

УТВЕРЖДАЮ

начальник управления архитектуры
и градостроительства администрации
муниципального образования

город-курорт Геленджик –

главный архитектор

В.В. Ревякин

«12» мая 2014 года



Комиссия по организации общественных обсуждений
намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая
подлежит экологической экспертизе, и организации общественной
экологической экспертизы на территории муниципального
образования город-курорт Геленджик

Общественные обсуждения намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе, назначены на основании постановления администрации муниципального образования город-курорт Геленджик от 31 марта 2014 года №781 «О проведении общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе». Информация о дате, времени и месте проведения настоящих общественных обсуждений была опубликована в следующих газетах: «Российская газета» от 4 апреля 2014 года №77, «Кубанские Новости» от 5 апреля 2014 года №60, Геленджикская городская газета «Прибой» от 5 апреля 2014 года №37.

ПРОТОКОЛ

12 мая 2014 года

№5

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Ревякин
Виктор Анатольевич

начальник управления архитектуры
и градостроительства администра-
ции муниципального образования
город-курорт Геленджик – главный
архитектор, председательствующий;

Тимофеев
Максим Станиславович

главный специалист отдела про-
мышленности, транспорта, связи и
экологии администрации муницип-
ального образования город-курорт
Геленджик, секретарь комиссии;

Полуничев
Максим Сергеевич

начальник отдела промышленности, транспорта, связи и экологии администрации муниципального образования город-курорт Геленджик;

Савиди
Антон Георгиевич

начальник правового управления администрации муниципального образования город-курорт Геленджик;

Сычева
Ирина Анатольевна

начальник управления жилищно-коммунального хозяйства администрации муниципального образования город-курорт Геленджик;

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Проектная документация предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду по объекту «Комплекс береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик» (объекты федеральной собственности).

Заказчик Открытое акционерное общество «ЛЕНМОРНИИПРОЕКТ», расположенное по адресу: г.Санкт-Петербург, Межевой канал, 3, корпус 2, докладчики: Тараскин Михаил Александрович – главный инженер проекта, Баландина Ирина Андреевна – главный специалист отдела экологического обоснования проектов ОАО «Ленморниипроект».

На общественные обсуждения прибыло 8 человек.

В общественных обсуждениях приняли участие: начальники управлений (отделов) администрации муниципального образования город-курорт Геленджик, представители заказчика общественных обсуждений, жители муниципального образования город-курорт Геленджик.

Регламент проведения общественных обсуждений:

-время для доклада выступающим участникам общественных обсуждений – не более 10 минут каждому докладчику;

-выступления в прениях – до 3 минут (не более 2-х раз по одному вопросу);

-время для справок, замечаний, вопросов – по 1 мин.

Работу обсуждений закончить без перерыва по мере рассмотрения вопросов обсуждений.

В.А.Ревякин объявил общественные обсуждения открытыми и предоставил вступительное слово докладчикам.

Слушали:

Тараскина Михаила Александровича

Добрый день, уважаемые участники слушаний.

Заказчиком проекта является ФГУП «РОСМОРПОРТ». Генпроектировщик - ОАО «ЛЕНМОРНИИПРОЕКТ». Реализация проекта выполняется по поручению президента РФ по созданию «Комплекса морской и береговой инфраструктуры в морском порту Геленджик». Объект планируется создать на территории и акватории действующего грузового морского порта Геленджик.

Проектными решениями предусматривается сохранение действующего грузового района порта с увеличением грузооборота до 800 тыс. тонн в год.

Основной задачей проекта является создание защищенной акватории яхтенной марины, с тем, чтобы в дальнейшем, с привлечением частных инвесторов, можно было создать полный комплекс туристическо – рекреационной зоны, включающую морскую составляющую, позволяющую принимать яхтенные суда длиной до 60 метров, и береговую составляющую – с развлекательными комплексами, гостиницами, ресторанами.

Проектными решениями предусматривается создание подходного канала для грузовых судов, маневровой и операционной акватории, подходного канала для яхт и создание закрытой акватории для яхт - марины. Обеспечение безопасности мореплавания предусматривает создание дополнительных знаков системы навигационного обеспечения, которое предполагается создать как на существующей территории и землях водного фонда, так и системы навигационных знаков, которые будут создаваться на создаваемых гидротехнических сооружениях. В составе проектируемого объекта предполагается как яхтенная марина, так и грузопассажирский район, включающий в себя 2 причала для приема грузовых судов дедвейтом до 5 тыс. тонн, 1 причал для приема пассажирских паромов и 1 причал для приема судов портофлота.

Яхтенная марина формируется двумя ограждающими молами: северным и южным. Внутри марины предусматривается установка плавучих причалов. Все прибывающие суда будут обеспечиваться электропитанием. Бункеровка топливом грузовых и пассажирских судов внутри марины не планируется. Бункеровка яхт будет осуществляться от плавучей заправочной станции.

На береговой части предусматривается создание морского пункта пропуска, позволяющего выполнять таможенную очистку прибывающих грузов, а так же выполнять все необходимые виды контроля; комплекса инженерных сетей (котельная, очистные сооружения); для обслуживания прибывающих пассажиров и яхт - морского вокзала и здания эллинга.

Поступили следующие вопросы к заказчику и даны ответы:

Ревякин В.А.: Насколько молы выдвинуты в акваторию?

Тараскин М.А.: Порядка 300 м. от существующего уреза воды.

Ревякин В.А.: Существующий грузооборот на данный момент?

Тараскин М.А.: На данный момент 350 тыс. т/год.

Ревякин В.А.: Увеличение будет более чем в два раза?

Тараскин М.А.: Да, но при этом заказчик не меняет номенклатуру грузов. Номенклатуру сейчас составляют: овощи, фрукты, рефрижераторные трейлеры, которые доставляются паромами Ро-Ро.

Ревякин В.А.: Просчитывали уже сколько яхт примерно будет иметь возможность пришвартоваться?

Тараскин М.А.: У нас сейчас получается, по тому внутреннему распределению, которое мы приняли на основании аналогичных марин в Черноморском и Средиземноморском бассейне – 256 яхт. Но в зависимости от наполняемости марины, от типов яхт, которые туда будут по факту приходить, это количество может варьироваться.

Ревякин В.А.: Вы упомянули про глубоководный выпуск.

Тараскин М.А.: Да, у нас будет единый выпуск. Это решение появилось по результатам полученных технических условий управления ЖКХ Геленджика, в котором нам было прописано установить собственное очистное сооружение и глубоководный выпуск.

Сычева И.А.: Хозяйственно-фекальную канализацию объединяете с ливневой и сбрасываете по единому выпуску? Это же разные типы вод? И какова длина глубоководного выпуска и мощность очистных сооружений?

Тараскин М.А.: Есть ливневая канализация и есть хозяйственно-фекальная, которые идут на очистные сооружения отдельно. Длина глубоководного выпуска порядка 80 м, мощность по хозяйственно-бытовым стокам 135 куб. м³, по ливневой – 1150 куб. м³.

Сычева И.А.: По имеющейся у меня информации технические условия были выданы только на ливневую канализацию, по хозяйственно-фекальной необходимо уточнить и хотелось бы видеть технические условия!

Веселов С.И., житель курорта: Предусматривали ли вы транспортную инфраструктуру, подъездные пути?

Тараскин М.А.: Расширением подъездной дороги занимается инвестор, ЗАО «Геленджикский морской порт». По нашим сведениям у них есть на данный момент утвержденный проект и план реконструкции подъездных путей.

Осипов П.В., ЗАО «ГМП»: Имеется согласованная с администрацией муниципального образования город-курорт Геленджик схема организации дорожного движения на данном участке дороги.

Ревякин В.А.: Как будет образована конструкция молов?

Тараскин М.А.: Южный мол – отсыпная конструкция: в теле укладывается несортированный камень и прикрывается сортированным камнем различ-

ных фракций, на наиболее волноопасных участках прикрывается гидроподными массами до 3 тонн.

Северный мол представляет собой комбинацию искусственного земельного участка и гидротехнического сооружения.

Ревякин В.А.: Как решается вопрос по круговому течению в бухте?

Тараскин М.А.: Мы, безусловно, меняем направление течения, но не ухудшаем его. Что касается течений, заносимости, литодинамических процессов, которые будут происходить, мы привлекали специализированную организацию, которая с применением сертифицированных программных комплексов моделировала процессы бухты именно с учетом создания нашего проектируемого объекта, точно также моделировали водообмен внутренней акватории.

Ревякин В.А.: Есть сомнения по беспрепятственному течению и водообмену. Пример – пляж ЗАО «Пансионат с лечением «Приморье». На какую глубину выходят молы?

Тараскин М.А.: Глубина порядка 6 метров.

Ревякин В.А.: ля судов это достаточно? Или предусмотрено дноуглубление?

Тараскин М.А.: На канале, на операционной акватории, маневровом рейде и небольших участках марины предусмотрены дноуглубительные работы.

Ревякин В.А.: На какие глубины?

Тараскин М.А.: Проектная отметка для грузовой территории минус 8,8–8,9 м., для пассажирских судов минус 8,2 м., для портофлота 5,4 м., для яхтенных марин максимальная глубина минус 4,7 м.

Бахтеев А.А., пенсионер: В районе марины водообмена не будет, примеры уже есть. Конструкция причалов должна оставаться сквозной. Т.е. как были течения, так они и должны остаться. Тогда и на акватории марины и в самой бухте будет соблюден водообмен. Дноуглубительные работы также приведут к увеличению наносов. Почему рассмотрена только одна конструкция?

Тараскин М.А.: На первом этапе мы разрабатываем основные технические решения реализации проекта. Заказчику было предоставлено технико-экономическое сравнение гидротехнических конструкций. Любая конструкция оценивается с позиции многих факторов. Если у нас недорогая конструкция, которая обеспечивает все необходимые условия функционирования, безопасности, экологичности, зачем принимать более дорогую конструкцию.

Веселов С.И.: Каким образом осуществляется водообмен внутри марины?

Тараскин М.А.: Точно таким же образом, как и на всей акватории – приливно – отливным течением.

Сычева И.А.: Есть предложение для заказчика, проработать данный вопрос с ГНЦ ФГУГП «Южморгеология».

Бахтеев А.А.: Также есть предложение рассмотреть данный вопрос на общественном экологическом совете при главе муниципального образования город-курорт Геленджик.

Слушали:

Баландину Ирину Андреевну

Добрый день, уважаемые участники слушаний.

В соответствии с требованиями российских законодательных актов, в рамках проектных работ по строительству Комплекс береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик специалистами ОАО Ленморнии-проект была проведена оценка воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду. Материалы оценки воздействия разработаны для информирования общественности в рамках процедуры общественных обсуждений, и несут прежде всего качественную оценку возможных последствий намечаемой деятельности.

В соответствии с действующими природоохранными нормативными документами оценка воздействия на окружающую среду включает несколько этапов:

- покомпонентная оценка современного состояния окружающей среды. Она проводится на основе результатов инженерно-экологических изысканий, а так же анализе фондовых материалов;
- выявление существующих экологических ограничений – наличия ООПТ, местообитаний редких видов животных и растений, объектов культурного наследия, запретных для производства работ сроков и т.д.;
- идентификация и описание вероятных источников и видов воздействия;
- собственно оценка воздействий, прогнозирование вероятных экологических последствий намечаемой деятельности;
- разработка комплекса природоохранных мероприятий, а также программы экологического мониторинга в ходе реализации намечаемой деятельности.

Рассмотрим каждый этап более подробно.

Инженерно-экологические изыскания.

В июле-ноябре 2013 года в акватории Черного моря и на территории в районе предполагаемого строительства специалистами ОАО «Ленморнии-проект» были проведены комплексные инженерно-экологические изыскания. Согласно требованиям СП 47.13330.2012 (Инженерные изыскания для строительства. Основные положения) и СП 11-102-97 (Инженерно-экологические изыскания для строительства) получена комплексная оценка природных условий территории, включающая природно-климатическую, социально-экономическую характеристики, состояние растительного и животного мира. Специалистами получены результаты измерения и лабораторного анализа гидрометеорологиче-

ских, гидрохимических и санитарно-бактериологических параметров морской среды, а также результаты оценки фоновое состояние и степени загрязненности почво-грунтов и донных отложений в запроектированном контуре строительства объектов Комплекса по основным факторам риска (химическим, микробиологическим, паразитологическим, токсикологическим).

Проведенные исследования позволили достаточно полно охарактеризовать и оценить современное состояние окружающей природной среды и спрогнозировать возможные изменения в зоне влияния строительства Комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик для разработки комплекса природоохранных мероприятий.

Экологические ограничения.

В районе строительства «Комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик» особо охраняемые природные территории местного, регионального и федерального значения отсутствуют

К зонам с особыми условиями использования территорий относятся также зоны охраны объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

По результатам археологических исследований на указанной территории, было установлено, что объекты культурного наследия на земельном участке отсутствуют, однако земельный участок частично расположен в границах зон охраны объекта культурного наследия (памятника археологии) регионального значения - Поселение «Торик» (Тонкий мыс, ул. Десантная, около гостиницы «Чайка»), на котором предусматривается проведение археологического надзора при производстве земляных работ.

Программа комплексных охранно-спасательных мероприятий по объектам археологического наследия представлена в научно-исследовательской работе «Обеспечение сохранности объектов культурного наследия».

Ограничения сроков работ прежде всего будут связаны с периодами нереста промысловых видов рыб в прибрежной зоне и с сезонным рекреационным использованием побережий в районе Геленджика.

Основные источники и виды воздействия.

Оценка воздействия выполняется для предупреждения возможной деградации окружающей среды под влиянием планируемого строительства, обеспечения экологической стабильности территории района, создания благоприятных условий жизни населения.

Прогнозируемый уровень экологической нагрузки от реконструкции объекта определен по наиболее вероятным (значимым) показателям:

- воздействие объекта на атмосферный воздух;
- акустическое воздействие;
- воздействие на поверхностные воды;

- воздействие на водные биологические ресурсы;
 - воздействие при обращении с отходами.
- Рассмотрите основные воздействия подробнее.

Воздействия на атмосферный воздух.

Строительство комплекса береговой и морской инфраструктуры будет осуществляться в районе с низким фоновым загрязнением атмосферы.

В Геленджикском морском порту не предусматривается перегрузка грузов представляющих опасность для атмосферного воздуха.

При проектировании комплекса будут использованы мероприятия по защите атмосферного воздуха от загрязнения соответствующие современному мировому уровню развития природоохранных технологий.

В представленных материалах мы делаем предварительный вывод о том, что строительство проектируемого объекта не окажет значительного воздействия на атмосферу селитебной зоны.

Воздействие на поверхностные воды.

Основным негативным фактором при строительстве Комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик является производство дноуглубительных работ и складирование извлеченного грунта в подводный отвал

Характерным видом воздействия на водную среду при извлечении донных отложений является загрязнение водной среды взвешенными веществами и вредными химическими примесями, которое оценивается через соответствующие виды экологического ущерба.

Оценка ущерба наносимого водному объекту заключается в расчете платежей за загрязнение воды взвешенными веществами и химическое загрязнение воды и донных осадков.

Воздействие на водные биологические ресурсы.

Основные источники и виды воздействия на окружающую морскую среду и водную биоту при строительстве и эксплуатации объекта включают:

использование участка акватории водного объекта для проведения гидротехнических работ;

механическое уничтожение бентосных форм на площадях отторжения морского дна;

угнетение бентосных организмов при заилении акватории в результате проведения строительных работ;

механическое уничтожение планктонных форм при погружении свай, шпунта, засыпке полости причала;

угнетение гидробионтов вследствие снижения освещенности морской воды за счет увеличения мутности при строительных работах;

угнетение гидробионтов вследствие повышения уровня шума и вибраций вследствие работы строительной техники и плавсредств;

локальное термическое воздействие на акваторию от систем охлаждения силовых энергетических установок судов;

поступление в воду загрязняющих веществ из донных осадков при распространении взвеси.

Наибольший ущерб будет причинен при механическом уничтожении бентосных форм на площадях отторжения дна при гидротехнических работах в объеме отторжения акватории.

Оценка воздействия на водные биологические ресурсы при проведении предусмотренных проектом работ выполняется специализированной организацией ФГУП «АзНИИРХ». По согласованию с Азово-Черноморским территориальным управлением Росрыболовства так же будет определен перечень компенсационных мероприятий по воспроизводству биоресурсов.

Воздействие при обращении с отходами.

Источники образования отходов в процессе строительства и эксплуатации: материалы, используемые при строительстве; строительно-монтажные работы; дноуглубительные работы; производственные и бытовые помещения; работа столовой; техническое обслуживание и ремонт колесной техники; работа станков; санитарная уборка территории; жизнедеятельность работающего персонала;

Отходы, образующиеся при строительстве и эксплуатации комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик, классифицированы в соответствии с Федеральным классификационным каталогом отходов, утвержденным приказом МПР России от 02.12.2002г. № 786. В соответствии с данным каталогом отходы подразделяются на 5 классов опасности.

Для оценки воздействия на состояние окружающей среды при строительстве и эксплуатации комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик необходимо осуществлять экологический контроль (мониторинг) за сбором, хранением и транспортировкой отходов, постоянно следить за соблюдением экологической безопасности и техники безопасности при обращении с отходами.

Экологическому контролю должны подвергаться все места временного хранения отходов, образующихся в процессе строительства и отходов потребления с учетом их физико-химических свойств. По отношению к отходам, временно хранящимся на территории строительства, должен проводиться визуальный контроль за соблюдением правил хранения и своевременным вывозом (удалением) отходов.

Периодичность контроля, точки замеров и перечень определяемых вредных веществ согласовываются с местными органами и учреждениями санитарно-эпидемиологической службы.

Производственный экологический мониторинг и контроль.

Производственный экологический контроль (мониторинг) включает в себя проведение экологического контроля при строительстве, эксплуатации объекта, а так же при авариях, и регулярные наблюдения (экологический мониторинг) при строительстве и эксплуатации объекта.

До начала производства работ необходимо уточнить основные элементы мониторинга: количество и расположение станций, перечень наблюдаемых параметров, периодичность и условия отбора проб.

Следует отметить, что в период строительства и эксплуатации проектируемого объекта рекомендуется сохранить имеющуюся систему мониторинга ЗАО «Геленджикский морской порт» с включением дополнительных станций, объектов контроля и наблюдаемых параметров.

О результатах контрольных измерений следует регулярно сообщать в Азово-Черноморский филиал ФГУП «Росморпорт» и государственные областные специально уполномоченные органы в области охраны окружающей среды.

Мы считаем, что при соблюдении всех проектных решений и принципов экологической безопасности негативные последствия от реализации проекта будут сведены к минимуму.

Поступили следующие вопросы к заказчику и даны ответы:

Сычева И.А.: Куда планируется вывозить грунт после дноуглубительных работ?

Баландина И.А.: Грунты дноуглубления планируется вывозить дноуглубительной техникой в действующий отвал грунтов № 922 в районе Тамани, удаленного от района дноуглубления на 80 км.

Ревякин В.А.: Какова технология дноуглубления?

Баландина И.А.: Дноуглубительные работы планируется проводить поэтапно, технические средства дноуглубления, с помощью которых будут проводиться работы, подобраны с учетом запрета работы с мая по октябрь, т.е. в курортный сезон, с повышенной рекреационной нагрузкой.

Ревякин В.А.: Сколько по времени займут дноуглубительные работы?

Баландина И.А.: В общей сложности эти работы займут порядка 12 месяцев.

Ревякин В.А.: Работы по дноуглублению, отсыпке моллов будут вестись параллельно?

Тараскин. М.А.: Да – Мы отсыпаяем искусственный земельный участок теми грунтами, которые пригодны после дноуглубления. Непригодные – вывозим в отвал.

Веселов С.И.: Скажите, а вы делали шурфы для изучения грунтов?

Тараскин. М.А.: Да.

Веселов С.И.: Каковы результаты исследований?

Тараскин. М.А.: В прибрежной части наблюдаются выходы флишевой толщи, встречаются и небольшие участки песка. С увеличением глубины мощность песка возрастает, в районе голов молов нашли довольно мощный слой илов. На канале и акватории встречены прослойки ила, но при дноуглублении мы до них не достаем.

Ревякин В.А.: И вернемся к грузообороту. 800 тысяч тонн – это 100 единиц грузового транспорта в сутки. Имеется такая пропускная способность дорого и подъездных путей к марине?

Осипов П.В.: Имеется.

Ревякин В.А.: Считаю необходимым рассмотреть повторно вопрос движения грузового транспорта по дорогам муниципального, регионального и федерального значений при выезде с территории марины.

Выводы по результатам общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе.

Рекомендовать направить материалы объекта на государственную экологическую экспертизу с учетом поступивших замечаний.

Секретарь



М.С.Тимофеев

Участники общественных обсуждений:

Веселов С.И.



Калмыков А.В.



Крец Т.Г.



Осипов П.В.

