОС с вх. №26-00-7840/А44/20.06.2019г., в РИОСВ-Варна е получено писмо с изразена противоположна теза по отношение на представените анализи.

В същото се акцентира, че по отношение на безопасността за корабоплаването в нито едно от становищата си Дирекция МА Варна не визира ограничителни и забранителни условия, в т.ч. определяне на конкретни ограничения, касаещи пространственото ситуиране и дължина на пирс (до 230 m). Същото не се основава на конкретно законово изискване или конкретно нормативно основание или разпоредба, регламентиращо посочените рестрикции, забрани и/или ограничения.

Подчертава се още, че за изисканите специализирани изследвания, вълнови режими и модели, Дирекция МА Варна не е определила и посочила и съответната методика и/или методология по която да се извършат, вкл. нейната приложимост като референтен метод, както и нормативния и/или административен акт с която е приета.

Във връзка с всичко гореизложено, моля господин министър, като принципал на поверената дирекция да изкажете своето компетентно становище имайки предвид приложените становища Дирекция МА Варна и възложителя "Газтрейд" АД относно възможността за изграждане на пирс и с каква дължина касаеща осигуряване на безопасност за корабоплаването при евентуално вълново въздействие от преминаващ кораб върху швартован кораб газовоз или танкер. Също така моля да изразите и мнение за представения анализ на вероятността от възникване на инциденти или аварии, причинени от сблъсък с преминаващ аварирал кораб." Писмото е заведено в деловодната система на МТИТС с вх. рег. №04-11-70/12.08.2019 г.

С идентичен текст с писма изх. №26-00-7840/А47/03.10.2019 г. до Център по Хидро- и Аеродинамика (ЦХА) – Варна и изх. №26-00-7840/А48/03.10.2019 г. до ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ – Варна са изискани са още становища по компетентност.

На 14.10.2019 год. с вх. №26-00-7840/А49/ от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщения е получено становище, което е адресирано до възложителя. В заключение на същото е описано: «Предвиденото в действащия генерален план и в одобрените инвестиционни проекти хидротехническо пристанищно съоръжение за приставане, престояване и обслужване на кораби — кейова стена с обща дължина 250 м), както и пристанищната акватория все още не са реализирани и въведени в експлоатация.

Все още не са откривани процедури за издаване на удостоверение за експлоатационна годност и за вписване в Регистъра на пристанищата на Република България на пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна. Следователно такова пристанище все още не съществува.

За да бъде възможно реализирането на инвестиционна инициатива за изграждане на пирс за приставане и обслужване на кораби — газовози, без значение дали дължината му ще бъде 230 (двеста и тридесет) или 350 (триста и петдесет) м, трябва действащата нормативна уредба да позволява частно юридическо лице да строи върху морското дъно в границите на вътрешните морски води в Черно море, което е публична държавна собственост.

В чл. 112и, ал. 1 от *Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България* такава възможности е регламентирана, но учредяването с Решение на Министерския съвет на право на строеж върху морското дъно в границите на вътрешните морски води на Република България в Черно море е възможно само и единствено в полза на собственика на съществуващо пристанище, с оглед реализирането на инвестиционна инициатива за неговото разширение. Но, както вече споменахме по-горе, изгражданото от „Газтрейд" АД пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна (доколкото строителството му не е завършило и

същото не е вписано в Регистъра на пристанищата на Република България) все още няма качеството на съществуващо пристанище».

Към това трябва да добавим и разбирането, че адекватна оценка на възможността за практическо осъществяване на идеята за изграждане на пирс с посочените от автора на инвестиционната инициатива параметри, и на ефекта, който реализацията ѝ би породила по отношение, както на околната среда, така и на опасността от възникване на големи аварии, би могла да бъде дадена въз основа на анализ на резултатите от предпроектните проучвания, извършени в необходимия обем и с нужната задълбоченост след като строителството, за което вече е дадено разрешение за строеж, бъде осъществено в цялост.

С оглед на изложеното считам, че съвместната процедура по глави шеста и седма раздел първи от Закона за опазване на околната среда, провеждана за инвестиционната инициатива за доизграждане на «Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна» в землището на гр. Белослав, общ. Белослав, обл. Варна«, която инициатива включва удълбочаване на все още неизградена пристанищна акватория и изграждане на пирс върху морското дъно, се явява преждевременна.»

С вх. №26-00-7840/A50/14.10.2019 г. е получено становище по компетентност от ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ – Варна, в което са дадени препоръки за извършване на изследване със симулационен комплекс и софтуер.

Същото е изпратено до възложителя за съобразяване с писмо изх. №26-00-7840/A51/14.10.2019 г.

От Центъра по Хидро- и Аеродинамика (ЦХА) – Варна с вх. №26-00-7840/A52/17.10.2019г. е получено становище по компетентност, в което е описано, че:

- направените в проучванията изводи за влиянието на вълнението и в частност, че не се налага от гледна точка на безопасността на корабоплаването и устойчивостта на конструкцията преместване на пирса на по-голямо от посоченото по ситуационен вариант 1 разстояние от фарватера. Този извод е логичен и от гледна точка на практиката, доколкото по протежение на двата корабоплавателни канала има много места със значително по-малко отстояние на корабните места до фарватера.
- Допълнителен, но важен аргумент в същата посока е изричното изискване на противопожарните норми за безопасност такива пристани да са разположени на не по-малко от 300 м от бреговите съоръжения, което налага избора на варианта с по-голяма дължина. Това ще намали и обема на драгажните работи, което ще е от полза за екологията на района.
- Разработката е пионерна в тази област и на този етап липсва аналог. Направена е на база световния опит в матричен вид - предложената методология и оценката на риска на “Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна” се базира на препоръките на ММО (Международна морска организация) основаващи се на FSA (Formal Safety Assessment) и международни експертни оценки. Идентифицирани са всички възможни рискове, което е важно и за ОВОС в т.ч. и инциденти или аварии, причинени от сблъсък с преминаващ аварирал кораб. Тази оценка допълва в определени аспекти извършената оценка на риска по Методиката за бърза оценка на евентуални поражения от голяма авария с опасни химични вещества.

Изразеното становище също е изпратено до възложителя за сведение с писмо изх. №26-00-7840/A53/22.10.2019 г.

На база на изразеното становище от ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ – Варна от страна на възложителя постъпва писмо с вх. №26-00-7840/A54/24.10.2019 г. съгласно което «Газтрейд»АД счита, че към настоящия момент, в който се извършва ОВОС е рано възлагането на симулиране и същото би следвало да се извърши на етап работно проектиране.

Във връзка с изразеното становище от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщения, «Газтрейд»АД с писмо вх. №26-00-7840/A55/25.10.2019 г. описва, че:

Със Заповед № РД-08-144/19.03.2015г. на МТИТС и № РД-02-15-40/10.03.2015г. на МРРБ е одобрено задание за изработване на проект за изменение на "Генерален план на Пристанище за обществен транспорт за горива-Варна", одобрен със съвместна заповед № РД-08-126/01.04.2008 г. на МТ и № РД-02-14-269/02.04.2008 г. на МРРБ. ИА "Морска администрация" е дала положително становище на инвестиционното предложение.

Съгласно т.6 на заповедта "Газтрейд" АД се задължава да внесе одобреното задание за изменение на Генералния план в МОСВ за определяне на процедурите по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР. В изпълнение на цитираната заповед "Газтрейд" АД е внесло заданието в МОСВ с Вх.№ 26-00-1461/20.07.2015 г.

С писмо на МОСВ № 26-00-1461/10.08.2015 г., министърът е задължил "Газтрейд"АД да проведе процедура по гл. 6 от ЗООС, като е определил, че компетентният орган за провеждане на процедурата е директорът на РИОСВ-Варна.

В инвестиционното намерение е включено изграждане на кейова стена в източната част и пирс, находящ се на 300 метра от брега в Белославското езеро за кораби с тонаж над 1350 б.р.т и с по-голямо газене.

В писмото на Министъра на МТИТС № 04-11-70/10.10.2019 се изказва становище, че провежданата в момента процедура по глава шеста на ЗООС е преждевременна, въпреки че тя е в следствие на съвместната заповед на МТИТС и МРРБ от 2015 г. и указанията на МОСВ.

В същото писмо не се отговаря на запитването на директора на РИОСВ-Варна относно наличие на нормативи на отстояние на пирса от брега или фарватера.“

На база на събраната фактическа документация към настоящия момент на процедурата е насрочено втора заседание на Експертния екологичен съвет към РИОСВ-Варна за взимане на решение по събраната документацията за ОВОС и изразените становища от компетентни органи, научни институции и специализирани ведомства.

За целта е издадена Заповед №275/04.11.2019 г. /референция №6 ЕЕС/2019 г./ на директора на РИОСВ-варна за насрочване на ЕЕС за 15.11.2019 год.

За насрочения ЕЕС са поканени представители на представител на Община Белослав, БДЧР-Варна, РЗИ – Варна, РДПБЗН Варна, Дирекция „Морска администрация“ - Варна, „Водоснабдяване и канализация - Варна“ ООД, ИАОС, ДП НКЖИ, Областно пътно управление, ДП „Пристанищна Инфраструктура“, Министерство на транспорта, информационните технологии съобщения, ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ – Варна, Център по хидро- и аеродинамика (ЦХА) – Варна.

На 12.11.2019 г. с вх. №91-00-5340/A1/ от страна на «Газтрейд»АД постъпват предложения по проекта на решение за ОВОС.

С вх. №91-00-5340/A2/12.11.2019 г. в РИОСВ-Варна постъпва изразено становище от община Белослав. Съгласно изразеното становище: Община Белослав многократно е изразявала своята позиция по отношение на горесцитираното инвестиционно предложение, в резултат на което е подкрепяла неговото реализиране, указвайки да бъдат стриктно спазвани и съблюдавани изискванията за опазване на човешкия живот, околната среда, акцентирайки върху обстоятелството, че възложителят на ИП следва да предприема всички необходими мерки за отстраняване на пропуските и недостатъците в доклада, както и да се придържа към всички заключения, мнения и препоръки от други компетентни органи. В момента пристанището се обслужва от 7 автоцистерни за пропан - бутан и светли горива. При максимално натоварване, в бъдеще, се предвиждат до 10 тежкотоварни автомобили на ден или общо 17 автомобиля за 24 часа, обслужващи само пристанището. След проведени, от Общинска администрация - Белослав, проучвания през последните месеци, относно интензитета на натоварване на път III-9004 „I-9 - Варна-Белослав-Разделна-Падина-Житница-(Провадия-Дългопол)-III-208“, данните сочат, че се е увеличил е 20%,

което е сериозна предпоставка за увеличаване на риска от ПТП. По данни на ОДМВР - Варна за периода 2018-2019 г. в участъка от път III-9004 „I-9 - Белослав- Разделна са предизвикани 8 ПТП, от които три, довели до смъртни случаи. Не е взето под внимание обстоятелството, че чрез реализацията на „Производствена база за преработка, лющене, пресоване и екстракция на маслодайни култури“, собственост на „Олива“ АД, както и действащите пристанищен терминал Варна-Запад, Фериботен комплекс и бъдещия терминал на „Бора Инвест“, също предвиждат голям автомобилен трафик на път III-9004. Друг пропуск, е липсата на разглеждане на ситуацията, че същият път, се явява част от единствената сухопътна връзка между двата бряга на дълбокоплавателния канал Варна - Девня. По данни на „Белфери“ ЕООД за 2018 г., моторен ферибот Белослав извършва около 37 680 курса годишно или 3140 за месец, като пътникопотока за 2018 г. е 1 267 372 човека и 519 462 автомобила. Ежегодно дружеството изготвя график на дните (24 дни за година) в които МФ „Белослав“ не извършва курсове, т.е движението по път III-9004 се натоварва с - 14 429 автомобила. От последното се налага извода, че е препорачително да се преразгледа Част „Пътна“ от техническия инвестиционен проект за „Пристанище за обществен транспорт от регионално значение - Варна“, като се предвидят ленти за ляво и дясно завиващи, както и да се предвиди промяна на съществуващо кръстовище от I тип във II тип - на двулентови пътища с лента за ляво завиване от главното направление на второстепенния път, и при необходимост да се устрои забавителна и ускорителна лента за дяснозавиващите МПС. В доклада за ОВОС, в допълнителна информация и оценка към доклада за ОВОС по чл. 99б, ал. 1 и ал. 2 на Закона за опазване на околната среда, в т. 8 „Определяне на външните граници на безопасната зона около предприятието“, чрез симулационната програма ALOHA, се установява, че най - тежката авария, която може да възникне е изтичане на пропан - бутан от ж.п. цистерна и пожар и с последващо BLEVE огнено кълбо. При тази авария може да има поражения за живота и здравето на хората, намиращи се в радиус 259 м от цистерната, т.е зона 1 и 2 на поражения, излизат от обхвата на пристанището, но не засягат пряко живущите в района. Трета зона с радиус 355 м достига до жилищните сгради, които са ситуирани на 280 м. южно от границите на пристанището. Съгласно информацията в ДОВОС, ситуационното местоположение на ж. п. композициите е от южната страна на имота, като границата на територията на пристанището отстои на 280 м от жилищната зона на гр. Белослав. Този довод, навежда до хипотезата, че в случай на възникване на гореописаната авария, ще се засегне част от жилищната зона, граничеща с пристанището. Предвид факта, че резервоарният парк за съхранение е изграден като надземен и приравнен към подземен, съгласно изискванията на чл. 578, ал. 2, от „Наредба № 1з-1971 от 29.10.2009 г. за строителнотехнически правила и норми за осигуряване на безопасност при „Надземните резервоари се приравняват към подземните резервоари, при условие че: 1, около стените на резервоара е изпълнен плътен насип с дебелина най-малко 3 т, а над него - насип с дебелина най-малко 0,2 т; резервоарът е поставен в саркофаг и засипан с пясък или с мека пръст без органични примеси и твърди включения; саркофагът се изгражда като стоманобетонна подпорна стена на разстояние най-малко 1 т от стените на резервоара, с дебелина най малко 0,3 ти височина най-малко 0,3 т над резервоара; насипът над резервоара е с дебелина най-малко 0,2 т; е изграден саркофаг по т. 2 и е предвидена газсигнализаторна система с необходимата степен на защита съобразно класа на взривоопасната зона, осигуряваща необходимите сигнализиация (при достигане на 10% от ДЕГ) и блокировки на електрозахранването на съоръженията (при достигане на 20%> от ДЕГ). “, в проекта за изграждане на резервоарния парк, се констатира липсата на стоманобетонната подпорна стена. С оглед на гореизложеното, липсват доказателства, че същите са изпълнени в съответствие с действащата нормативна уредба, за приравняване на резервоарния парк от надземен към подземен. В допълнение, отбелязвам, че в ДОВОС не става ясно, след разполагането на пирса на 350 м от брега, при приставането на среден танкер за светли горива с характеристики: максимална дължина – 167 м, ширина по мидела - 26,00 м, газене - 9,00 м, пълно водоизместване - 40 000,00 т (полезен товар 30 000,00т.), какво ще бъде разстоянието от пристаналия на пирса кораб и преминаващите



кораби покрай него, както и дали осигуреното разстояние ще бъде достатъчно до фарватера. Считаю, че изграждането на пирса ще доведе до ограничения, свързани с корабния трафик. Не е взето под внимание и обстоятелството, че ИП за доизграждане на пристанището, е в непосредствена близост до действащите терминал Варна-Запад, Фериботен комплекс и бъдещия терминал на „Бора Инвест“. Към настоящият момент не е представена информация за увеличавения корабен трафик, дали изобщо е извършвано проучване за това и за възможността от възможен кумулативен ефект. С оглед на представената аргументация, моля, настоящото Становище да бъде взето под внимание от компетентните лица, в резултат, на което да бъде преразгледан Доклада за ОВОС на инвестиционно предложение за „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна“ и прилежаща акватория на южния бряг на Белославското езеро в ПИ 03719.202.32, 03719.202.39, 03719.202.40, 03719.203.34, с обща площ 171,264 дка, в землището на гр. Белослав, общ. Белослав, обл. Варна“ с възложител „Газтрейд“ АД, и при необходимост върнат за прецизиране.

От страна на РЗИ Варна на електронната поща на 13.11.2019 год. с вх. №91-00-5340/А4/ постъпва лицето, което ще участва в заседанието на ЕЕС, и че по проекта на решението липсват забележки.

Във връзка с изразеното становище от страна на община Белослав за запознаване и изразяване на доводи и аргументи към възложителя е приложено същото с писмо изх. №91-00-5340/А5/13.11.2019 г.

На 14.11.2019 год. с вх. №91-00-5340/А6/ Дирекция „Морска администрация“- постъпва становище във връзка с насроченото заседание на ЕЕС. Съгласно изразеното становище: «Предлагаме в т. 29 на стр. 14 накрая на текста да бъде поставена запетая и да се добави: „съгласно което адекватна оценка на възможността за практическо осъществяване на идеята за изграждане на пирс с посочените от автора на инвестиционната инициатива параметри, и на ефекта, който реализацията ѝ би породила по отношение, както на околната среда, така и на опасността от възникване на големи аварии, би могла да бъде дадена въз основа на анализ на резултатите от предпроектни проучвания, извършени в необходимия обем и с нужната задълбоченост след като строителството, за което е дадено разрешение за строеж, бъде осъществено в цялост. Като заключение е посочено, че съвместната процедура по глави шеста и седма, раздел първи от Закона за опазване на околната среда, провеждана за инвестиционната инициатива за „Доизграждане на „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна“ в землището на гр. Белослав, общ. Белослав, обл. Варна“, която инициатива включва удълбочаване на все още неиздадена пристанищна акватория и изграждане на пирс върху морското дъно, се явява преждевременна.”

Предлагаме след първия абзац на т. 31 (стр. 14 и 15) или като нова т. 31а да се постави коментар в смисъл, че съществуващите корабни места, които се намират в близост до фарватера, в това число и на значително по-малко отстояние от предложеното в инвестиционната инициатива по отношение на пирса, не са предназначени за швартоване и обработване на кораби газовози и такива кораби не пристават на тях.

Предлагаме след втория абзац на т. 31 (стр. 15) или в нова т. 31б да се постави коментар в смисъл, че едновременно с ползата за екологията в района от по-малкия обем драгажни работи при избрания вариант на пирс, следва да се отчете увеличавеният риск от големи аварии, както и значително по-големите разходи при превоза на товари от и до пристанищни терминали Варна-запад и Фериботен комплекс-Варна, а в бъдеще и до Пристанище за насипни и наливни товари - Белослав, което ще рефлектира пряко върху тяхната конкурентноспособност и ще създаде нелоялно конкурентно предимство по смисъла на Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общите правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ, L 57 от 3 март 2017 г.) в полза на автора на инвестиционното предложение.

Възражаваме срещу констатацията в трети абзац на т. 31 (стр. 15), че: „...са идентифицирани всички възможни рискове“, доколкото рискът от изтичане на пропан -

бутан от танкер е капацитет 5 000 т с последващ пожар е изключен от оценката на риска като пренебрежимо малък, а съгласно първоначалната оценка, извършена по методиката АЛОНА, сочи, че тази авария е възможно най-тежката, която може да се случи в пристанището (макар и не на територията, а в акваторията му), тъй като може да доведе до поражения за живота и здравето на хората, намиращи се в радиус 1 000 м от танкера, като първата зона на поражение (зона на висока смъртност) е разположена на територията на предприятието и достига жилищната регулация на гр. Белослав, а втората (зона на сериозни поражения) - с радиус 2 000 м е извън територията на предприятието и е разположена в жилищната територия на гр. Белослав.

Не сме съгласни с констатацията по т. 32 (стр. 15), че в хода на процедурата липсват мотивирани възражения по законосъобразност срещу осъществяването на инвестиционното предложение. Такива се съдържат, както в становищата на директора на дирекция „Морска администрация - Варна“, така и в становището на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. С оглед на всичко изложено до тук предлагаме в т. 33 (на стр. 15) да гласи следното: Експертният екологичен съвет към РИОСВ-Варна, със свое решение от 15.11.2019 г. предлага да не се одобри осъществяването на ИП.,,

От ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ – Варна на 14.11.2019 год. с вх. №91-00-5340/А7/ постъпва становище за корекция в проекта на решение по ОВОС - „Съгласно разпоредбата на чл. 116ж, ал. 3 на ЗООС, операторът на предприятието с висок рисков потенциал да подаде до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция по околна среда заявление за одобряване на актуализиран доклад за безопасност, не по-късно от четири месеца преди въвеждане в експлоатация на съоръженията предмет на ИП. В актуализирания доклад за безопасност с подходящи софтуерни продукти да се извърши оценка на навигационната безопасност, размера и тежестта на последствията за околната среда и човешкото здраве във и извън предприятието, от големи аварии при навигационни инциденти, разтоварване от танкер на пропан-бутан, автомобилен бензин и дизелово гориво, както и при преноса на тези горива по тръбопроводите, които предстои да бъдат изградени“.

На 14.11.2019 год. с вх. №91-00-5340/А8/ от страна на БДЧР-Варна постъпва писмо за корекция в мярка и уведомяване за представителя на дирекцията в ЕЕС.

С взетото решение на ЕЕС на проведеното заседание на 15.11.2019 год. на възложителя е дадена още една възможност за допълнителни анализи свързани с процедурата по ОВОС.

С писмо изх. №91-00-5340/А9/02.01.2020 г. адресирано до възложителя с копие до община Белослав и дирекция „Морска администрация - Варна“. Съгласно същото: Във връзка с проведено заседание на ЕЕС към РИОСВ-Варна, на 15.11.2019 год. на доклад за оценка на въздействието върху околната среда /ОВОС/ и доклад за оценка за съвместимостта /ОС/ на ИП за доизграждане на “Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна” и прилежаща акватория на южния бряг на Белославско езеро в поземлени имоти с идентификатори 03719.202.32, 03719.202.39, 03719.202.40, 03719.203.40, 03719.203.34, обща площ 171,264 дка, в землището на гр. Белослав, общ. Белослав, обл. Варна, с възложител: “Газтрейд” АД, и взето решение, Ви уведомявам за следното: На основание чл. 35 и във връзка с чл. 36 от *Административнопроцесуалния кодекс /АПК/*, за изясняване на фактите и обстоятелствата от значение за случая, членовете на постоянния и допълнителен състав на ЕЕС към РИОСВ-Варна решиха извършване на допълнителни анализи и оценки съгласно становище на община Белослав и изказано такова на заседанието на ЕЕС от представител Дирекция „Морска администрация-Варна“ касаещи следното:

- Анализ на кумулативно въздействие при авария от ж.п. цистерни – възможни сценарий и зони на поражение;
- Оценка при сблъсък на кораб с ферибот, сблъсък с кораб превозващ химични вещества и последствия върху човешкото здраве и околната среда;

- Коментари и анализ по останалите акценти описани в становището на община Белослав.

След извършване от Ваша страна на тези разработки е необходимо да бъдат представени в РИОСВ-Варна за препращането им към Дирекция „Морска администрация-Варна“ и община Белослав и получаване на становище от тяхна страна“.

На 23.03.2020 г. с вх. №91-00-5340/A10/ и №26-00-7840/A56/ в РИОСВ-Варна постъпва документация от възложителя свързана с представяне на оценка на риска при сблъсък с преминаващ през Канал 2 кораб на газовоз стоящ на западния пирс, в случай на заклиняване на перото на руля на преминаващ кораб и анализ на кумулативно въздействие при авария от ж.п. цистерни – възможни сценарий и зони на поражение.

Представената документация е изпратена за изразяване на становище към кмета на община Белослав /изх. №91-00-5340/A11/ и №26-00-7840/A57/26.03.2020 г. и Дирекция „Морска администрация-Варна“ /изх. №91-00-5340/A12/ и №26-00-7840/A58/26.03.2020 г./

От страна Дирекция „Морска администрация-Варна“ с /вх. №91-00-5340/A13/ и №26-00-7840/A59/24.04.2020 г./ постъпва становище относно представената от възложителя документация. Според изразеното становище: Изследването на ТУ Варна разглежда само няколко варианти на ситуации:

Първи вариант - пирс разположен успоредно на канала, на разстояние 150 м от южната линия на канал 2, като акваторията му е изцяло отворена без предпазна дига и са разгледани опасните траектории на преминаващите кораби в източна и западна посока при заклиняване на руля, при който би се осъществил удар в намиращия се на пирса газовоз.

Втори вариант - пирсът е под ъгъл спрямо бреговата линия и е с предпазна дига. Разгледаните ситуации са за кораб движещ се от запад на изток, т.к. проектирания пирс е ограничен от североизток от плитковина по - малка от разчетите за преминаващите кораби.

Трети вариант - пирсът е разположен перпендикулярно на канал 2, като е максимално изтеглен от канала на 200 м и на 300 м от стоящ на бреговия кей кораб, осигуряващи максимална защита на газовоза.

Техническото задание и разработката на анализа е е два корабни модела: Кораб А (превозващ химични товари) с технически характеристики: Дължина 133,5 м, Ширина 20,7 м, Газене 6 м; Кораб Б (ферибот) с технически характеристики: Дължина 128 м, Ширина 23 м, Газене 4,1м.

В анализа са определени радиусите на циркулациите на посочените кораби при различни скорости и отклонения на руля. Изследвани са и са създадени семейства криви, показващи вариантите на циркулациите за кораб А и кораб Б.

Още в преамбюла, анализаторът признава, „...че товарът, който ще бъде обработван има своите специфики и те са свързани е опасност от възникване на пожар, експлозия и замърсяване на околната среда. Един от най - вероятните сценарии е свързан с потенциална навигационна авария, при която движещ се по канал 2 преминаващ кораб се сблъсква с газовоз застанал на пирса на пристанището. Главна причина за такива ситуации във фарватерите и стеснените в навигационно отношение акватории се явява загубата на управление в резултат на повреда на рулево устройство. В такава ситуация, преминаващ по канал 2 кораб би извършил неконтролиран поворот, който е възможно да го отведе до пирса на пристанището с последващ сблъсък със застаналия на него газовоз“.

В първия вариант, изследването ясно очертава дълга опасна полоса с множество възможни циркулации на кораб А и Б с извода: „...при всички скоростни експерименти на кораб А и Б от 6 до 12 възела се установи, че при заклиняване на руля от 5 до 35 градуса, корабите преминаващи през зоната на опасните полоси ще навлязат в акваторията на пирса и съществува риск от сблъсък“. За втория вариант, изследователят подробно е анализирал циркулациите на корабите при 6, 8, 10 и 12 възела, като и за двата кораба се установяват наличието на опасни полоси, определени от изследователя и обозначени на фигурите в анализа с извод, че за кораб А съществуват две основни полоси, където при изпадане в аварийна ситуация при заклинен рул, може да попадне в опасна близост до кораб стоящ на пирса на терминала. Двете полоси са разположени: 7 метра северно от буй 236, на

разстояние от 150 м в източна и западна посока от буй. 8 метра южно от буй 239, на разстояние от 80 м в източна и западна посока от буй. Изводът за кораб Б е, че съществуват три основни полоси, които се намират 6 м северно от буй 236, на разстояние от 100 м в източна и западна посока от буй. 6 м южно от буй 239, на разстояние от 40 м в източна и западна посока от буй. 100 м северно от Фериботен комплекс, при скорост от 10 възела.

За третия вариант също са изчислени кривите и опасните полоси, като са определени редица траектории и опасни полоси при различни скорости (от 6 до 12 възела), при които е възможен сблъсък.

Изследователят е разиграл всички възможни сценарии при заклинванс на рул на кораб А - едновинтов кораб и кораб Б - двувинтов кораб, при скорости от 6 до 12 възела, като е установил, че най - опасната ситуация възниква при максимална скорост от 12 възела, когато времето за оценка на ситуацията и реакцията е малко, в рамките на около 2 минути. Разгледани са случаи, когато корабите излизат от пристанищен терминал Варна запад и случаи, когато корабите влизат към пристанищен терминал Варна запад. Предложени са редица активни и пасивни мерки, които да намалят риска от авария. Изследователят прави следния генерален извод: след пълното изследване на възможни траектории на кораби, преминаващи през канал 2 в посока Варна запад или Варна изток се вижда, че съществуват опасни траектории за случайно навлизане на кораб със заклинил рул в акваторията на пирса. Изследователят прави също извода, че защитните действия, активни и пасивни, за да се предпази пирса, биха го направили един от най - безопасните по нашето крайбрежие. Изследването на ТУ Варна дава основа за анализ на ситуацията.

Трябва да отбележим, че първи и втори вариант не съответстват на изискването ни за 200 метра отстояние от фарватера на канал 2. Само ситуирането на пирса /с условности, изложени по-долу/ в трети вариант отговаря на изискванията на институциите, дали становища по инвестиционното предложение.

Дирекция „Морска администрация - Варна”, за изготвяне на своето становище по представената „Оценка на риска при сблъсък с преминаващ през канал 2 кораб на газовоз, стоящ на западния пирс в случай на заклинванс на перото на руля на преминаващия кораб” служебно поиска и взе предвид становища от „Пилотска станция - Варна” и Дирекция „Ръководство на корабния трафик - Черно море”.

Наред с добрите страни в разработката съществуват и няколко недостатъка. От получената информация за „Оценка на риска при сблъсък с преминаващ през Канал 2 кораб на газовоз, стоящ на западния пирс..” на Технически университет - Варна, Морски квалификационен център, не е видно кой е автора или авторския колектив, осъществил оценката и неговата квалификация. Разчетните кораби, с които е извършено изследването са само една малка част от корабите посещаващи ПТ Варна запад и Фериботен комплекс. Изследователят се е позовал за техническите им параметри на писмо на РИОСВ Варна изх. № 91-00-5340/А9/ от 02.01.2020 г, но в писмото такива не са заложили. В по-голямата си част от посещенията на плавателни съдове, а и тенденцията е за кораби, значително по-големи от изследваните в представената оценка, като пример: м/т „Duzgit Integrity” - дължина 132 м / ширина 19 м, превозващ Ammonium Thiosulfate, м/к „Uni Aspire” — дължина 165 м / ширина 29 м контейнеровоз превозващ опасни товари и м/к „Героите на Севастопол“ - ферибот с дължина 185 м / ширина 26 м, които посещават ПТ Варна Запад. В т. 42 от Разпореждане № 1 от 10.09.2018 г. на Капитана на пристанище Варна през Канали 1 и 2 могат да преминават кораби с максимална дължина 230 м или ширина 33 м. Ако в изследването бяха включени изпитания и на този тип кораби, в семейството на опасните полоси ще се появят допълнително такива, ще се появят и нови траектории за навлизане в разгледаните акватории. В разглеждания модел не се вземат предвид влиянието на ветровете и теченията в езерото, увеличената ветрова площ, инерциалното действие на флуида в канала, газене, диферент, ефекта на плитководието и др., свързани с големината на обичайните кораби. Не е взето под внимание, че пристанищната акватория на трите варианта за пирс, в реални условия е по-голяма от представената в изследването, поради причина, че не е взето под внимание естествения откос (шкарп) на драгираното дъно, с

което се увеличава входния отвор на акваторията откъм фарватера, а и самата акватория. Този факт веднага увеличава броя на вероятните траектории и опасни полоси на загубили управление кораби. Не са разгледани и анализирани ситуациите с кораби с отказ на главна машина и в резултат загуба на управление. Като пример за сравнение Ви представяме извадка от навигационната карта, с прилежащата акватория на Фериботен комплекс с нанесени на нея дълбочини, която е за подобни разчетни кораби, каквито са за Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива Варна: Видно от тях, предложената предпазна дига във втори вариант е с неясно дълготрайно действие. Някои от предложените мерки /например готовност на двете котви за отдаване, повишено внимание на машината на преминаващия кораб и др./ са постоянно валидни за всички кораби, плаващи по каналите. За други от предложените превантивни мерки - поставянето на фендери тип „Йокохама” на швартован газовоз/танкер на пирса е с неясен ефект, изграждането на „специален защитен зъб” намалява зоната за маневриране, компрометира безопасността при заставане и снемане и би довело до рискови ситуации с честота много по-голяма от събитието, разглеждано в настоящата оценка на риска. Представения в т. 10 маневрен план за подход към западния пирс е некоректно включен в оценката. Той е тема на отделно изследване, базирано на много фактори, след представяне на точни проектни данни за размери, разстояния и дълбочини, каквито до момента не са представяни.

В допълнителната информация, представена от изпълнителния директор на „Газтрейд” АД, отново се избягва разглеждането на кумулативен ефект с основанието, че такъв не може да има, поради взетите превантивни мерки. Задачата на Екологичния експертен съвет (ЕЕС) към РИОСВ Варна е да разгледа какво би станало във всички възможни ситуации и да оцени въздействието им върху човешкия живот и здраве и околната среда, а не дали дадена ситуация е вероятно да се случи. Това нееднократно е подчертавано от председателя на ЕЕС на провежданите съвети относно инвестиционното предложение на Газтрейд АД за изграждане на пирс с дължина до 350 метра в акваторията на Белославското езеро. За пореден път напомняме, че в доклада за ОВОС и допълнително представените информации към него, не е представен анализ за ефекта на доминото и в резултат на което кумулативния ефект при следните възможни и други подобни ситуации: Жп цистерна/цистерни - газовоз / танкер на кея или пирса и обратното; Газовоз с изтичане на пропан - бутан от него / танкер, последващ пожар, взрив и кораб преминаващ през това време по фарватера, превозващ опасен товар. ПТ Варна Запад обработва опасни товари от клас 1 - експлозивни, клас 2 - газове, клас 3 - запалими течности, клас 4 - запалими твърди вещества, клас 5 - оксидиращи вещества (отделяне на кислород) и клас 6 - токсични по Класификацията на ИМО, освен това за Фериботен комплекс се обработват и товари от клас 7 - радиоактивни вещества по Класификацията на ИМО. Необходимо е, както нееднократно сме посочвали да се анализира кумулативния ефект на пожар и взрив от газовоз / танкер с кораби превозващи посочените по — горе опасни товари и разлив в акваторията с последващо въздействие върху човешкия живот и здраве и околната среда.

Всички тези ситуации не са разгледани с довода, че те са малко вероятни и не могат да се случат. Отново обръщаме внимание, че ЕЕС би трябвало да разгледа всички възможни аварийни ситуации и да оцени тяхното въздействие върху човешкия живот и здраве и върху околната среда, а не вероятностите за тяхното случване. Нееднократно инвеститорът споменава, че те ще бъдат разгледани в аварийните планове, които ще бъдат изготвени след осъществяване на инвестиционното предложение. Обръщаме внимание, че аварийните планове в основата си са насочени към справяне и координиране на действия при аварийна ситуация, след случване на дадена критична ситуация.

Изискванията ни за осъществяването на инвестиционното предложение - пирс до 350 метра, са изложени още при разрешението за изработване на проекта за изменение на генералния план на пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна с Доклад от изпълнителния Директор на ИАМА с № ДОК - 38/09.02.2015 г. Както сме изразявали досега в нашите становища, въпреки всички недостатъци на досега представения доклад за ОВОС и представените допълнителни информации към него, ДМА Варна, въз

основа на представената с Ваш изх. № 26 - 00 - 7840 / А39; 9128/А29/1704 от 2019 г.; 91 - 00 - 5340 /А12 /26.03.2020 г. информация и анализ на риска, приема осъществяване на инвестиционното предложение - изграждане на пирс в акваторията на Белославското езеро при спазване на условието - 200 метра отдалеченост на пирса, заедно с швартования на него газовоз/ танкер от южната граница на фарватера на канал 2. Това условие е продиктувано от представеното ни от инвеститора изследване по метода за бърза оценка на риска с писмо Ваш изх.№ 26 - 00 - 7840 /А39/; 9128/А29/17.04.2019 г. и осигурява в най - малка степен безопасност на корабоплаването, което е в прерогативите на ДМА Варна.

В заключение Ви обръщаме внимание, че докладът за ОВОС се разглежда втора календарна година и трябва да обхваща всички възможни рискове и анализ на въздействието им върху човешкия живот, здраве и околна среда. Понастоящем са разгледани определени рискове, без изначално да са изчерпателно формулирани и изцяло оценени всички възможни ситуации. Пристанище за обществен транспорт за горива Варна е е потвърдена класификация от заместник-министъра на околната среда и водите с изх. №УК-24 от 04.08.2017 г. като предприятие с висок рисков потенциал и е необходимо да се изготви изчерпателна оценка на риска.“

На 24.04.2020 г. от страна община Белослав с вх. №26-00-7840/А60/24.04.2020 г. е изразено за пореден път орицателно становище. В същото се коментира следното: Предвид гореизложеното считам, че предложението на Община Белослав, прието от членовете на ЕЕС и възложено на „Газтрейд АД за прецизиране и допълнително извършване на нови анализи и преразглеждане на оценката на риска от възникване на авария с ж.п цистерна, не е взето под внимание от възложителя, казо с настоящото становище посочвам, пропуските, допуснати от страна на „Газтрейд“ АД, по отношение на изготвяне на математическите модели и извършените анализи, а именно:

Програмният продукт АЛОНА (Aerial Locations of Hazardous Atmospheres), използван в процеса на изготвяне на оценката по чл. 99 б от ЗООС и ДОВОС, е разработен основно за създаване на дисперсионни модели на летливи вещества в атмосферата, като в случая, е от значение освен разпространението на газовата смес в атмосферата, то така и последствията върху жилищната зона и околната среда, причинени в следствие от ударната вълна след евентуално възникнал взрив.

Следващ пропуск, е липсата на представен коректен модел за определяне зоните с фатални поражения, както и зоните за нанасяне на щети, изхождайки от фиг.б.3-4, на стр. 32 от Допълнителна информация и оценката към доклада за ОВОС по чл. 99б, ал. 1 и ал. 2 от ЗООС, където става ясно, че местоположението на предложени сценарий и зоните на ж.п. цистерните е произволно отбелязано, от Възложителя, без наличието на обоснован аргумент за направения избор точно на това местоположение.

Обръщам внимание, че при разработване на анализа, е от изключителна важност, детайлно да се определи рискът и гледната точка, в случай на възникване на аварийна ситуация, т.е. би следвало да се разгледат най-малко три ситуации на авария с ж. п. цистерна, като се вземе под особено внимание, разстоянието между жилищната зона, най - близо стоящата, най-отдалечената и една цистерна, ситуирана в средата на ж. п. композицията (ж.п. разтоварището).

Налице е и друг допуснат пропуск от Възложителя, за който твърдя, че е от изключителна важност при определяне на правилните граници и зони на поражение, а именно: при разработването на анализите, е от изключителна важност да се вземат под внимание като показател, който да се явява коректив, два противоположни сезона, тъй като най - големи отклонения от стойностите на параметрите се регистрират през най - студения и най- топлия месец. При използване софтуера АЛОНА (Aerial Locations of Hazardous Atmospheres), е необходимо да се въведат различни данни за входни параметри, т.е. „скорост и посока на вятъра“, „относителна влажност на въздуха“, „облачност и вертикална устойчивост на въздуха“, което се налага от гледна точка на широкия спектър, в който се отнасят физичните свойства на сместа пропан - бутан. В зависимост от сезона, процентното съдържание на отделните компоненти в сместа се различава, като отбелязвам, че двата

компонента имат различни температури на кипене и самовъзпламеняване. По отношение на целите на моделиране и определяне размерите на дисперсионното разпределение на изхвърлените сгъстени и втечнени газове за обективизирано извършване на анализа, считам за необходимо да се вземат под внимание следните допускания: При летни условия, дисперсионното разпределение на LPG е необходимо да бъде разгледано отделно за пропана и бутана, за определяне на максималните и минимални параметри на разпространение на облак от пари; При зимни условия, да се разгледа дисперсията на пропана, поради значително по - високото му съдържание в сместта. За долна концентрация на запалване и в двата случая е необходимо да се приема тази на бутана, поради наличието му и в двете смеси и възникващата опасност от запалване в случай на изпускане в атмосферата. В представената, от възложителя, информация за входни данни, са въведени едни и същи стойности („скорост и посока на вятъра“, „температура и влажност на въздуха“ и др.). Освен това, анализите са извършени само за един от компонентите на газовата смес - Пропан, а периода на извършване на моделирането е един - през пролетта.

Друг довод, навеждащ до хипотезата, че в резултат на възникване на авария, ще бъде засегната част от жилищната зона, граничеща с пристанището, е продиктуван от изложената информация в таблица 6,2-2, стр. 22 от Допълнителната информация по чл. 99б, от ЗООС, която твърди, че най - висока вероятност (0,8) има от директно запалване при транспортните средства в предприятието и от мигновено изпускане на ж.п. цистерна Освен това е отбелязано, че може да възникне неблагоприятна ситуация, като техническа неизправност на транспортното средство (спирачки, колела, спирателни кранове), като основен фактор за допускане на такава аварийна ситуация, е посочено „Грубо неспазване на технологичната дисциплина и инструкциите за безопасна работа“. Същевременно не е взето под внимание техническото състояние на транспортните средства, както и амортизацията им. В допълнителната информация и оценката към доклада за ОВОС по чл. 99б, ал. 1 и ал.2 от ЗООС, на стр. 37 е отбелязано, че „при пробив на ж.п. цистерна или автоцистерна и последващ струен пожар, зоните на поражения ще бъдат с много по-малък радиус поради наличието на по-малко количество пропан-бутан, поради което е безпредметно да се извършва моделиране на такава авария.“ Предвид техническото състояние и експлоатацията на транспортните средства, считам за недопустимо от страна на възложителя, да пренебрегва този вид авария.

Прави впечатление и информацията в оценката към доклада за ОВОС по чл. 99б, ал. 1 ал. 2 от ЗООС, където от стр. 41, възложителят е посочил, че не може да се представи коректна оценка на очакваните щети от летящите парчета при BLEVE. Също така при BLEVE и огнено кълбо най - големите щети, ще са от директното излагане на въздействието на термичната радиация и на разрушителното действие на въздушната удърна вълна.

От така представената информация, красноречиво се разбира, че при възникване на евентуална авария от ж.п. цистерна е невъзможно да се извърши точна оценка на потенциално засегнатите райони, но прави впечатление, че възложителят и екипа разработил Доклада, разчитат единствено на отдалечеността от разтоварищата до най - близката жилищна зона т.е. ~ 280 м.

С оглед на изложената аргументация до тук, припомням, че през 2013 г. в района на с. Езерово, поради възникнала авария на ж.п. цистерна с пропан-бутан и последващ взрив, отстоящ от регулационната граница на с. Езерово на ~ 700 м, са установени щети по сградния фонд на 22 домакинства, няколко производствени и административни сгради в различни точки на населеното място, като най-отдалечени щети са регистрирани по сградите на „ТЕЦ - Варна“ ЕАД и „Енергоремонт-Варна“ЕАД, ситуирани на над 1600 м, най - близо от мястото на аварията са регистрирани щети на ~ 930 м.

Обръщам внимание, че най-близката жилищна зона е ситуирана на 280 м южно от ж.п. разтоварището и границите на пристанището, върху естествен хълм, който представлява пясъчлива почва и се явява срутище, върху което възложителят определя като „предпазна и естествена бариера. От така представения доклад, не става ясно, дали някога са извършени анализи за последствията при евентуален взрив, част от които може да бъдат

нарушението структурата на хълма и риск, както от неговото пропадане, то така и жилищните сгради.

С оглед на представената аргументация, считам, че възложителят не е взел под внимание препоръките на община Белослав при изготвянето на допълнителните анализи и оценки, по Доклада за ОВОС, както и че умишлено, не е извършено допълнително моделиране на потенциална авария, под предтекст, че същото е безпредметно. Община Белослав не приема документацията, свързана с изготвяне и представяне на допълнителни анализи и оценки по Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционно предложение за „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна” и прилежаща акватория на южния бряг на Белославското езеро в ПИ 03719.202.32, 03719.202.39, 03719.202.40, 03719.203.34, с обща площ 171,264 дка, в землището на гр. Белослав, общ. Белослав, обл. Варна с възложител „Газтрейд” АД.“

На база на събраните становища от община Белослав и Дирекция „Морска администрация“ с писмо на РИОСВ-Варна изх. №26-00-7840/А61/14.05.2020 г. изразява становище по отношение представената към настоящия момент документация и изисква следното в изразеното становище: Към настоящия момент в представената от възложителя информация и документация се визира пирс в западния край на имотите, който ще се разположи на около 350 м от брега и на 300 м западно от кея в акваторията на Белославското езеро, и че след изграждането на пирса вече изградения частично кей разположен на брега на езерото в източната част на имотите ще бъде доизграден като кей за генерални и други товари като разчетният кораб ще има характеристики максимална дължина до 180,00 т, газене до 9,40 т и пълно водоизместване до 30 000 т.

Предвид поставеното условие от Дирекция „Морска администрация- Варна“ свързани с конкретни изисквания касаещи изграждането на пирс в акваторията на Белославското езеро при спазване на условието - 200 м отдалеченост на пирса, заедно с швартования на него газовоз/танкер от южната граница на фарватера на канал 2 и изразеното такова от Община Белослав е необходимо:

- Да се представят конкретни и обосновани технически решения и параметри касаещи поставеното условие за изграждане на пирс.
- В същите да се съдържа информация с местоположение на пирса, разглеждане на алтернативи за неговото конструктивно изпълнение с избор най- целесъобразната от екологична гледна точка и разглеждане на всички специфични особености на територията.
- Поставеното условие да се съобрази с характерната експозиция на територията свързана със съществуващото положение и бъдещото такова и възможността за изграждане на хидротехническо съоръжение пирс.
- Да се извършат подробни разчети и моделни изследвания, с цел определяне на най-подходящото, от гледна точка на извършване на пристанищните услуги, и безопасно за корабоплаването, местоположение на хидротехническото съоръжение.
- Да се извърши анализ като се разгледат всички възможни рискове и аварийни ситуации като се оцени тяхното въздействие върху човешкия живот и околната среда.
- Да бъдат изказани доводи с аргументирани мотиви за изразеното становище на Община Белослав.

На база на изложеното по-горе се дадат заключения по компоненти и фактори на околната среда за съотносимост на същите към представената към настоящия момент документация с анализи и аргументирано заключение, че същата информация не се различава от представената в доклада за ОВОС.

Предвид горното на основание чл. 35 и във връзка с чл. 36 от Административнопроцесуалния кодекс /АПК/, за изясняване на фактите и обстоятелствата от значение за случая, допълнителната информация е необходимо да бъде представена в РИОСВ-Варна е срок 30.09.2020г.”



От страна на възложителя с вх. №26-00-7840/A62/17.09.2020 г. постъпва допълнителна информация. Съгласно същата се представят нови различни данни от разгледаните в доклада за ОВОС.

В последно представената информация възложителят предлага поредно решение за пирс, разположен в акваторията на Белославското езеро, като са взети всички дадени до сега препоръки от компетентните органи :

- 200 м отстояние от фарватера;
- 240 м отстояние от бреговата черта;
- 300 м отстояние на носа на стоящия кораб до носа на кораб, стоящ на бреговия кей.

Съгласно информацията ситуационното решение е съобразено с необходимата за маневриране площ на акваторията и с надлъжната ос на пирса като за това е проведена симулация на примерна маневра в одобрен тренажор на ТУ Варна и резултатите са потвърдили, че маневрирането е безопасно.

В информацията възложителят заявява, че пирсът ще бъде изграден като стационарна Т-образна проницаема (обтекаема) конструкция, включваща специализиран кей за течни товари и естакада (пасарелка) за връзка с брега.

Специализираният кей ще включва следните елементи: технологична площадка с дължина 63 м, отбивни пали и швартови пали, снабдени с гумени фендери и боларди, определени по разчетен път в зависимост от хидродинамичното въздействие, ветровия режим и параметрите на разчетния танкер. Палите и технологичната площадка се свързват с метални мостчета за преминаване на хора.

Новата информация е изпратена за поредно изразяване на становище към община Белослав и Дирекция „Морска администрация“ с писма изх. №26-00-7840/A63/24.09.2020 г. и №26-00-7840/A64/24.09.2020 г.

От Дирекция „Морска администрация“ с писмо вх. №26-00-7840/A65/22.10.2020 г. изразява следното становище по отношение на новото предложение за пирс: Предложеното разположение на пирса от инвестиционното предложение на „Газтрейд“ АД в акваторията на Белославското езеро, съгласно приложената схема към писмото, на разстояние 200 м от южната линия на фарватера, изпълнява изискванията ни относно отстоянието от 200 м до корабния трафик. Това условие е продиктувано от представеното ни от инвеститора изследване по метода за бърза оценка на риска с писмо Ваш изх. № 26 – 00 – 7840 /A39/; 9128/A29/17.04.2019 г. и осигурява в най – малка степен безопасност на корабоплаването, което е в прерогативите на дирекция „Морска администрация – Варна“ (ДМА – Варна). Предложеното разположение на пирса в акваторията е представено само схематично, в него не е взето предвид парцеларния план и няма представено моделирано изследване. Изказаното от инвеститора предположение: „...Избраното конструктивно решение на естакадата няма да пречи на преминаването на малки лодки, плаващи в района...“ считаме, че е целесъобразно да се разгледа след окончателно вземане на решение за проектиране на вида на естакадата и изготвяне на оценка на сигурност на „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна“ .

В писмото си Възложителят счита, че: „...са разгледани максимално необходимия брой сценарии за опасности, които могат да възникнат от преминаващи кораби...“. За пореден път отново се избягва разглеждането на възникването на кумулативен ефект и отново напомняме, че в доклада за ОВОС и във всички допълнително представени информации към него, не е представен анализ за ефекта на доминото и в резултат на което кумулативния ефект при следните възможни и други подобни ситуации:

- Жп цистерна/цистерни – газовоз / танкер на кея или пирса и обратното;
- Газовоз с изтичане на пропан – бутан от него / танкер, последващ пожар, взрив и кораб преминаващ през това време по фарватера, превозващ опасен товар. ПТ Варна Запад обработва опасни товари от клас 1 - експлозивни, клас 2 - газове, клас 3 – запалими течности, клас 4 – запалими твърди вещества, клас 5 – оксидиращи

вещества (отделяне на кислород) и клас 6 – токсични по Класификацията на ИМО, освен това за Фериботен комплекс се обработват и товари от клас 7 – радиоактивни вещества по Класификацията на ИМО. Необходимо е, както нееднократно сме посочвали да се анализира кумулативния ефект на пожар и взрив от газовоз / танкер с кораби, превозващи посочените по – горе опасни товари и разлив в акваторията с последващо въздействие върху човешкия живот и здраве и околната среда.

Всички тези ситуации отново не са разгледани с довода, че са „...разгледани максимално необходимия брой сценарий за опасности...”. За пореден път обръщаме внимание, че ЕЕС би трябвало да разгледа всички възможни аварийни ситуации и да оцени тяхното въздействие върху човешкия живот и здраве и върху околната среда, а не вероятностите за тяхното случване.

Възложителят описва в писмото си, че за оценката на риска от потенциални аварии с опасни вещества в т.ч. идентифициране на вероятни сценарии за възникване на голяма авария и определяне на териториалния им обхват (зони на поражение), е извършил специализирано проучване, анализ и оценка на рисковете от големи аварии със специализиран софтуерен продукт АЛОНА, което не отговаря изцяло на действителността. С писма наш изх. № В-217/14.05.2019 г./5 и № В-217/14.06.2019 г./8. сме изразили становищата си по анализа и оценката на риска по този въпрос.

Описаните по-горе забележки, които не са взети предвид в писмото, са описвани многократно в предишните ни становища с изходящи № В – 1688/10.08.2018 г./ 2, № В – 1500/16.11.2018 г./5, № В – 217/14.05.2019 г./5, и № В – 630/24.04.2020 г./4.

Изискванията ни за осъществяването на инвестиционното предложение - пирс до 350 метра, са изложени още при разрешението за изработване на проекта за изменение на генералния план на пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна с Доклад от изпълнителния Директор на ИАМА с № ДОК – 38/09.02.2015 г. Както сме изразявали до сега в нашите становища, въпреки всички недостатъци на досега представения доклад за ОВОС и представените допълнителни информации към него, ДМА Варна, въз основа на представената с Ваш изх. № 26 – 00 – 7840 / А39; 9128/А29/1704 от 2019 г.; 91 – 00 – 5340 /А12 /26.03.2020 г. информация и анализ на риска, приема осъществяване на инвестиционното предложение – изграждане на пирс с дължина до 350 метра в акваторията на Белославското езеро при спазване на условието - 200 метра отдалеченост на пирса, заедно с швартования на него газовоз/ танкер от южната граница на фарватера на канал 2.

Община Белослав с вх. №26-00-7840/А66/22.10.2020 г. изразява следното становище: Във всички 14 /четиринадесет/ страници, възложителя вменява на община Белослав, че възразява по вече приключили процедури, като акцентира, върху фактите, че за същите процедури са произнесени положителни становища. Обръщам внимание, че община Белослав многократно е изразявала своята позиция по отношение на ИП в резултат на което е подкрепяла неговата реализация, указвайки да бъдат спазвани и съблюдавани изискванията за опазване на човешкия живот, околната среда, акцентирайки върху обстоятелството, че възложителят на ИП следва да предприема всички необходими мерки за отстраняване на пропуските и недостатъците в Доклада, както и да се придържа към всички заключения, мнения и препоръки от други компетентни органи.

Видно от писмо е Ваш изх. 26-00-7840 (А61)/14.05.2020г., е изискано от възложителя да представи доводи с аргументирани мотиви по изразеното от нас становище, като същевременно волно или не, не се предоставя конкретно исканото, от нас, респективно и от Ваша страна, допълнителни анализи, които ясно са отбелязани като допуснат пропуск в становище с изх. №3202-15-/2/24.04.2020г.

По отношение на твърдението на Възложителя, че са изяснени обективно всички факти и обстоятелства в становището, така предоставената информация, категорично, не задоволява искането от Община Белослав, като отбелязвам, че се поражда съмнението за допуснат умишлен пропуск от страна „Газтрейд“ АД да даде яснота по посочените от община Белослав пропуски. Няма представен, до този момент, конкретен аргумент защо не

са извършени изчисленията по посоченото от наше становище с изх. № 3202-15-/2/24.04.2020г., няма и съществен довод, чрез който да се потвърди, че извършеното изчисление, чрез АЛОНА, само за един от компонентите на газовата смес е акуратно и законосъобразно. В писмото се подчертава, че информацията в Доклада и оценката по чл.99б, ал. 1 от ЗООС са изготвени въз основа на методите, посочени в чл. 10, ал. 3 от *Наредбата за предотвратяване на големи аварии с опасни вещества и ограничаване на последствията от тях, а именно:*

- Указанията на Европейската комисия за оценка на рисковете от големи аварии с опасни вещества и устройствено планиране на територията;
- Указания приложими в Европейския съюз за оценка на рисковете от големи аварии с опасни вещества и устройствено планиране на територията.

Нормативно определените критерии за оценка на рисковете за човешкото здраве от осъществяване на инвестиционното предложение.

Въз основа на това, отчитам още един пропуск от страна на възложителя, тъй като при изготвянето на документацията се твърди, че са спазени всички европейски указания, норми и законодателства, насочвам внимание към Директива 2012/18/ЕС на Европейския парламенти на съвета от 04.07.2012 г., относно контрола на опасностите от големи аварии, които включват опасни вещества“, а именно, „Преглед на минали аварии и инциденти, при които са използвани същите вещества и процеси, отчитане на поуките взети от тях и изрично позоваване на конкретни мерки, предприети за предотвратяване на такива аварии.“, явяващ се т. 4, буква „в“ от Приложение II към чл. 10 от циркуларната Директива.

Гореизложеното, ме провокира, за пореден път да насоча вниманието Ви, към Становище с изх. № 3202-15-/2/24.04.2020 г., в което ясно е посочено, че през 2013 г. в района на с. Езерово, община Белослав, поради възникнала авария на ж.п. цистерна с пропан-бутан, собственост на „Газтрейд“ АД, и последващ взрив, отстоящ от регулационната граница на с. Езерово на ~ 700 м са установени щети по сградния фонд на 22 домакинства, няколко производствени и административни сгради в различни точки на населеното място, като най - отдалечени щети са регистрирани по сградите на „ТЕЦ - Варна“ ЕАД и „Енергоремонт- Варна“ ЕАД, ситуирани на над 1600 м, най-близо от мястото на аварията са регистрирани щети на ~ 930 м. С оглед на този аргумент, никъде в документацията не е извършен преглед на тази отминала авария, което считам отново, за грубо неизпълнение на законова рамка.

В подкрепа на изложеното, за да се установи, че програмният продукт АЛОНА, не е ефективен метод, за изчисляване на зоните за разпространение на токсичната газово-въздушна смес и зоните на поражения, произтичащи от взрив, предоставям на вашето внимание извършено математическо моделиране с АЛОНА, като подчертавам, че за входни параметри, са въведени представените данни от възложителя на стр. 187 от ДОВОС, като само локацията е променена от местоположението на пристанището в гр. Белослав с видно от изчислението, тук, пораженията не достигат до жилищната регулация на с. Езерово, но в действителност през 2013<sup>a</sup> година, след описания по-горе инцидент, са регистрирани щети по сградния фонд на „ТЕЦ -Варна“ ЕАД.

Абсолютно недопустимо и неадекватно от гледна точка на безопасността, са изложените текстове на стр. 5 от предоставената допълнителна информация на „Газтрейд“ АД, а именно: „Естакадната връзка с брега е с дължина 240 м. и ширина около 6 м. Конструкцията ѝ е от стоманобетонен ростверк и пилоти. Дължината и диаметъра на пилотите са предмет на инвестиционното проектиране. Разположението на пилотите ще позволява преминаване на рибарски лодки под ростверка“.

Насочвам Вашето внимание, че умишленото допускане на рибарски лодки в акваторията на пристанищния терминал, абсолютно и категорично застрашава експлоатацията на пристанището, сигурността на корабоплаването, и не на последно място, безопасността на хората в района.

Относно поземлен имот с идентификатор 03719.202.39 по КККР на гр. Белослав, в който ще бъде изграден пирса, сезирам, че същият е получен чрез обединяването на ПИ

03719.202.33 и ПИ 03719.202.19 по КККР на гр. Белослав. В общинска администрация - Белослав няма данни, удостоверяващи провеждането на процедура по одобряване на изготвения и одобрен подробен устройствен план за имота.

В заключение, Община Белослав, отново, не приема, документацията свързана с изготвяне и представяне на допълнителни анализи и оценки по Доклад за оценка на въздействието върху околната среда на инвестиционното предложение.“

След изразените становища и на база, че с предходно внесена информация от страна на възложителя не са изпълнени дадените указания на РИОСВ е изпратено ново писмо към тях с изх. №26-00-7840/А67/29.10.2020 г. В цитираното писмо е описано следното: „В РИОСВ-Варна са получени становища по компетентност касаещи текуща процедура на доклад за оценка на въздействието върху околната среда /ОВОС/ за ИП доизграждане на “Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна” и прилежаща акватория на южния бряг на Белославско езеро в поземлени имоти с идентификатори 03719.202.32, 03719.202.39, 03719.202.40, 03719.203.40, 03719.203.34, обща площ 171,264 дка, в землището на гр. Белослав, общ. Белослав, обл. Варна.

Съгласно изразеното становище на Община Белослав – вх. №26-00-7840/А66/22.10.2020 г. възложителят не е разгледал всички възможни ситуации за възникване на авария съгласно препоръките на общината, с което представената документация отново не се приема.

Дирекция „Морска администрация-Варна“ с вх. №26-00-7840/А65/22.10.2020 г. в своето становище описва, че въпреки всички недостатъци на досега представения доклад за ОВОС и представените допълнителни информации към него, въз основа на представената информация и анализ на риска, приема осъществяване на инвестиционното предложение – изграждане на пирс с дължина до 350 метра в акваторията на Белославското езеро при спазване на условието - 200 метра отдалеченост на пирса, заедно с швартования на него газозов/ танкер от южната граница на фарватера на канал 2.

В последно представената информация възложителят предлага поредно решение за пирс, разположен в акваторията на Белославското езеро, като са взети всички дадени до сега препоръки от компетентните органи :

- 200 м отстояние от фарватера;
- 240 м отстояние от бреговата черта;
- 300 м отстояние на носа на стоящия кораб до носа на кораб, стоящ на бреговия кей.

Съгласно информацията ситуационното решение е съобразено с необходимата за маневриране площ на акваторията и с надлъжната ос на пирса като за това е проведена симулация на примерна маневра в одобрен тренажор на ТУ Варна и резултатите са потвърдили, че маневрирането е безопасно.

В информацията възложителят заявява, че пирсът ще бъде изграден като стационарна Т-образна проницаема (обтекаема) конструкция, включваща специализиран кей за течни товари и естакада (пасарелка) за връзка с брега.

Специализираният кей ще включва следните елементи: технологична площадка с дължина 63 м, отбивни пали и швартови пали, снабдени с гумени фендери и боларди, определени по разчетен път в зависимост от хидродинамичното въздействие, ветровия режим и параметрите на разчетния танкер. Палите и технологичната площадка се свързват с метални мостчета за преминаване на хора.

Предвид гореизложеното и изразеното становище на Община Белослав е необходимо:

1. Да дадете аргументиран отговор и анализ по изразеното становище;
2. С наше писмо изх. №26-00-7840/А61/14.05.2020 г. е изискана задълбочена оценка и заключения по компоненти и фактори на околната среда за съотносимост на същите към представената към настоящия момент документация и аргументирано заключение, че същата информация не се различава от представената в доклада за ОВОС и оценката по 99б , ал. 1 от ЗООС.

3. С последно представената от Ваша страна информация и документация с вх. №26-00-7840/A62/17.09.2020 г. такъв анализ не е представен.
4. Необходимо е цялата информация да бъде обоснована и оценена в хронологичен ред от представяне на доклада за ОВОС и приложенията към него до настоящия момент на база на събраните становища от всички институции и ведомства“.

На 30.10.2020 г. от страна на възложителя постъпва писмо с вх. №26-00-7840/A68/ искане за предоставяне на аудио записи от проведени заседания на ЕЕС проведени на 15.02.2019 г. и 15.11.2019 г. по реда на ЗДОИ.

С вх. №26-00-7840/A69/18.12.2020 г. постъпва писмо с 3 приложения касаещи писмо вх. 26-00-7840/A62/, оценка и заключения по компоненти и фактори за съотносимост на същите към представената документация и заключение, че информацията не се различава от представената в доклада за ОВОС и оценката по 99б, ал. 1 от ЗООС и писмо от проведена комисия на основание чл. 158а от Закона за културното наследство.

Във връзка с горното са изисквани окончателни становища от ИАОС /изх. №26-00-7840/A70/18.01.2021г./, Дирекция „Морска администрация“ /изх. №26-00-7840/A71/18.01.2021 г./, кмета на община Белослав /изх. №26-00-7840/A72/18.01.2021 г./, РДПБЗН Варна /изх. №26-00-7840/A73/18.01.2021 г./.

На 29.01.2021 г. вх. №26-00-7840/A74/ РДПБЗН Варна изразява отрицателно становище тъй като в приложената документация не са посочени разстоянията от новото разположение на пирса до най-близките обекти.

С вх. №26-00-7840/A75/15.02.2021 г. ИАОС изразява становище, че представената информация, кореспондира с внесената с вх. №ПГА-5742/05.11.2018 г., за която има изразено становище по компетентност от изпълнителния директор на ИАОС с писмо изх. №ПГА-3174/12.12.2018 г. В тази връзка не е необходимо ново произнасяне по информацията по чл. 99б, ал. 1 от ЗООС.

От страна на община Белослав на 15.02.2021 г. с вх. №26-00-7840/A76/ постъпва окончателно становище, в което е изразено следното: „Видно от наши становища с изх. № 3202-30-/2/13.08.2018г., и №3202-5-/2/13.02.2019г., е изразявана подкрепа, относно реализацията на ИП, като и в двете становища ясно е посочено, че възложителя следва да се съобразява с изискванията на Българското и Европейско законодателство, както и да взима под внимание препоръките на всички компетентни институции, отнасящи се до осигуряване на безопасността на населението и опазване на околната среда във всички аспекти. Предмет на становище с наш изх. № 3202-54-/2/12.11.2019г., с липсата на разширение на пътната връзка на Републикански път III-9004, в частта между гр. Белослав и територията на ИП, явяващо се в препоръка за предвиждане на изграждане на ленти за ляво и дясно завиващи, както и възможност да се устрои забавителна и ускорителна лента за дяснозавиващите МПС, влизащи в, и излизащи от Пристанището, с цел да се сведе до минимум риска от създаване на ПТП в района, с ясната умисъл, че тази препоръка не е пряко свързана с предмета на текущата процедура, но е от важно значение за целта на възложителя за предприемане на мерки за осигуряване на безопасността на населението.

В наше становище с изх. № 3202-54-/2/12.11.2019г., е посочено и притеснението, касаещо разстоянието от пристанал на пирса кораб и преминаващите по край него кораби, както и дали осигуреното разстояние до фарватера е безопасно, съвпадащо със забележки те посочени от Дирекция „Морска администрация“, като единствено само за тази част е възложено на „Технически университет -Варна“, да извърши допълнителни анализи.

В същото становище е посочена и липсата на доказателства за съществуването на стоманобетонна подпорна стена, явяваща се едно от условията за приравняване на надземните резервоари е подземни.

Със свое писмо с изх. № 364/23.03.2020г. адресирано до Вас, относно посочените от община Белослав препоръки, изложени в горесцитираното становище и предмет на обсъждане на ЕЕС, възложителя едновременно отхвърля като неотнормирани забележките на община Белослав, а именно: „Неправилно е заключението, че път III - 9004 се явява част от единствената сухопътна връзка Варна-Девня. Съгласно изнесените данни на

община Белослав, общинския ферибот превозва ежедневно хиляди автомобили без да са подсигурени забавителни и ускорителни ленти на двата бряга, а се притесняват за 17 автомобили на пристанището..." но и се съгласява и одобрява наличието на ускорителна и забавителна лента: „Пътя на които се намира пътната връзка е трети клас, а скоростта при пътната връзка на пристанището е 40 км/ч. Разбира се и на път от трети клас е добре да има ускорителна и забавителна лента, но поради денивелацията на терена, единствената възможност е общината да измести път III - 9004 при пътната връзка с 3 м в южна посока..."

В горесцитираното наше становище са посочени и зоните на поражения и границите на безопасна зона около предприятието. В Доклада за ОВОС е вписано, че най-тежката авария, която може да възникне е изтичане на пропан - бутан от ж.п. цистерна, пожар, взрив и последващ „Ефект на домино“. От доклада става ясно, че при тази авария ще има поражения за живота и здравето на хората намиращи се в радиус от 259 м от цистерната, т.е. съгласно ситуационното местоположение на ж.п. товарището, зона 1 и 2 на поражения, излизат извън териториалния обхват на пристанището, не засягат пряко живущите в гр. Белослав, но във всички случаи ще бъде засегнат автомобилния трафик по път III-9004 Белослав - Разделна, по който всекидневно преминават по 4 училищни автобуса, извозващи деца до детски и учебни заведения на възраст от 3 до 18 години, както и средно по 14 429 автомобили. Отделно от горното, тук е мястото да отбележим факта, че на 16.12.2020 г. от цистерна, собственост на възложителя, използвана за превоз на газ пропан - бутан от Русе до София е установен теч, при което са евакуирани стотици души, намиращи се в близост до цистерната и влаковата композиция. Относно третата зона за аварийно планиране, определена като зона без риск за живота и здравето на хората, също излиза извън териториалния обхват на пристанището, като в ДОВОС е посочено че същата ще достигне радиус от 355 м от източника. Обръщам внимание, че жилищните сгради, са ситуирани на 280 м от границата на Пристанището, и считам, че ще има последствия за здравето и живота на живущите. Горезложеното, ни провокира, за пореден път да насочим вниманието Ви, към Становище с изх. № 3202-15-/2/24.04.2020г., в което ясно е посочено, че през 2013 г. в района на с. Езерово. община Белослав, поради възникнала авария на ж.п. цистерна с пропан-бутан, собственост на „Газтрейд" АД, и последващ взрив, отстоящ от регулационната граница на с. Езерово на ~ 700м, са установени щети по сградния фонд на 22 домакинства, няколко производствени и административни сгради в различни точки на населеното място, като най-отдалечени щети са регистрирани по сградите на „ТЕЦ - Варна“ ЕАД и „Енергоремонт- Варна“ ЕАД, ситуирани на над 1600 м, най-близо от мястото на аварията са регистрирани щети на ~ 930 м.

Във всички свои писма, възложителя твърди и е убеден, че са спазени всички европейски указания, норми и законодателства. С оглед на последното, насочвам внимание към Директива 2012/18/ЕС на Европейския парламенти на съвета от 04.07.2012 г. относно контрола на опасностите от големи аварии, които включват опасни вещества“, а именно, „Преглед на минали аварии и инциденти, при които са използвани същите вещества и процеси, отчитане на поуките взети от тях и изрично позоваване на конкретни мерки, предприети за предотвратяване на такива аварии. ", явяващ се т. 4, буква „в“ от Приложение II към чл. 10 от цитираната Директива.

С оглед на този аргумент, и предвид описаната авария, в наше становище с изх. № 3202-15-/2724.04.2020 г., в което ясно е посочено, че през 2013 г. в района на с. Езерово, община Белослав, поради възникнала авария на ж.п. цистерна е пропан-бутан, собственост на „Газтрейд" АД никъде в документацията не е извършен преглед на тази отминала авария, което считам отново, за грубо неизпълнение на законова рамка.

В наше становище с изх. № 3202-15-/2/24.04.2020 г., отново са указани пропуски от важно значение при изготвянето на Доклада за ОВОС, като същите са детайлно описани, с цел, екипа и възложителя да отстранят несъответствията и да разработят нови анализи. За съжаление отново не са взети под внимание отчетените пропуските, описани от община Белослав.

С оглед на всичко изложено до тук, към настоящия момент, в деловодството на общинска администрация - Белослав, не е постъпвал документ, видно от който възложителя да е предоставил мотивирано обяснение или анализ по отношение на посочените пропуски в изготвените становища на Община Белослав.

В заключение, предвид изложените аргументи по-горе, воден най-вече от отговорността за опазване живота и здравето на населението на поверената ми Община, а не от „несъстоятелността на претенциите ми“, както твърди възложителят, окончателно и категорично изразявам несъгласие по представените документи.

Липсват логични и стойностни аргументи в написаното, както в доклада, така и в допълнително представената информация.“

От Дирекция „Морска администрация“ с вх. №26-00-7840/A77/16.02.2021 г. е изразено следното окончателно становище: „Изискванията ни за осъществяването на инвестиционното предложение – изграждане на пирс с дължина до 350 метра в Белославското езеро, са изложени още при разрешението за изработване на проекта за изменение на генералния план на пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна с Доклад от изпълнителния Директор на ИАМА с № ДОК – 38/09.02.2015 г.

Забележките ни относно доклада за ОВОС на ИП са описани в становища с изходящи № В – 1688/10.08.2018 г./ 2, № В – 1500/16.11.2018 г./5, № В – 217/14.05.2019 г./5, № В – 630/24.04.2020 г./4 и № В – 630/21.10.2020 г./6.

Изложените в писмото, изх. № 464/16.09.2020 г., отговори и обяснения на изпълнителния директор на „Газтрейд“ АД не носят нова информация, свързана с доклада за ОВОС за ИП и поради тази причина дирекция „Морска администрация – Варна“ няма какво да добави към досега изразените си становища.

С оглед на дадените ни правомощия и притежаваните компетенции в областта на корабоплаването, навигационното осигуряване, експлоатационната годност на пристанищата, морско-техническите пристанищни услуги, обучението и квалификацията на лицата и функционалната компетентност на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, както е определена с разпоредбата на чл. 362а от Кодекса на търговското корабоплаване, не възразяваме срещу предложеното разположение на пирса (съгласно приложената схема) от инвестиционното предложение на „Газтрейд“ АД в акваторията на Белославското езеро, на разстояние 200 м от южната линия на фарватера, което изпълнява изискванията ни за отстояние от 200 м до корабния трафик и осигурява в най – малка степен безопасността на корабоплаването. Това условие е продиктувано от представеното ни от инвеститора изследване по метода за бърза оценка на риска с писмо Ваш изх. № 26 – 00 – 7840 /A39/; 9128/A29/17.04.2019 г., а не със специализиран софтуерен продукт АЛОНА.

Възложителят отново, за пореден път, описва в обяснението си, че за оценката на риска от потенциални аварии с опасни вещества в т.ч. идентифициране на вероятни сценарии за възникване на голяма авария и определяне на териториалния им обхват (зони на поражение), е извършил специализирано проучване, анализ и оценка на рисковете от големи аварии със специализиран софтуерен продукт АЛОНА, което не отговаря изцяло на действителността. С писма наш изх. № В-217/14.05.2019 г./5 и № В-217/14.06.2019 г./8. сме изразили становищата си по анализа и оценката на риска по този въпрос.

Предвид искането за окончателно становище отново обръщаме внимание, че за пореден път възложителят счита, че: „...са разгледани максимално необходимия брой сценарии за опасности...“. За пореден път, отново се избягва разглеждането на възникването на кумулативен ефект и отново напомняме, че в доклада за ОВОС и във всички допълнително представени информации към него досега, не е представен анализ за ефекта на доминото и в резултат на което кумулативния ефект при следните възможни и други подобни ситуации:

- Жп цистерна/цистерни – газовоз / танкер на кея или пирса и обратното;
- Газовоз с изтичане на пропан – бутан от него / танкер, последващ пожар, взрив и кораб преминаващ през това време по фарватера, превозващ опасен товар. ПТ Варна

Запад обработка опасни товари от клас 1 - експлозивни, клас 2 - газове, клас 3 – запалими течности, клас 4 – запалими твърди вещества, клас 5 – оксидиращи вещества (отделяне на кислород) и клас 6 – токсични по Класификацията на ИМО, освен това за Фериботен комплекс се обработват и товари от клас 2.1 – газ пропан бутан и клас 7 – радиоактивни вещества по Класификацията на ИМО.

Необходимо е, както нееднократно сме посочвали да се анализира кумулативния ефект на пожар и взрив от газовоз/танкер с кораби, превозващи посочените по – горе опасни товари и разлив в акваторията с последващо въздействие върху човешкия живот и здраве и околната среда.

Както и преди сме отбелязвали, описаните по-горе забележки, които не са взети предвид в писмото, са описвани многократно в предишните ни становища с изходящи № В – 1688/10.08.2018 г./ 2, № В – 1500/16.11.2018 г./5, № В – 217/14.05.2019 г./5, № В – 630/24.04.2020 г./4 и № В – 630/21.10.2020 г./6.

Дали е възможно доклада за ОВОС относно ИП за доизграждане на „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна” да бъде приет, без да са разгледани всички възможни аварийни ситуации и да се оцени тяхното въздействие върху човешкия живот и здраве и върху околната среда, следва да вземе решение ЕЕС към РИОСВ – Варна.“

С писмо наш изх. №26-00-7840/А78/24.02.2021 г. до възложителя са изпратени всички получени окончателни становища по изразената компетентност свързани с текущата процедура по ОВОС.

На 26.02.2020 г. с вх. №26-00-7840/79/ постъпва писмо адресирано до директора на РИОСВ-Варна и комисар Тихомир Тотев директор на РДПБЗН Варна. В същото възложителят посочва разстоянията по чл. 567 от Наредба Из-1971 и схема с местоположението на пирса и иска корекция на изразеното от него становище.

С вх. №26-00-7840/80/04.03.2021 г. от възложителя „Газтрейд“ АД постъпва писмо, с което уведомява РИОСВ-Варна, че директора на РДПБЗН Варна е коригирал становището си и прилага същото към документацията.

Във връзка с изразените две противоположни становища от РДПБЗН Варна директора на РИОСВ-Варна изисква по служебен път с писмо изх. 26-00-7840/А81/06.04.2021 г. да се изрази становище, кое от двете становища е меродавно.

На 13.04.2021 год. с вх. №26-00-7840/82/ от РДПБЗН Варна постъпва становище съгласно което: „Във връзка с внесена допълнителна информация в РДПБЗН-Варна от „Газтрейд“ АД с писмо с техен изх. № 038/25.02.2021г. и наш вх. № 833000-272/26.02.2021г. относно уточняване местоположението на новото разположение на пирса Ви уведомяваме следното: От приложените към писмото две нови схеми е видно, че са спазени разстоянията /над 300м./ от новото разположение на пирса /от наливно-изливните устройства/ до най-близките съседни товари, пътнически и служебни пристани, съгласно изискванията на чл.567 от Наредба № 13-1971 за СТПНОБП от 29 октомври 2009 година.

На основание горното, РДПБЗН-Варна издаде становище с рег. № 833000-294/02.03,2021г. с което не възразява за изграждането на пирс към „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна в акваторията на Белославското езеро съгласно приложените към писмото схеми, при спазване изискванията на чл.567 от Наредба № 13-1971. Становище с рег. № 833000-294/02.03.2021г. да бъде считано за меродавно.“

Със Заповед №90/21.05.2021 г. на директора на РИОСВ-Варна е насрочено заседание на Експертния екологичен съвет към РИОСВ-Варна за 08.06.2021 г.



На базата на всички подробно описани факти и обстоятелства осъществяването на инвестиционно предложение доизграждане на “Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива – Варна” и прилежаща акватория на южния бряг на Белославско езеро в поземлени имоти с идентификатори 03719.202.32, 03719.202.39, 03719.202.40, 03719.203.40, 03719.203.34, обща площ 171,264 дка, в землището на гр. Белослав, общ. Белослав, обл. Варна, възложител „Газтрейд“ АД, ..... поради следните мотиви (фактически основания) поотделно и в тяхната съвкупност:

I. По реда на чл. 19, ал. 2, т. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда:

1. С представения в доклада за ОВОС план за изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или ликвидиране на значителни отрицателни въздействия не се гарантира спазването на нормите за качество на околната среда и опазване на човешкото здраве.
2. В Плана липсват конкретни мерки за предотвратяване и/или намаляване на риска от аварии.
3. 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”. Въз основа на цялата документация, извършената оценка на степента на въздействие, направените мониторингови проучвания, анализи, получени становища и резултатите от проведеното обсъждане, съобразно мащабите и местоположението на ИП спрямо ключови елементи на защитената зона, вземайки предвид, че ИП представлява обект с висок рисков потенциал, въз основа на критериите по чл. 22 от Наредбата за ОС се установи, че реализацията на ИП за „Пристанище за обществен транспорт с регионално значение за горива - Варна”, в поземлени имоти (ПИ) №№ 03719.202.32, 03719.202.39, 03719.202.40, 03719.203.40 и 03719.203.34, землище на гр. Белослав, община Белослав, област Варна, ще доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване на защитената зона, поради следното:
  - 3.1. 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 наличие на гнездящи, зимуващи и мигриращи видове в района на ИП. От видовете птици, предмет на опазване в защитената зона с най-голяма численост са установени като зимуващи следните 7 вида птици – лиска, малък гмурец, голям гмурец, зеленоглава патица, речна чайка, голям корморан, голям гмурец, зимно бърне; при извършеното наблюдение на пролетна и есенна миграция са установени и голям брой прелитащи птици, предмет на опазване в ЗЗ BG0000191 “Варненско-Белославско езеро” – от видовете: малък ястреб, тръстиков блатар, розов пеликан, малка бяла чапла, черна рибарка и др., които биха използвали района на ИП, в различни етапи от жизнения си цикъл.
  - 3.2. Заключението в доклада за ОСВ е че, ИП ще окаже отрицателно въздействие върху 48 вида птици, предмет на опазване в ЗЗ BG0000191 “Варненско-Белославско езеро”.
  - 3.3. Въздействието на обекта по време на експлоатация ще е с постоянно времетраене и предвид високия рисков потенциал на същия, той представлява заплаха за сухоземни и водни местообитания /вкл. открити водни площи, тръстикови масиви и др./ и видове птици /риск от смъртност и безпокойство на видове и др./, предмет на опазване в защитената зона, както за зимуващи видове, така и за гнездящи и прелитащи в района такива, в случай на аварийни ситуации.

3.4. Предвид принципа на предпазливостта и факта, че ИП представлява обект с висок рисков потенциал, липсата на достатъчно ясни и конкретни мерки за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия кумулативно от осъществяването на ИП и всички възможни аварийни ситуации при неговата реализация и експлоатация, вкл. в Плана за изпълнение на мерките за намаляване на вредните въздействия на ИП, е предпоставка при евентуални аварийни ситуации, да се окаже значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване на защитената зона.

II. По реда на чл. 19, ал. 2, т. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда:

1. Не са предложени или приети от възложителя или не съществуват други възможни начини за осъществяване на инвестиционното предложение, с които се гарантира спазването на нормите за качество на околната среда.
2. Не е представен анализ за ефекта на доминото и в резултат на което кумулативния ефект при следните възможни и други подобни ситуации: Жп цистерна/цистерни - газовоз / танкер на кея или пирса и обратното; Газовоз с изтичане на пропан - бутан от него / танкер, последващ пожар, взрив и кораб преминаващ през това време по фарватера, превозващ опасен товар. ПТ Варна Запад обработва опасни товари от клас 1 - експлозивни, клас 2 - газове, клас 3 - запалими течности, клас 4 - запалими твърди вещества, клас 5 - оксидиращи вещества (отделяне на кислород) и клас 6 - токсични по Класификацията на ИМО, освен това за Фериботен комплекс се обработват и товари от клас 7 - радиоактивни вещества по Класификацията на ИМО.
3. Не е анализиран кумулативния ефект на пожар и взрив от газовоз / танкер с кораби превозващи посочените по — горе опасни товари и разлив в акваторията с последващо въздействие върху човешкия живот и здраве и околната среда.
4. Не са разгледани всички възможни аварийни ситуации и не е оценено тяхното въздействие върху човешкия живот и здраве и върху околната среда.
5. Не е извършена оценка на навигационната безопасност, размера и тежестта на последствията за околната среда и човешкото здраве във и извън предприятието, от големи аварии при навигационни инциденти, разтоварване от танкер на пропан-бутан, автомобилен бензин и дизелово гориво, както и при преноса на тези горива по тръбопроводите, които предстои да бъдат изградени.
6. Съгласно извършените анализи не е оценен риска от аварии на опасни товари и разлив в акваторията на канала с последващо въздействие върху околната среда и човешкия живот.

III. По реда на чл. 19, ал. 2, т. 6 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда:

1. С изразените свои отрицателни становища община Белослав като компетентен относно местоположението и непотвърждаване на безопасните разстояния на предприятието/съоръжението с изказани доводи за значително отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве са налице обстоятелствата по чл. 99б, ал. 7 ЗООС.