



ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА”

ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ – СОФИЯ

София 1574, бул. „Шипченски проход“ № 69, e-mail: office@bgports.bg, тел.: +359 2 807 9999. факс: +359 2 807 9966

ДО
Г-Н ЕРДЖАН СЕБАЙТИН
ДИРЕКТОР
РЕГИОНАЛНА ИНСПЕКЦИЯ ПО ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ – ВАРНА
ГР. ВАРНА 9000, УЛ. „ЯН ПАЛАХ“ №4
ТЕЛ.: 052 678848
E-MAIL: giosv-vn@giosv-varna.bg

УВЕДОМЛЕНИЕ

за инвестиционно предложение

от ДП „Пристанищна инфраструктура, ЕИК 130316140, с адрес гр. София, бул. „Шипченски проход“ № 69, ет. 4

Генерален директор Петър Сеферов

Лице за контакти: Наташа Ценева – директор на дирекция Инфраструктура, акватория и собственост, моб. тел:

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН СЕБАЙТИН,

Уведомяваме Ви, че Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ), има следното инвестиционно предложение (ИП): „Увеличаване на капацитета, безопасността и ефективността на пристанище Варна за извършване на мултимодални операции чрез осигуряване на ново кейово място, разширение и модернизиране на пристанищната инфраструктура“.

Характеристика на инвестиционното предложение /ИП/:

1. Резюме на предложението

Развитието и модернизацията на пристанищната инфраструктура на страната, като интегрирана и неделима част от Общоевропейската транспортна мрежа е от важно значение за осигуряването на подходяща среда за икономическо развитие на страната и успешната ѝ интеграция в ЕС.

ДППИ изпълнява задълженията си за гарантиране и повишаване на безопасността и ефективността на корабоплаването, опазването на човешкия живот на река и море и защитата на околната среда и прилежащата брегова ивица от възможните вредни въздействия от корабоплаването и информационно обслужване на морския и речния транспорт.

Настоящото инвестиционно предложение е формулирано въз основа на направено прединвестиционно проучване по проект „Увеличаване на капацитета, безопасността и ефективността на пристанище Варна за извършване на мултимодални операции чрез осигуряване на ново кейово място, разширение и модернизиране на пристанищната инфраструктура“ в изпълнение

на договор № ДЕП-4 от 31.05.2021 г. с предмет „Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021-2027 г.“ с Възложител ДППИ, финансиран по **Оперативна програма “Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г.**

Проектът „Увеличаване на капацитета, безопасността и ефективността на пристанище Варна за извършване на мултимодални операции чрез осигуряване на ново кейово място, разширение и модернизиране на пристанищната инфраструктура“ е един от идентифицираните от ДППИ като приоритетни проекти за развитието на пристанищната инфраструктура.

Този проект представлява естествено продължение на планираното развитие на пристанищен терминал Варна – запад и има за цел да подобри и развие инфраструктурата му в съответствие с осигурените подобрени възможности за достъп чрез запълване на пристанищния басейн, изграждане на нов кей, драгиране и усвояване на неизползвани терени за създаване на допълнителен капацитет и развитието на пристанището като модерен мултимодален терминал.

Пристанище Варна е морско пристанище от широкообхватната TEN-T мрежа, което оперира с кораби Ro-Ro, контейнери, както и генерални, течни и сухи, насипни товари.

Въпреки стратегическото местоположение на пристанищен терминал Варна - запад (отдалеченост от град Варна в посока АМ „Хемус“ и жп линия към хинтерланда и възможност за съкращаване на времето и разстоянието за експедиция на товарите по суша) липсата на качествена и достатъчна пристанищна инфраструктура пречи на развитието на терминала.

Съществуващите ограничения в достъпа по вода, неразвитата инфраструктура и липсата на достатъчно площ и кейов фронт възпрепятстват развитието на потенциала на терминала за справяне и привличане на още товарен трафик и конкретно на контейнеризираните превози.

Разчетните (максимално големи) кораби, които ще имат достъп до новото кейово място са с максимално водоизместване от 90 000 т, или товароподемност 65 000 DWT (водоизместването е сумата от теглото на товара 65 000т DWT и теглото на самия кораб, включващо двигател, корпус и т.н., което е около 25 000т, или общо водоизместването е 90 000 т.) Предвид това, самостоятелно ИП би следвало да бъде отнесено към т. 8.2. от Приложение № 1 на Закона за опазване на околната среда /ЗООС, а именно „Търговски пристанища, терминали за товарене и разтоварване, свързани със сушата, и пристанища за обществен транспорт (с изключение на терминали за фериботи), които могат да приемат кораби с водоизместване над 1350 т.“. От друга страна, ИП представлява разширение на съществуващото пристанище Варна – запад, което самостоятелно достига критериите на т.8.2. от Приложение № 1 на ЗООС.

(посочва се характерът на инвестиционното предложение, в т.ч. дали е за ново инвестиционно предложение, и/или за разширение или изменение на производствената дейност съгласно приложение № 1 или приложение № 2 към Закона за опазване на околната среда (ЗООС))

2. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други свързани с основния предмет спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

Пристанищен терминал Варна-запад е предназначен за обработка на генерални, наливни, насипни, ро-ро товари и контейнери.

Пристанищните услуги, свързани с обработката на товари, преди всичко включват тяхното претоварване и съхраняване. Те могат да бъдат дефинирани като следва:

- Претоварни услуги;
- Пристанищни спедиторски услуги;
- Съхранение на товари.

Въз основа на направеното обследване и анализ на капацитетните възможности на отделните функционални зони и технологични звена се установи, че е необходимо да бъде изградено ново кейово/корабно място за извършване на мултимодални операции.

В съответствие с характера и спецификата на дейностите, които ще се извършват, новото корабно място следва да разполага със следните технологични зони, звена и съоръжения:

- Кейова претоварна зона;
- Складови зони;
- Тилови претоварни зони.

Корабите, които ще бъдат приемани на новото кейово място са с водоизместване над 1350 т. и са с максимално водоизместване от 90 000 т.

Контейнерен склад: за обхващане на максималния прогнозен товарооборот към новото корабно място следва да се осигури склад за подреждане и съхранение на контейнери с капацитет 5 716 TEU.

Тилови претоварни фронтове: за осъществяване на претоварните операции на контейнери, транспортирани с жп вагони се предвижда удължаване на съществуващите коловози в тила на 17-то корабно място.

Товаро-разтоварните операции ще се извършват посредством Мобилни контейнерообработващи машини тип Ричстакер с телескопичен повдигач със спредер (RS).

За осигуряване на необходими проходи и площи за маневриране на мобилните контейнерообработващи машини е предвидена свободна площадка, която е успоредна и по цялата дължина на жп коловозите и с широчина 20 м измерена от ос коловоз до стифовете за съхранение на контейнери.

Автопретоварните работи на контейнери ще се извършват, както на кейовите претоварни зони посредством кейовите претоварни кранове при директни варианти на работа, така и в свободните проходи между складовите полета чрез мобилните претоварни машини – ричстакери и челни мачтови високоповдигачи при първи вариант или чрез порталните Гентри-кранове (RTG).

Зона за контейнеризация и деконтейнеризация: за извършване на дейностите по контейнеризация и деконтейнеризация на 10% от годишния контейнерен товарооборот е необходимо осигуряване на закрити складови помещения. В настоящия проект се предлага изграждане на 2 бр. закрити складове по 2000 кв. м. всеки. Широчината на складовете ще бъде по 50 м. При това решение, въз основа на възползване от нормите за допустимия за вътрешни складове наклон от 1,5% и съответната вертикална планировка на площадката, ще може да се постигне подът на склада от едната страна на площадката, пред която ще се поставят контейнерите, да бъде на нивото на площадката, а от към тилевата дълга страната да достигне до 1,20 м над терена, с което се осигурява обособяването на авто рампа.

Разположението на зоната за контейнеризация и деконтейнеризация е в съответствие с предвижданията на проекта на генерален план, т.е. в далечния тил върху част от поземлен имот №

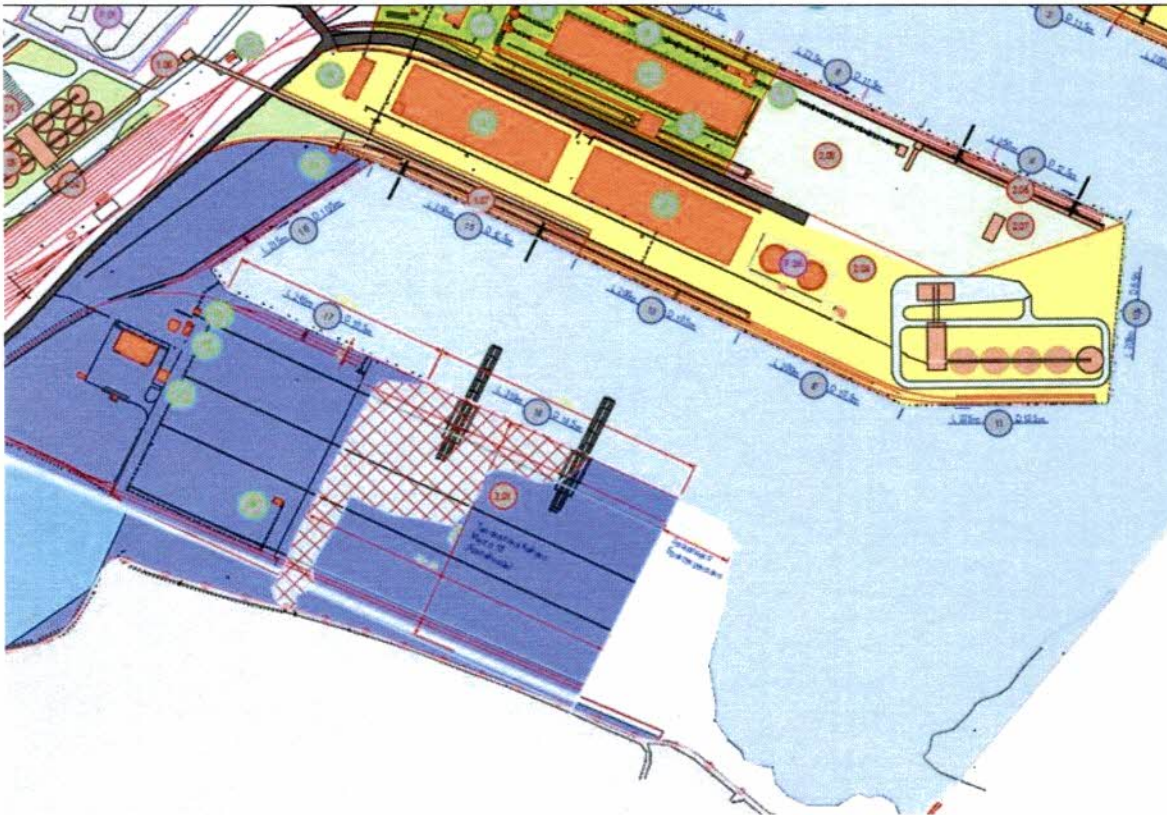
20482.505.680. В непосредствена близост до него ще бъде разположен и паркинг за изчакване на товарни автомобили, който е с капацитет - 108 бр. паркоместа.

Нова кесонна кейова стена

За обособяване на мястото следва да се изгради нова кейова стена, която практически представлява хидротехническо съоръжение.

Обикновено, конструкцията на кейовите стени е гравитационна – черупки с голям диаметър, запълнени със скална маса (т. нар. кесони). Върху конструкцията на кесоните се изгражда надстройка, от стоманобетонен проходим канал, за електро и ВиК мрежите.

За да може да се изгради кейовата стена, се налага усвояване на водни площи чрез тяхното засипване, като се образува изкуствена суша. Технологиите на изземване на водата и начина на засипване ще бъдат уточнени на следващ етап, на проектиране. Имотът, в които това ще бъде направено е представен по-долу. На следващата фигура е представена схема на територията, която ще бъде засипана.



Фиг. 1. Схема на територията, която ще бъде засипана – щрихована площ

Кейовата стена ще се изгради в рамките на пристанищен терминал Варна - запад, на незастроена площ, северната граница на който представлява брегова ивица защитена от воден басейн, който се използва за оперативна акватория и зона за маневриране към корабните места от № 10а до № 17 с дълбочина 12,50 м. На запад граничи с контейнерния терминал на 17-то корабно място, а на юг сухоземната граница е на около 290 м от линията на кея. Новото корабно място ще представлява продължение на кейовата стена на 17-то корабно място и ще бъде означено като кейово място № 18.

Геометрия и размери на кесона:

Кейовата стена е с дължина 310 м плюс 30 м за странична стена за оформяне на преход и заскалявка в края на кея. Геометрията и характеристиките на кесоните са следните:

- Ширина на кесоните: 14.50 м (на дъното) и 12.50 м на тялото на кесона;
- Дължина на 1 кесон: 30,45 м (инсталирани вкл. зъбите за връзка - 29.9м без зъбите);
- Дъно – дебелина: 0.60 м;
- Външни стени: 0.40 м;
- Вътрешни стени: 0.20 м;
- Височина на стените: 16.08 м;
- Височина на кесон: 16.68 м (дъно + стени);
- Надстройка: височина: 1.70 м (и 1.0 м) с ширина 4.60 м.

Ширина на кесоните е приета 14.5 м., включваща 12.5 м. за основното тяло и 14.5 м. ширина в основата (вкл. по 1.0 м. за конзоли от всяка страна). Ширината на кесона е определяща за стабилността на кесона против преобръщане, съпротивление на хлъзгане и носеща способност на основата.

Дължината на всеки отделен кесон е 30.45 м. Тази дължина е определена с цел практичност и икономичност при строителството и капацитета на корабостроителницата и не е свързана с изискванията за носимоспособност, устойчивост или други конструктивни изисквания.

Всички кесони са взаимно свързани посредством излята на място стоманобетонна надстройка.

За кесоните е необходимо изкоп на траншея с показаната на чертежите дълбочина (до достигане на твърда почва). Траншеята се запълва с каменна основа, върху която се полагат кесоните.

Каменната основа трябва да се уплътни чрез вибро-уплътняване, за да се гарантира носещата способност на долните почвени слоеве и на самата каменна основа, както и да се елиминират до минимум краткосрочните и дългосрочните слягания по време на експлоатационния период.

Каменната основа се смята за добре уплътнена, след като е достигнато 4% слягане на насипания материал в резултат на вибро - уплътнителния процес.

Предвижда се кесоните да се запълват с пясък и/ или дребен трошен камък, за да се постигне достатъчно тегло и подходящо действие, като гравитационна конструкция.

Предвижда се кесоните да се стоят на тактове. Първи етап (такт 1) е дъното и 70 см от стените (общо 1.30м). Едновременното изливане на дъното и 70см от стените е задължително. Всеки следващ такт на изливане е от 2.45 м. Връзката между тактовете трябва да се обработва и гарантира водо - непропускливостта на бетона чрез използване на мембрана (или лента) за водоплътност.

Не се налага изграждане на нови пътища, улици и газопроводи.

Ще има необходимост от захранване с електричество на новото кейово място, но данните за това ще бъдат налични на следващия етап от развитието на инвестиционната инициатива.

Не се предвиждат взривни работи.

3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон, орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

Изграждането на ново кейово място на пристанище Варна – запад има пряка връзка със съществуващата дейност на пристанището, а именно за опериране на кораби Ro-Ro, контейнери,

Съгласно кадастралната карта, поземлен имот 20482.505.680 е със следните характеристики: разположен е в гр. Девня, община Девня, област Варна, в Промислена зона-юг, вид собственост - държавна публична, вид територия: урбанизирана, НТП -за пристанище, с обща площ 964 957 кв. м.

За реализация на обекта ще са необходими процедури по реда на Закона за опазване на околната среда, Закона за биологичното разнообразие, Закона за устройство на територията и вероятно по Закона за водите.

4. Местоположение:

Територията на пристанищен терминал Варна - запад е с обща площ **2 206 749 кв.м.** Поземлените имоти в Пристанищен терминал Варна-запад, които представляват публична държавна собственост и са предоставени за управление на ДППИ, са с обща площ *2 133 536 кв.м.* На територията на Пристанищен терминал Варна - запад са разположени и имоти частна собственост, с обща площ *64 620 кв.м.*



Фиг. 3. Разположение на съществуващите корабните места в Пристанищен терминал Варна-запад

Поземлените имоти, на които е разделена територията на Пристанищен терминал Варна - запад са показани на следващата фигура.

както и генерални, течни и сухи, насипни товари, като морско пристанище от широкообхватната TEN-T мрежа.

Този проект представлява естествено продължение на планираното развитие на пристанищен терминал Варна – запад и има за цел да подобри и развие инфраструктурата му в съответствие с осигурените подобрени възможности за достъп чрез запълване на пристанищния басейн, изграждане на нов кей, драгиране и усвояване на неизползвани терени за създаване на допълнителен капацитет и развитието на пристанището като модерен мултимодален терминал.

Съгласно проекта на ОУП на Община Девня, поземлен имот с идентификатор 20482.505.680 попада в категорията на ПРОИЗВОДСТВЕНИ ТЕРИТОРИИ - Предимно производствена устройствена зона и терени съществуващи (Пп).

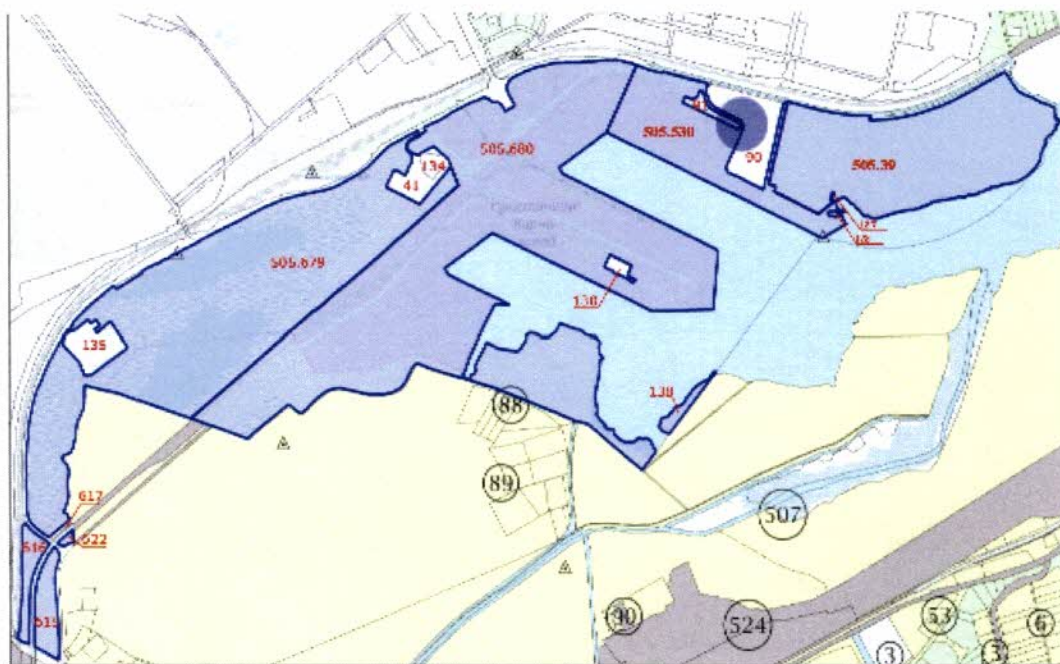
Устройствените показатели, посочени в Приложение № 1 към проекта на ОУП на Община Девня в тази зона, са следните:

- Максимална плътност на застрояване: 60%;
- Максимална интензивност на застрояване (Кинт): 2,00;
- Минимална озеленена площ: 30%.

На следващата фигура, която представлява копие на част от проекта на ОУП на Община Девня, са показани действащи/влезли в сила Подробни устройствени планове – ПР, ПЗ, ПРЗ.



Фиг. 2. Копие от ОУП с действащи/влезли в сила ПУП в района на ПТ Варна - запад

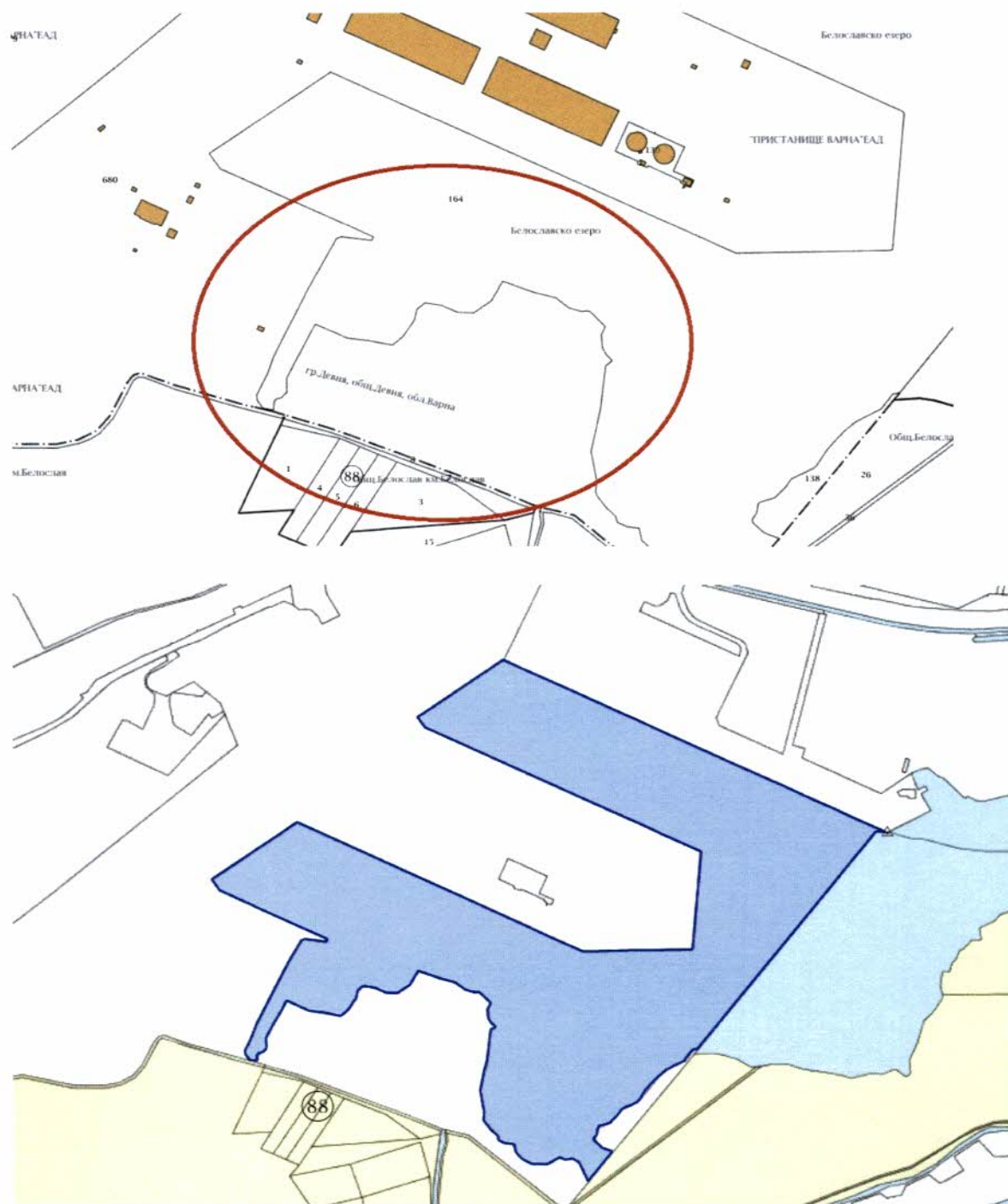


Фиг. 4. Разположение на поземлените имоти на територията на Пристанищен терминал Варна – запад

Основната пристанищна инфраструктура и съоръжения са разположени върху територия от 986 333 кв.м., вкл. и частните имоти. Останалата част от територията на пристанищния терминал, която е незастроена и е предвидена за бъдещо развитие, е с площ 1 220 416 кв. м.

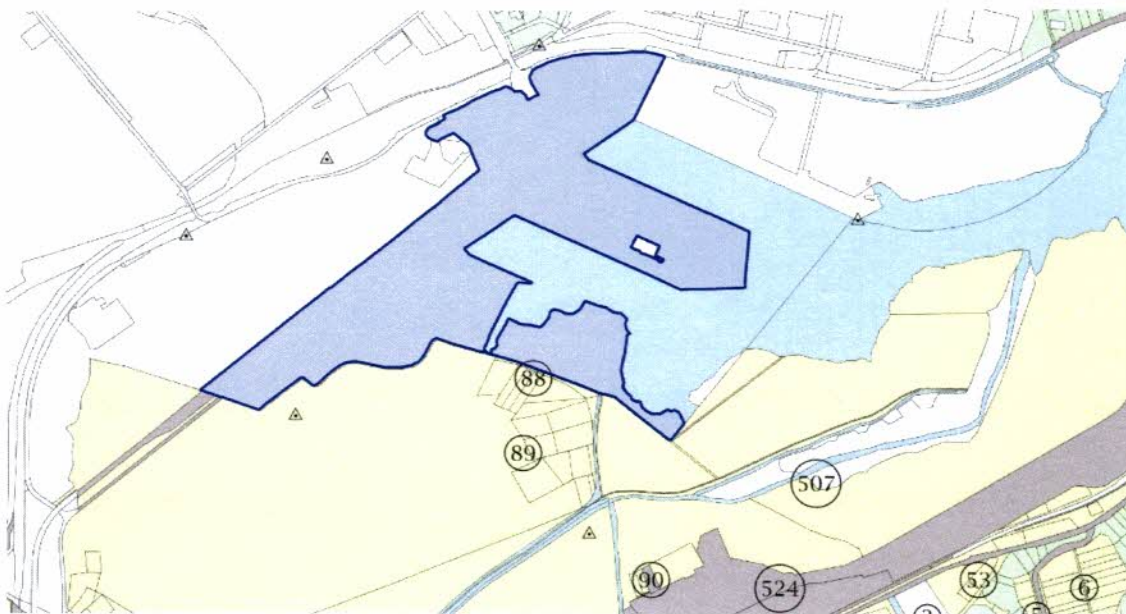
Поземлен имот № 20482.505.680 позволява развитието на пристанищен терминал Варна - запад, чиято югоизточна част представлява незастроена площ, северната граница на който представлява брегова ивица защитена от воден басейн, който се използва за оперативна акватория и зона за маневриране към корабните места от № 10а до № 17 с дълбочина 12,50 м. На запад граничи с контейнерния терминал на 17-то корабно място, а на юг сухоземната граница е на около 290 м от линията на кея.

Поземлен имот 20482.505.164, който представлява „заета от води и водни обекти“ площ, също ще бъде използван за изграждане на новото кейово място, като част от водната площ ще бъде засипана, за да се изгради новата кейова стена.



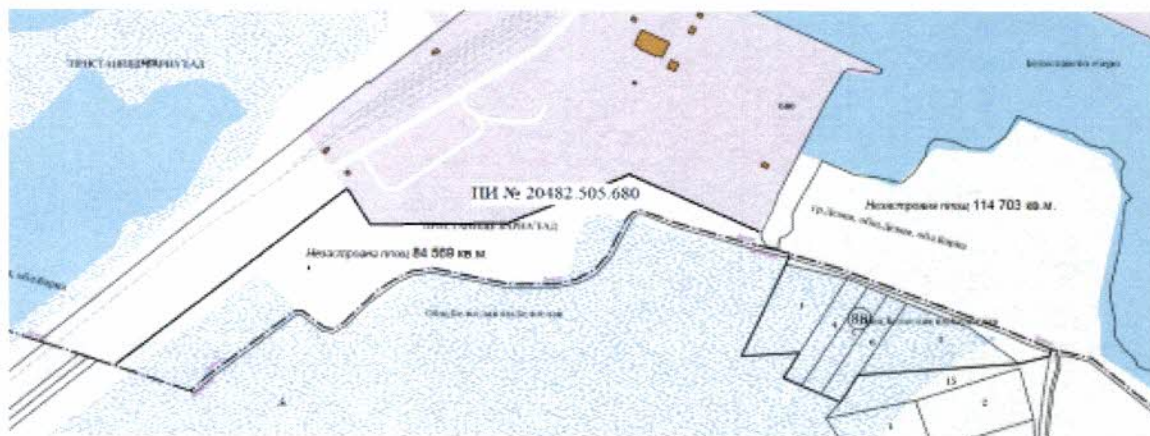
Фиг. 5. Извадка от кадастрална карта на ПИ № 20482.505.164.

На долната фигура целия имот с предназначение „заета от води и водни обекти“ е маркиран в синьо.



Фиг. 6. Извадка от кадастрална карта на ПИ № 20482.505.680

На следващата фигура е показана незастроената част от ПИ № 20482.505.680, както и се вижда засипаната част от имот 20482.505.164.



Фиг. 7. Незастроена част от ПИ № 20482.505.680 на пристанищен терминал Варна-запад

Незастроеният терен и брегова ивица предоставят изключително благоприятни технически възможности за изграждане на нов специализиран обект, комплектован с необходимите пристанищни структури, осигуряващи възможност за осъществяване на изцяло завършен процес по приемане, съхранение и експедиция на нови типове товари.

Въз основа на това е определено кейовата стена да представлява продължение на тази на 17-то корабно място. Приблизителните координати на началото и края на кейовата стена са:

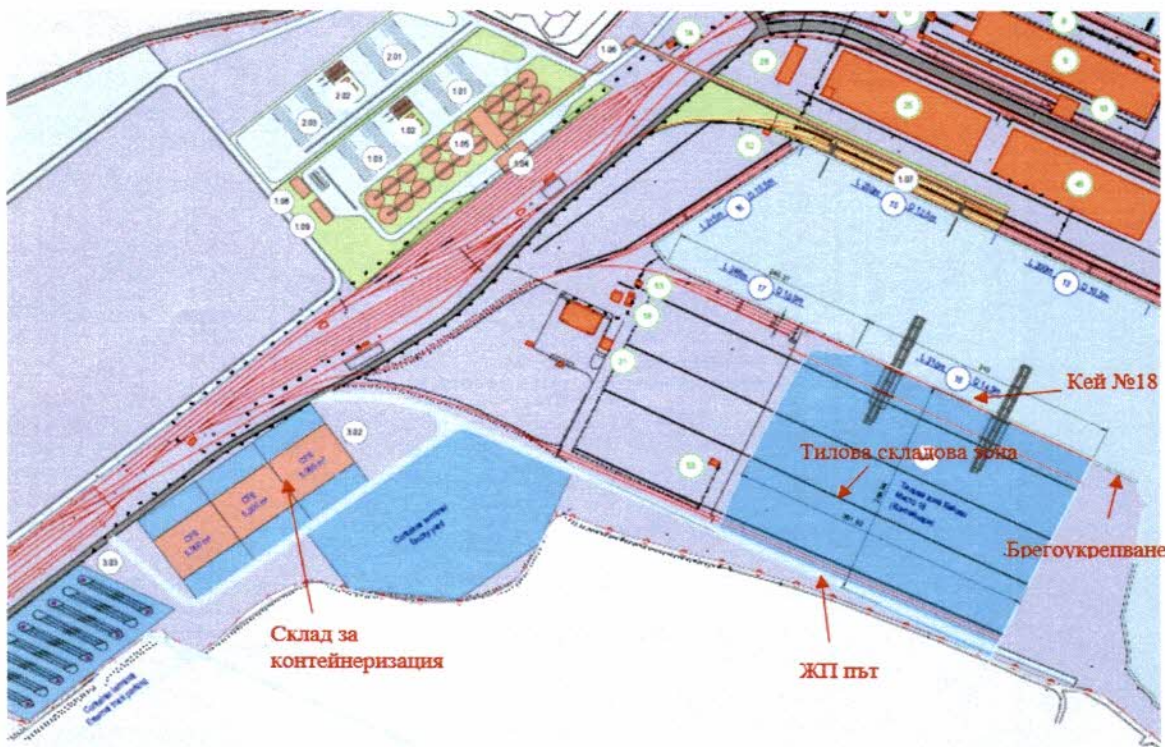
1: X: 9618863.515, Y: 4683415.203

2: X: 9619143.171, Y: 4683281.440



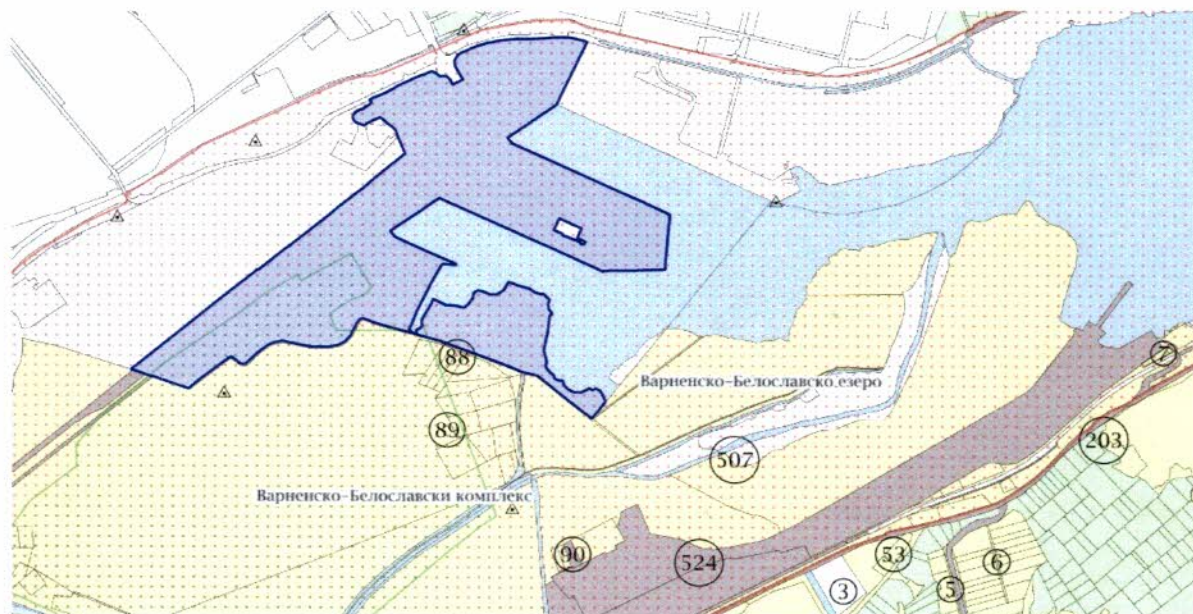
Фиг. 8. Местоположение на новото корабно място КМ 18

Ситуационният план на пристанищния терминал, технологична схема и местоположението на кейовата стена е показан на следващата фигура.



Фиг. 9. Ситуационен План на кейово място № 18

Имотът, предмет на ИП не попада в границите на защитени територии, съгласно Закона за защитените територии, *но попада в две защитени зони* съгласно Закона за биологичното разнообразие.



Фиг. 10. ПИ № 20482.505.680 спрямо защитените зони

Тези защитени зони са:

- Варненско-Белославско езеро, с код BG0000191;
- Варненско-Белославски комплекс, с код BG0000622.

Не се очаква, при реализацията на ИП, да бъдат необходими допълнителни площи, извън територията на имота.

Обектите, подлежащи на здравна защита и обектите на културното наследство ще бъдат обследвани и анализирани в следващите етапи от процедурата по ОВОС.

В резултат на реализацията на инвестиционното предложение не се очаква трансгранично въздействие, поради отдалечеността на обекта от съседни държави и факта, че няма да се отделят замърсители, които биха могли да достигнат техните територии.

Не се налага промяна в съществуващата пътна инфраструктура, нито изграждане на нова такава, извън контура на Пристанище Варна - запад.

(населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита, и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура)

5. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

Строителството ще бъде специфично, предвид характера на съоръженията. Изграждането на кесонна кейова стена се осъществява по изпитани методи, които са използвани преди на пристанище

Варна-запад. Предвижда се да се използва натрупания опит, като строителството на кесоните може да се осъществи в някоя от близките корабостроителници или на специализирана платформа/понтон с пълзящ кофраж за изграждане на кесони.

Ще се използват строителни материали, в т.ч. инертни материали.

Както по време на строителството, така и по време на експлоатацията, работниците ще ползват наличните санитарно-битови помещения на пристанището.

На този етап не се предвижда ново водоземане или водоснабдяване.

(включително предвидено водоземане за питейни, промишлени и други нужди - чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или водоземане или ползване на повърхностни води и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови)

6. Очаквани вещества, които ще бъдат емитирани от дейността, в т.ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с води:

За недопускане емитирането на приоритетни или опасни вещества, които биха могли да имат контакт с морските води е необходимо да се използват съответни строителни материали, които не биха довели до риск от замърсяване на водите. Поради това не може да се очаква емитиране на такива опасни вещества.

7. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители:

При строителството ще се емитират изгорели газове от двигатели с вътрешно горене (ДВГ) на строителната и транспортната техника. Основните замърсители, които ще се отделят от ДВГ във въздуха са CO, NOx, SO₂, въгледороди, прах (сажди).

При експлоатацията, двигателите на корабите, както и на обслужващите машини също са емитери на замърсители като CO, NOx, SO₂, въгледороди, прах (сажди).

При претоварване на насипните товари е възможна появата на неорганизираните емисии в резултат на товаро-разтоварни дейности.

8. Отпадъци, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране:

По време на строителството, след издаване на разрешение за строеж, задължително ще се приеме *План за управление на строителните отпадъци*, съгласно *Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали*. Очакваните отпадъци, които може да се генерират по време на строителството, са със следните кодове и наименования съгласно Наредба № 2/20214 г. за класификация на отпадъците:

- 17 01 01 бетон;
- 17 02 01 дървесина;
- 17 04 05 желязо и стомана;
- 17 05 04 почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03;
- 17 05 06 драгажна маса, различна от упоменатата в 17 05 05;
- 20 03 01 смесени битови отпадъци.

На този етап, количества не могат да се прогнозират.

По време на експлоатацията

Всяко пристанище има „План за приемане и обработване на отпадъци“, разработен в съответствие с изискванията на *Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България* (ЗМПВВПРБ) и *Наредба № 9/2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти*. Тези планове са одобрени от Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

В тези планове се съдържа информация за: броя и вида на корабите, които обикновено посещават пристанището; описание на процедурите за приемане и събиране на отпадъците, резултат от корабоплавателна дейност, и на остатъците от товари; процедури за уведомяване за установени несъответствия на пристанищните приемни съоръжения; статистически данни за видовете и количеството на предадените и обработени отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност, и остатъци от корабни товари; лица, отговорни за прилагане на плана; описание на оборудването и начините за предварително обработване, ако се извършва такова; описание на методите за запис на действителното натоварване на пристанищните приемни съоръжения; описание на методите за запис на получените количества отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност, и остатъци от корабни товари; описание на методите за обезвреждане на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност, и остатъци от корабни товари; информация за окончателното обезвреждане на отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност, и остатъци от корабни товари.

В страната има регистър на пристанищни оператори, предлагащи морско - техническа услуга по чл. 117б от ЗМПВВПРБ - приемане и обработване на отпадъци-резултат от корабоплавателна дейност, които са лицензирани по определен ред. Удостоверенията се издават от Изпълнителна агенция "Морска администрация".

След въвеждане в експлоатация на новото кейово място, отпадъците от него ще бъдат включени в Плана за Пристанище Варна.

Възможно е, при обработването на товарите да се генерират и други отпадъци, които следва да се управляват в съответствие със *Закона за управление на отпадъците*.

ИП не предвижда дейности по третиране на отпадъци.

9. Отпадъчни води:

Работниците на обекта ще използват наличните санитарно - битови помещения.

Дъждовните води се оттичат повърхностно, като при необходимост ще се направят обваловки, на местата където това ще бъде необходимо. Ще се използва съществуващата канализация. Не се предвижда заустване на отпадъчни води.

Не се предвижда изграждане на пречиствателно съоръжение или септична яма.

(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/водопълтна изгребна яма и др.)

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението, както и капацитета на съоръженията, в които се очаква те да са налични:

ИП не предвижда съхранение и употреба на опасни химични вещества и смеси на територията на новото кейово място по видове и количества, определени в Приложение № 3 на ЗООС, съответно не попада в обхвата на чл. 103 на ЗООС.

(в случаите по чл. 99б от ЗООС се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях)

Моля, да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от ЗООС.

Прилагам на електронен носител:

1. Документи, доказващи обявяване на инвестиционното предложение на интернет страницата на възложителя, ако има такава, и чрез средствата за масово осведомяване или по друг подходящ начин съгласно изискванията на чл. 95, ал. 1 от ЗООС:

- **копие от публикувано съобщение във вестник „Труд“ – Приложение № 1.**

2. Документи, удостоверяващи по реда на специален закон, нормативен или административен акт права за инициране или кандидатстване за одобряване на инвестиционно предложение – **Актове за собственост на имота – Приложение № 2.**

С уважение,

Петър Сеферов
Генерален директор на
ДП „Пристанищна инфраструктура“