

ПРОТОКОЛ

проведения общественных слушаний по проектной документации: «Специализированный зерновой терминал в морском порту Зарубино», включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности.

Дата и время проведения слушаний: 18.07.2017, 15.00 – 17.00.

Место проведения слушаний: МАУ «Развитие» по адресу: Приморский край, Хасанский район, пгт. Зарубино, ул. Строительная, 24А.

Состав материалов, представленных на общественные слушания:

Экспозиционные материалы, техническое задание на выполнение оценки воздействия на окружающую среду и проектная документация Специализированного зернового терминала в морском порту Зарубино, включающая материалы по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности.

Заказчик проекта и общественных обсуждений: Общество с ограниченной ответственностью «Дальневосточный зерновой терминал» (ООО «ДВЗТ»).

Генеральный проектировщик: Общество с ограниченной ответственностью «МОРСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И ТЕХНОЛОГИИ» (ООО «МОРСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ»).

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Хасанского муниципального района Приморского края.

В общественных слушаниях приняли участие представители:

Администрации Хасанского муниципального района, МКУ «Администрация Зарубинского городского поселения», Заказчика ООО «ДВЗТ», Генерального проектировщика ООО «МОРСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ», исполнителя работ по оценке воздействия на окружающую среду ООО «ЦЭИ-Энерго» и общественности.

Всего присутствовали 114 (сто четырнадцать) человек (Лист регистрации участников – Приложение 1 к настоящему протоколу).

Секретарь комиссии: Бабич Наталья Геннадьевна - заместитель начальника управления жизнеобеспечения, градостроительства и имущественных отношений администрации Хасанского муниципального района.

Секретарь комиссии объявила, что на момент начала слушаний замечания и предложения в адрес администрации не поступили.

Председатель комиссии Бренчагов Максим Николаевич – заместитель главы администрации Хасанского муниципального района – рассказал, что сегодня он присутствует на слушаниях не только как зам. главы администрации Хасанского муниципального района. Он является председателем организационной комиссии по подготовке и проведению общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) проектной документации: «Специализированный зерновой терминал в морском порту Зарубино», включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности.

Слушания проводятся в соответствии с Федеральным законом №174-ФЗ от 23.11.1995 «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05. 2000 № 372, на основании Постановления администрации Хасанского муниципального района № 332-па от 07.06.2017.

Экспозиционные материалы, техническое задание и проектная документация, включающая материалы по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности, были доступны для ознакомления общественности с 16.06.2017г. по 18.07.2017г. на сайте администрации Хасанского муниципального района: www.prim-hasan.ru, в МБУ «Хасанская межпоселенческая (районная) библиотека» по адресу: Приморский край, Хасанский район, пгт Славянка, ул. Ленинская, д. 70 и в администрации МКУ «Администрация Зарубинского городского поселения» по адресу: 692725, Приморский край, Хасанский район, пгт. Зарубино, ул. Строительная, д. 19А (каб. 4) в рабочие дни с 9.00 до 18.00.

В сегодняшних слушаниях принимают участие глава администрации Хасанского муниципального района Овчинников Сергей Владимирович, глава администрации Зарубинского городского поселения Неглядов Олег Иванович, члены комиссии по подготовке и проведению общественных обсуждений, представители Заказчика проекта ООО «ДВЗТ», Генерального проектировщика ООО «МОРСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ», исполнителя работ по оценке воздействия на окружающую среду ООО «ЦЭИ-Энерго», представители общественности.

С докладом и презентацией проекта и оценки его воздействия на окружающую среду выступят представители Заказчика и разработчиков проектной документации. Доклад будет целостным, по регламенту будет длиться порядка 30 минут. Содокладчики будут меняться. Прошу всех принять активное участие в обсуждениях после того, как прослушаем весь Доклад. По регламенту на вопросы и предложения выступающим отводится до 2-х минут.

Слово для представления проекта «Специализированный зерновой терминал в морском порту Зарубино» представляется главному инженеру ООО «ДВЗТ» Максиму Петровичу Гончарову.

Все выступления сопровождались демонстрацией слайдов на большом экране.

Гончаров Максим Петрович поблагодарил общественность за такое посещение и заинтересованность, также поблагодарил администрации Хасанского муниципального района и Зарубинского городского поселения за организацию данных общественных обсуждений, после чего приступил к докладу «Специализированный зерновой терминал в морском порту Зарубино».

Заказчиком данного проекта является Общество с ограниченной ответственностью «Дальневосточный зерновой терминал», генеральной проектной организацией является Общество с ограниченной ответственностью «МОРСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И ТЕХНОЛОГИИ».

Данный проект реализуется в соответствии со следующими базовыми документами:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030г., утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации.
2. Долгосрочная программа развития акционерного общества «Объединенная зерновая компания» на 2015 -2020 годы, одобренная Правительством Российской Федерации.
3. Схема территориального планирования Российской Федерации в сфере федерального транспорта, утвержденная Правительством России.
4. Также данный терминал является частью развития международного транспортного коридора Приморье-2, концепция которого также одобрена Правительством Российской Федерации.

Расположение терминала планируется в непосредственной близости от действующего порта Зарубино на территории порядка 39 га.

Более подробно о технической стороне проекта расскажет генеральный директор генеральной подрядной организации Михаил Ювинальевич Николаевский.

Николаевский Михаил Ювинальевич поблагодарил собравшихся за такой интерес к проекту, отметив, что вдохновлен таким количеством собравшихся на слушания людей: их проектная организация участвует ежегодно в 5 - 7 общественных слушаниях, в т. ч. на Дальнем Востоке, но с такой явной активностью встречается редко.

Специализированный зерновой терминал предназначен для кратковременного хранения и перевалки на все виды транспорта экспортных и импортных зерновых грузов

Расчетный грузооборот Специализированного зернового терминала в морском порту Зарубино составит 10 млн. тонн в год при полном развитии, первая очередь – 3,5 млн. тонн в год.

Территория терминала включает несколько функционально-технологических зон: железнодорожный грузовой фронт и выставочный железнодорожный парк, автомобильный грузовой фронт, зоны хранения зерна в силосных складах, морской грузовой фронт с зоной таможенного и пограничного контроля, зоны размещения объектов административного, бытового и вспомогательного назначения.

Терминал вытянут вдоль берега на 2,6 км.

Основные технические показатели:

предусмотрено 2 грузовых причала (в первой очереди 1);

зернохранилище на 447 тыс. тонн (в первую очередь на 222 тыс. тонн, во вторую – 225 тыс. тонн);

расчетные суда дедейтотом от 15 до 110 тыс. тонн («Постпанамакс»); пути движения судов не будут меняться, движение будет проходить по существующим путям;

скорость погрузки судов до 4000 т/час, скорость выгрузки – до 1600 т/час;

предусматривается одновременная разгрузка:

- на железнодорожном грузовом фронте 12 вагонов,

- на автомобильном грузовом фронте 4 автомобилей-зерновозов.

Терминал предусматривает практически любые варианты перегрузки зерна как на прием, так и на отправку: железная дорога – склад – судно, автомобильный транспорт – склад – судно, судно – склад - железная дорога или автомобильный транспорт, прямые варианты: железная дорога – судно, судно – железная дорога, судно - автотранспорт. Технологическая схема позволяет выполнять хранение и одновременную разгрузку и погрузку зерновых грузов на морском, железнодорожном и автомобильном грузовых фронтах.

Предусмотрено высокотехнологичное оборудование на всех этапах работы с зерном.

На всех этапах транспортировки и хранения первостепенное значение придается обеспечению качества зерна и исключению выброса в атмосферу зерновой пыли. Борьба с пылением начинается еще на стадии выгрузки зерна на автоматизированной станции разгрузки железнодорожных вагонов и на узле выгрузки автотранспорта. Для этого применяется высокоэффективная технология замасливания: зерно опрыскивается и покрывается тончайшей пленкой растительного масла, практически исключая пыление. Кроме этого, на всех узлах перегрузки зерна есть аспирационные установки, которые по сути высасывают зерновую пыль и возвращают ее в груз.

Транспортировка зерна на склад, хранение на складе, транспортировка от склада на судно или на сухопутный транспорт – вся технология проходит в закрытом исполнении. Прямого контакта зерна с атмосферой, с окружающей средой нет. Загрузка судна происходит через специальный рукав, который регулирует высоту падения зерна, что также резко сокращает пыление.

Планируется, что на первом этапе объекте будет работать до 340 человек, включая сотрудников терминала и государственных органов, на полное развитие – до 406 человек. Причем, это работники высококвалифицированные в первую очередь, т.к. на объекте предусмотрена полная механизация и автоматизация. Автоматизация позволяет обеспечить контроль всех показателей по грузу, по оборудованию, по состоянию окружающей среды, обеспечить качество зерна, промышленную безопасность, энергосбережение и, разумеется, экологическую безопасность.

Поскольку в основе нашего подхода экологическая безопасность, по вопросам экологической безопасности передаю слово ведущему эксперту-экологу, исполнителю работ по оценке воздействия на окружающую среду Матвеевой Ольге Николаевне.

Матвеева Ольга Николаевна перечислила цели оценки воздействия на окружающую среду, которыми, в частности, являются:

- оценка современного состояния всех компонентов окружающей среды, изучение климатических, геологических, ландшафтных, гидрологических и социально-экономических условий района расположения намечаемой деятельности;
- выявление факторов воздействия на окружающую среду и оценка уровня их воздействия; оценка социальных, экономических и иных последствий деятельности;
- разработка мероприятий по предотвращению, снижению или смягчению негативного воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности терминала;
- разработка мероприятий производственного экологического контроля и мониторинга.

В конце 2016 – начале 2017 г. были проведены инженерно-экологические изыскания, которые включали целый комплекс исследований природной среды и социально-экономических условий места размещения терминала. Современное экологическое состояние, включая характеристики атмосферы, вод, почвы, физических факторов, было определено по результатам проведенных лабораторных исследований аккредитованной организацией. Исследованы животный и растительный мир, в том числе водные обитатели бухты Троицы и прилегающих районов Японского моря, виды животных и растений, занесенные в Красную книгу, охотничьи виды, пути миграции. Сделан прогноз возможных неблагоприятных воздействий на окружающую среду, даны предложения к программе экологического мониторинга на период строительства и на период эксплуатации, и рекомендации и предложения по предотвращению и снижению воздействия на окружающую среду.

Участок, отведенный под строительство зернового терминала, примыкает непосредственно к территории действующего морского порта Зарубино. Морской порт является незамерзающим портом. Режим работы порта круглогодичный, круглосуточный. В морском порту обслуживают пассажиров и проводят операции с грузами.

Ближайшая жилая застройка располагается от границы землеотвода проектируемого терминала с западной стороны на расстоянии 30 м, а от железнодорожного грузового фронта на расстоянии 650 м.

Основные источники воздействия работы терминала на атмосферный воздух – это автомобильный и железнодорожный транспорт, морские суда и буксиры, конвейеры и узлы перегрузки, энергетическое хозяйство, объекты водоснабжения, канализация, вспомогательные объекты.

Основными загрязняющими веществами, которые могут выделяться в атмосферный воздух в процессе эксплуатации зернового терминала, являются диоксид азота и диоксид серы, возникающие от работы энергетического комплекса и транспорта, и зерновая пыль.

Проведённые расчеты не выявили на границе расчетной санитарно-защитной зоны и на территории ближайшей жилой застройки превышения предельно допустимых концентраций загрязняющих веществ.

Для этого проектом предусматриваются мероприятия по охране атмосферного воздуха: прежде всего предусмотрено недопущение работы неисправной техники на территории терминала, постоянный контроль за точным соблюдением технологического процесса и регламента работы водного и наземного транспорта; это применение эффективной системы пылеподавления и пылеулавливания, установка аспирационных систем на всем протяжении технологического процесса, применение новых технологий – системы замасливания зерна; это установка фильтров для очистки выхлопных газов от генераторных установок, установка фильтров на вентиляции ремонтно-механического участка.

Обязательно обеспечение мониторинга воздействия на окружающую среду.

Как на любом другом предприятии, на проектируемом объекте будут источники шума, к которым относятся работа автомобильного и железнодорожного транспорта, конвейеров и перегрузочной техники, электростанции и трансформаторов, двигателей портофлота.

В процессе проведения расчетов на территории ближайшей жилой застройки и на границе расчетной санитарно-защитной зоны терминала превышение предельно допустимых уровней шума выявлено не было. Также не будет превышения ПБУ по всем прочим физическим факторам воздействия.

Это достигается предусматриваемыми проектом мероприятиями по защите от акустического воздействия, включающими, в частности:

- применение эффективных акустических фильтров на всей подвижной технике; применение шумозащитных кожухов, ограждений, звукоизолирующих корпусов моноблочных установок;
- применение шумоглушителей на всех приточных и вытяжных установках;
- применение звукопоглощающих материалов;
- ориентация источников шума в противоположную сторону от защищаемых объектов и др.

Огромное значение имеет охрана почвы, подземных и поверхностных вод.

К основным потенциальным источникам воздействия на почвы и воды относятся железнодорожный и автомобильный транспорт, электростанция, трансформаторы, двигатели портофлота. Но проектными решениями предусмотрены мероприятия по снижению и исключению негативного воздействия в период эксплуатации зернового терминала. К этим мероприятиям относятся: сбор всех стоков с поверхности территории терминала и отведение их по закрытой системе канализации в очистные сооружения для дальнейшей очистки до концентраций ниже предельно допустимых для морских водоемов рыбохозяйственного значения, контроль за соблюдением технологического процесса и регламента работы наземного и водного транспорта. Хозяйственно-бытовые стоки также очищаются до ПДК морских водоемов рыбохозяйственного значения.

Большая часть территории зернового терминала имеет твердое покрытие, стоки и смывы с которого собирается организованно в ливневую канализацию. Предусматривается своевременная уборка территории, селективное хранение отходов в закрытых контейнерах на специальной площадке с твердым покрытием и своевременный вывоз отходов производства и потребления на специализированный полигон. В почву никакие загрязнения не попадают.

Обращению с отходами уделяется особое внимание. Предусматривается:

- учет отходов и на стадии строительства, и на стадии эксплуатации;
- раздельное накопление и закрытое, в контейнерах, хранение отходов разных видов на специальной площадке с твердым покрытием;
- проведение ремонтных и профилактических работ на специальных площадках и в помещениях ремонтно-механических мастерских; на территории терминала не предусмотрено осуществление ремонтных работ автотранспорта – только текущий ремонт технологического оборудования;
- обучение персонала обращению с отходами;
- применение современных технологий утилизации; использование инсинераторной установки для уничтожения опасных отходов;
- своевременный вывоз отходов на лицензированные полигоны, своевременная пролонгация договоров на вывоз отходов.

Расчетная санитарно-защитная зона (СЗЗ) представлена на слайде. На объекте на проектируемом терминале располагается несколько объектов, от которых по отдельности и в совокупности определена расчетная СЗЗ. Составляет она 100 м с сокращением в западной части до 50 м и до 30 м на отдельных участках.

Выводы:

- Результаты расчета рассеивания выбросов всех загрязняющих веществ от источников на территории проектируемого терминала показывают, что концентрации этих веществ в воздухе на границе жилой застройки и на границе расчетной СЗЗ не превысят предельно допустимых концентраций, определенных санитарно-гигиеническими нормами содержания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест;
- Согласно проведенному расчету, уровни шума и прочих физических факторов воздействия в жилой зоне и на границе расчетной СЗЗ объекта не будут превышать предельно допустимых уровней, предусмотренных санитарными нормами.
- Сбор и очистка сточных вод, обращение с отходами производства и потребления предусмотрены в соответствии с экологическими и санитарными нормативами и обеспечивают предотвращение загрязнения почвы и водного объекта.
- Анализ существующего состояния района расположения проектируемого терминала и оценка намечаемой хозяйственной деятельности объекта показывают, что воздействие этой деятельности на окружающую среду будет допустимым.
- Важными социальными аспектами станут создание новых рабочих мест, дополнительные отчисления в региональный и муниципальный бюджеты.
- Строительство зернового терминала окажет позитивное воздействие на развитие социальной и инженерной инфраструктуры Зарубинского городского поселения и Хасанского административного района.

Далее **председатель** слушаний **Бренчагов М. Н.** объявил о переходе к обсуждению, вопросам и ответам на них.

Чтобы вопросы попали в протокол, надо понять руку, представиться, чтобы секретарь успела записать в протокол.

Вопрос - Кушнарёва Наталья Васильевна, жительница п. Зарубино: известно ли точное место размещения отходов?

Ответ – Матвеева О. Н.: Место размещения отходов известно. Это полигон, который расположен вблизи поселка Славянка. Эксплуатирующая организация, которая перевозит отходы – ООО «Базис».

И полигон и эксплуатирующая организация имеют соответствующие лицензии. Полигон имеет государственный номер. Имеются договоренности с полигоном о принятии отходов в период строительства и период эксплуатации терминала. До начала соответствующей деятельности терминалом будут заключены договоры на вывоз отходов.

Вопрос - Кушнарёва Н. В.: какой планируемый срок реализации проекта?

Ответ – Гончаров М. П.: строительство терминала запланировано в период с 2018 по 2020 – это 1-я очередь, и затем до 2023 г. – развитие на полную мощность.

Выступление - Жуков Виктор Владимирович, генеральный директор ООО «Зарубинская база флота», житель г. Владивосток:

Хочу приобщить к материалам общественных слушаний заключение экологической экспертизы по воздействию на акваторию бухты Торицы.

В ходе выступлений я не услышал о воздействии терминала на акваторию бухты Торицы. ООО «Зарубинская база флота» является предприятием, которое осуществляет разведение марикультуры в акватории.

Не было ни одного слова сказано про дноуглубительные работы, которые приведут к тому, что практически на всей акватории Зарубинской базы флота не останется (что подтверждается заключением эксперта) ни водорослей, ни каких-то морских животных, потому что при проведении данных работ практически взвесь, песок и все остальное уничтожает кормовую базу

морских гидробионтов. Прямые потери только Зарубинской базы флота составят более 7 млрд. рублей. Хотелось бы в ОВОС как можно полнее указывать воздействие данного строительства на акваторию, которая окружает Зарубинское поселение.

Кроме того, хочется сказать, что на Зарубинской базе флота работает 237 человек.

Мы сейчас посмотрели слайды, на которых было указано, что при выведении на полную мощность зернового терминала будет создано 406 рабочих мест. Потеряв такие доходы, с Зарубинской базы флота 237 человек пойдут на улицу. Строя зерновой терминал вы фактически вгоняете предприятие, которое занимается марикультурой, в банкротство. Если не будет какое-то решение принято, то мы вынуждены уволить такое количество людей. На сегодняшний момент, марикультура составляет один из самых больших статей дохода нашего предприятия.

Хотелось бы отметить, что президентом нашей страны было указано, что Приморский край является территорией приоритетного развития рыбного кластера, в который входит и марикультура. Введение зернового терминала в действие практически загубит на территории Хасанского района марикультуру. Я уж не говорю про базы отдыха, которые находятся в пос. Андреевка. При строительстве причальных стен, при проведении дноуглубительных работ экология будет существенным образом нарушена.

Также я не услышал о мероприятиях по рекультивации после проведения дноуглубительных работ или иных действий, направленных на сохранение в том виде, в котором сейчас существует, акватории бухты Троицы.

Хотелось бы еще подчеркнуть, обратите внимание, где зарегистрировано предприятие. Оно зарегистрировано в пос. Славянка. Поэтому, что бы вам ни говорили о пополнении муниципального бюджета, посмотрите в налоговом кодексе, куда будут уплачиваться налоги на прибыль, на добавленную стоимость. НДС уплачивается по месту жительства человека, работающего на данном предприятии. Учитывая, что предприятие зарегистрировано в Славянке, таким образом, Зарубинское поселение получит пополнение в бюджет не в той мере, как говорилось.

Голоса из зала: А сейчас что оно имеет? И сейчас половина в Славянку.

Ответы - Овчинников С. В., глава Хасанского муниципального района: Я услышал выступление директора Зарубинской базы флота, Вы правильно сказали, что многие не знают налоговый кодекс, и не знаете налоговый кодекс, наверное, Вы. Сегодня 23 % НДС идет в район. Организации, зарегистрированные в Хасанском районе, имеют одну налоговую инспекцию, это Артемовская налоговая инспекция. Все налоги идут на территорию Хасанского муниципального района, и дальше пропорционально в соответствии с налоговым законодательством определенный процент идет на район и определенный процент поступает в каждое поселение, в т. ч. на Зарубинское городское поселение. 100 % НДС жителей Зарубино идет на Зарубино.

- **Николаевский М. Ю.:** мы очень внимательно отнеслись именно к вопросам разведения марикультур. Мы знаем, где находятся эти зоны и в бухте и с наружной стороны. И когда разрабатывали технологию дноуглубления в первую очередь, это был один из основных вопросов – как уменьшить или практически исключить отрицательное влияние. Самым дешевым и простым было подогнать земснаряд, землесос, вынуть грунт, увезти его на морской отвал и там выбросить. Шлейф мути в бухте был бы до километра, в море – еще больше. Мы отказались от такой технологии.

Проектом предусмотрена технология очень щадящая, использование одноштангового земснаряда. Это практически ложка, мы ложечкой бережно будем выбирать грунт, не перемешивая. Вначале делается ограждающая конструкция, дамба, и под её защитой создается хранилище. После этого с глубин от 10 до 18 метров – на приличных глубинах, не около берега, а внизу – поднимаем грунт на шаланду, из шаланды в хранилище. Весь грунт дноуглубления перемещается на территорию и используется в строительстве. При выемке грунт водонасыщается всего на 20%. Замутнение при такой технологии, что доказано опытом, всего 2 месяца и не более 200 метров. Никакого уничтожения кормовой базы не будет, до вас даже не достанет. Кроме этого,

предусмотрен постоянный мониторинг, в котором Вы можете участвовать в контроле. Предусмотрены затраты на компенсацию потерь, в том числе и по рыбе и по морепродуктам. И я думаю, что потерь у вас не будет и вы не сможете предъявить реальных претензий. Но если реальный ущерб Вашему предприятию всё-таки будет нанесен, Вы имеете право предъявить претензии, и средства на компенсацию предусматриваются – на всякий случай.

- **Матвеева О. Н.:** до рекреационной зоны, баз отдыха в пос. Андреевка на противоположном берегу бухты Троицы расстояние от терминала 2,7 км. При этом, как показывают расчеты, уже на расстоянии 100 м от границ терминала в процессе эксплуатации выбросы в атмосферу, уровни физических воздействий ниже ПДК и ПДУ; сбрасываются только очищенные стоки. Зона замутнения в период строительства составит 200 м от границ дноуглубления, это 2 км от рекреационной зоны пос. Андреевка.

Проектная документация будет проходить государственную экологическую экспертизу, и никто не допустит губительного воздействия ни на среду обитания гидробионтов, ни на зоны отдыха жителей.

Вопрос - Бедарев Алексей Юрьевич, житель п. Зарубино: на какую глубину будет дноуглубление?

Ответ - Николаевский М.Ю.: дноуглубление будет в среднем на 4 - 5 м. Мы копаем до 18 м.

Голос из зала: У вас в проекте минус 19 м.

Ответ: Минус 19 м – отметка дна акватории в Балтийской системе высот. Расчетная глубина у причалов – 17,6 м. Копаем мы от минус 10 м, т. е. в среднем – 4 – 5 м.

Вопрос - Бедарев А. Ю.: от какого до какого участка?

Ответ - Николаевский М. Ю.: очень локальная зона дноуглубления (показывает на схеме). Ширина операционной акватории у каждого причала 171 м, общий объем извлекаемого грунта менее 800 тыс. кубометров. Мы проводим эти работы всего за два месяца, в период, когда не будет нереста.

Вопрос - Бедарев А. Ю.: а в самом начале при подходах к порту?

Ответ - Николаевский М. Ю.: на подходах нам глубин хватает, дноуглубление не требуется.

Вопрос - Бухарова Любовь Михайловна (житель села Андреевка). 3 взаимосвязанных вопроса: 1) прогноз возможных негативных воздействий на окружающую среду – что вы имели в виду? 2) какое негативное воздействие на животный мир, в том числе морской? 3) опасные отходы – какие?

Ответ - Матвеева О. Н.: по первому вопросу – прогноз составлялся на все компоненты окружающей среды: на водную среду, на почвы, на атмосферный воздух; по результатам проведенных расчетов расчетные уровни загрязнений не будут превышать ПДК на границе расчетной СЗЗ терминала. Мы говорили о выделении в атмосферный воздух основными диоксида серы и диоксида азота, зерновой пыли ...

Вопрос - Бухарова Л. М.: то есть зерновая пыль будет попадать в воздух?

Ответ - Матвеева О. Н.: зерновая пыль не будет попадать в воздух, проектом предусмотрен комплекс мероприятий, предотвращающих попадание в атмосферный воздух загрязняющих веществ, в т. ч. зерновой пыли. Это замасливание и другие ранее перечисленные мероприятия.

Вопрос - Бухарова Л. М.: будет оказано воздействие на море?

Ответ - Матвеева О. Н.: на море будет оказано воздействие в период строительства при отчуждении участка дна под создание искусственного земельного участка и при дноуглублении, но это локальное воздействие (площадь ИЗУ и акватории, затрагиваемой дноуглублением, составляет менее 1,5 % от площади бухты Троицы). На этом локальном участке бентос полностью разрушается. Проектом предусматриваются компенсационные мероприятия и выплаты.

Вопрос из зала: Кому?

Ответы - Матвеева О. Н.: в бюджет.

- **Николаевский М. Ю.:** раньше просто платилось в Росрыболовство. Сегодня заказчик, помимо платежей за безвозвратные потери, заказывает молодь, выпускает конкретную молодь, породы, количество, места выпуска определяются в процессе проектирования.

- **Матвеева О. Н.:** расчет ущерба водным биоресурсам и разработка компенсационных мероприятий выполняются по методикам Росрыболовства и проверяются экспертами Росрыболовства, Росрыболовство определяет порядок выполнения мероприятий, выпуска молоди.

Вопрос - Бухарова Л. М.: то есть сначала будет загрязнение окружающей среды, потом его оценят, потом выпустят молодь?

Ответ - Матвеева О. Н.: наоборот. Детальные расчеты ущерба выполняются сейчас, при проектировании, и компенсация невозможного ущерба предшествует выполнению работ на акватории.

Вопрос - Бухарова Л. М.: всё-таки вы допускаете, что будет загрязнение окружающей среды?

Ответ - Матвеева О. Н.: в период строительства загрязнение будет, но оно будет локальным и оно возместится.

Вопрос - Бухарова Л. М.: а на период работы терминала?

Ответы - Матвеева О. Н.: в период эксплуатации воздействия у нас нет: суда будут ходить по действующим судовым путям, стоки будут сбрасываться очищенными до ПДК водоемов рыбохозяйственного значения.

- **Николаевский М. Ю.:** в период эксплуатации влияния не будет. Ни по шуму, ни по воздуху, ни по воде. Пыль вся останется на терминале.

Вопрос - Бухарова Л. М.: как часто будут ходить суда?

Ответ - Николаевский М. Ю.: одно судно в сутки при работе на полную мощность (в среднем 186 судозаходов в год). На первом этапе – 68 судозаходов в год, 1 судно в трое суток.

Выступление - Романенко Ольга Владимировна, представитель ООО «Люмис», житель п. Зарубино: мы выступаем против строительства терминала по следующим основаниям: ООО «Люмис» является собственником земельного участка площадью около 160 тыс. кв. м с разрешенным использованием под подъездную железную дорогу. На участке также расположена железная дорога. Как следует из представленных материалов, строительство терминала намечается именно на нашей железной дороге. Кроме того, из представленных слайдов мы пришли к выводу, что подъездная автодорога будет строиться на земельных участках, принадлежащих ООО «Люмис», на которых расположены объекты недвижимости, а именно: внутрипортовые ж.д. пути различного метража, сооружения водоотвода и нагорной канавы в составе водоотвода протяженностью 160 м и внутриплощадочные сети водопровода протяженностью 1342 м. Получается, что в нарушение прав и законных интересов нашего предприятия объекты зернового терминала проектируются на участках, находящихся в нашей собственности и в аренде. Поэтому мы возражаем против строительства зернового терминала по этому проекту и просим приложить к протоколу наше возражение и прилагаемые к нему материалы.

Ответы - Гончаров М. П.: действительно, в районе строительства Специализированного зернового терминала расположена существующая железная дорога, которая направляется от ст. Сухановка в морской порт в бухте Троицы. Земельные участки ООО «Люмис», по которым проложена эта дорога, перемежаются с земельными участками ООО «ДВЗТ». В связи с этим генеральный план нашего предприятия был спроектирован таким образом, чтобы данная железная дорога действовала так, как действует на сегодняшний день, а именно: в местах пересечения были запроектированы переходы во вторых уровнях над этой железной дорогой. Это осуществлено в двух местах: в районе железнодорожного парка в начале терминала и в районе силосов хранения также переход во втором уровне.

Что касается земельных участков, согласно требований проектирование выполнено в соответствии с полученными градостроительными планами именно на те земельные участки, которые принадлежат на праве аренды ООО «ДВЗТ». Проектирование на соседних участках, тем более на принадлежащих другим лицам, у нас не осуществлялось.

- **Романенко О. В.:** но у нас на схеме указано...

- **Овчинников С. В.:** схема у Вас какая? Проблема существует сейчас с публичной картой. В 2015 году мы передавали полномочия от района в поселения, и на уровне Росреестра возникли какие-то неполадки в информационной составляющей. И сейчас приходится администрации района вносить уточнения конкретно по публичной карте. Мы сейчас отработываем вариант, который позволит вернуть все на место и привести все точки в соответствие тех границ, которые были заявлены ООО «ДВЗТ». Так что ваши опасения сегодня временны. Надеемся, в ближайшее время, когда мы уточним все границы, всё встанет на свои места, и вы в этом убедитесь сами.

- **Романенко О. В.:** вот у вас на плане показана подъездная дорога, проходящая по нашим землям.

- **Гончаров М. П.:** Дорога, указанная здесь – это существующая проселочная дорога. Мы планируем строительство подъездной дороги вдоль нашего терминала. Это показана ситуация на сегодняшний день. Мы не будем использовать земельные участки, которые нам не принадлежат.

- **Бренчагов М. Н.:** население просит, покажите, где поселок на схеме, с ориентирами.

- **Гончаров М. П.:** Показываю на ситуационном плане: существующий порт в бухте Троицы, дорога в Зарубино, дорога к полуострову Зарубино, пгт. Зарубино. Вот этот участок планируется под зерновой терминал.

Вопрос - Назарова Людмила Сергеевна, жительница с. Андреевка: в СМИ пишут, что сначала будет зерновой терминал, потом будет контейнерный терминал, и в третью очередь – бункеровочный терминал. Это всё имеет официальное подтверждение?

Ответ - Гончаров М. П.: мы являемся дочерним предприятием Объединенной зерновой компании. Мы занимаемся исключительно зерновыми грузами. Отношение к контейнерному терминалу, и тем более к буксировочному комплексу не имеем.

Вопрос – Хамиева Виктория Викторовна: какое количество отходов и какого класса опасности будут образовываться ежегодно при эксплуатации терминала? Где будет производиться накопление отходов?

Ответ - Матвеева О. Н.: в период эксплуатации терминала будут образовываться отходы исключительно 4 и 5 класса опасности. В расчетах были учтены ртутные лампы (второй класс), от которых предприятие отказалось. Будут использоваться современные экономичные светодиодные лампы, которые имеют более длительный срок работы и по классу опасности ниже.

Что касается объемов отходов. У нас есть очистные сооружения ливневого стока, при работе которых образуется осадок. Он будет передаваться для обезвреживания. Это порядка 1 тыс. т. На размещение будет отправляться порядка 830 т. Это преимущественно 4, 5 класс опасности. К ним относятся отходы смета с территории и бытовые, которые занимают до 90%.

На территории терминала предусматривается организация специальной площадки с твердым покрытием, которая будет соответствовать всем санитарным нормам по удаленности. На ней устанавливаются несколько контейнеров для селективного сбора отходов. Контейнеры металлические, с герметично закрывающимися крышками.

Вопросы - Келюх Михаил Константинович, житель п. Зарубино: в проекте указано, что при дноуглублении все эти илы вы будете использовать, укладывать в основание зернохранилища. Я не видел ни в одной строительной организации, которая фундаментом площадки для 240 тыс. т хранения зерна делала бы илы.

Второй вопрос. Вы сказали, что илы будут в море рассеиваться. Уже лет 10 как запрещено рассеивать илы как способ избавления от них. Поэтому при строительстве угольного термина в

Посьете мы строили два громадных илохранилища. Они уже заполнены, и вывозить илы некуда. В Приморском крае одна свалка этих грунтов в Находке. В фундаменты закладывать ил – тоже нонсенс.

Ещё вопрос – в вашем проекте энергоснабжение будет осуществлено одной электростанцией. Ничего не говорится о топливных складах. Там будет дизельная электростанция на 1600 кВА. Для первой очереди может и хватит. Как там будут осуществляться все эти экологические вопросы?

Ещё по поводу замасливания зерна. Какое будет масло, как будет масло влиять на окружающую среду?

И последний вопрос по поводу водоснабжения, если в основе водопровод поселении, то и вода не та, и её не хватит.

Ответы: - Николаевский М. Ю.: по вопросу илов, мы закладываем их в эту территорию и огружаем их сверху прочным дренирующим грунтом. До строительства силосного склада 2-й очереди мы выберем все эти осадки, выдавим всю воду, это будет нормальный строительный грунт. Илы, обжатые нагрузкой под 5 тонн на кв. м, будут прекрасно держать территорию. Но фундаменты под силосы, естественно, будут свайными, с опорой на скальный грунт основания.

По терминалу в Посьете – когда он проектировался, не было закона о возможности сброса грунтов дноуглубления. Теперь такой закон появился. И мы уже сделали несколько проектов со сбрасыванием в море продуктов дноуглубления. Уже 3 проекта прошли экспертизу.

Но в проекте зернового терминала мы ничего не сбрасываем в море.

- **Матвеева О. Н.:** по поводу хранилища топлива для дизельной электростанции. Регламентом выделено маленькое время для выступлений, и мы не можем все уместить в докладе. Поэтому мы выкладываем проектную документацию, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду, вам для ознакомления на целый месяц. В расчетах были учтены выбросы от этих резервуаров, которые располагаются на обвалованной площадке с твердом покрытием с соблюдением всех санитарных и противопожарных норм. Заполнение резервуаров происходит по герметичной технологии.

В проекте также описывается процесс замасливания зерна. Используется растительное пищевое масло, подсолнечное или соевое. Оно относится к 5 классу опасности, т. е. не опасно. Выбросы от него тоже просчитаны. Они минимальны. Слив и хранение масла - по герметичной технологии. Сейчас мы можем провести только расчёты. Поэтому проектом предусмотрен мониторинг, т. е. постоянный контроль и в период строительства и в период эксплуатации. Будут отбираться пробы воздуха на наличие и конкретное количество всех загрязняющих веществ на границе санитарно-защитной зоны и на территории ближайшей жилой застройки. Результаты мониторинга ежеквартально отправляются в Роспотребнадзор. Роспотребнадзор это всё контролирует.

- **Негладов Олег Иванович,** глава Зарубинского городского поселения: Зарубинское поселение вступает в 2018 г. в краевую программу «Чистая вода», что позволит провести полную реконструкцию водозабора, в которой участие примет и инвестор.

Вопрос - Келюх М. К.: как поселение вступает в программу, если еще документы не поданы?

Ответ - Негладов О. И.: Департамент ЖКХ по Приморскому краю принимает документы до 1 сентября. Все документы уже отправлены в Департамент.

Вопросы - Перевалов Андрей Александрович, главный инженер существующего морского порта бухты Троица, житель г. Владивосток. Ввиду того, что работа порта идет круглогодично и круглосуточно, насколько вероятно, что движение вашего подвижного состава окажет влияние на движение нашего подвижного состава? И такой же вопрос по поводу постановки судов под погрузку-выгрузку с учетом того, что фарватер, подходной канал у нас один. Какой будет приоритет движения судов? И каким образом будет осуществляться движение вашего железнодорожного и автомобильного транспорта через существующие ж.д. пути?

И ещё, в нижней части терминала проходят два ливневых коллектора поверхностных стоков. Есть ли вероятность того, что терминалом будут перекрыты эти стоки? Как тогда будет проходить эксплуатация и обслуживание этих сетей?

Ответы: - Гончаров М. П.: по поводу движения транспорта – в месте пересечения с железной дорогой, принадлежащей ООО «Люмис», железной дороги ДВЗТ предусмотрен переход во втором уровне – железнодорожный мост над существующей железной дорогой, с соблюдением всех предусмотренных габаритов приближения, что обеспечит независимое движение железнодорожных составов. Также предусмотрен подъем автодороги ДВЗТ и технологических галерей над существующей железной дорогой. Движение автотранспорта и железнодорожных составов независимо и допускается одновременно.

Что касается движения судов – за это отвечает администрация морского порта. Но, учитывая, что при работе на полную мощность зернового терминала будет проходить по подходному фарватеру одно судно в сутки, в ту или в другую сторону, наш терминал и соседний порт смогут работать, не мешая друг другу.

- **Николаевский М. Ю.:** коллектора, которые находятся не на нашей территории, нами, разумеется, не рушатся. И наш терминал снизит нагрузку на ваши коллектора. Мы воду по своему терминалу, почти с 40 га, собираем и отводим через нашу канализацию, плюс перехватываем нагорную воду, строим еще и свои коллектора, следовательно, мы разгрузим коллектора существующие.

Вопрос - Перевалов А. А.: не перекроет ли искусственный земельный участок выходы существующих коллекторов?

Ответ - Николаевский М. Ю.: мы четко идем по своим границам, выходы существующих коллекторов не перекрываем.

Вопрос - Рогожин Юрий Юрьевич, житель п. Зарубино: Вы рассказывали, что будете выбирать грунт и у вас не будет взвеси. Взвесь будет, я как ихтиолог говорю. В бухте находится анфельция, на которую ловится молодь гребешка. По вашей схеме у вас будет отсыпка. Это будет до шпунтования или после?

Ответ - Николаевский М. Ю.: мы применим не шпунт, а сделаем ограждающую дамбу, снабженную не просто фильтром, а грунтонепроницаемыми мембранами, какие делают для нефтянки, и из этой «ванны» получим фиксированный выход фильтрационной воды, который мы перехватим и доочистим, хотя это тяжело и дорого. Мы стремимся к минимуму замутненности. И в мониторинге Вы можете участвовать.

Вопрос - Бзаев Артур Рамазанович, житель п. Зарубино: вы сказали, что в сутки будете принимать 15-тысячник, правильно?

Ответ - Николаевский М. Ю.: нет, суда от 15 до 110 тысяч тонн, в среднем это 55-тысячник.

Вопрос - Бзаев А. Р.: сколько тысяч тонн вы будете принимать в сутки? Сколько потребуется ж.д. вагонов для перевозки этого зерна? А если брать автотранспорт, сколько тысяч автомашин необходимо, и по какой дороге?

Ответы: - Николаевский М. Ю.: на полное развитие у нас будет 27 тыс. т в средние сутки.

- **Гончаров М. П.:** Железнодорожный вагон везет около 80 т. зерна. Согласно расчётам мы зерно привозим на терминал судами, автомобилями и ж.д. транспортом. По проектным расчетам мы планируем принимать на первую очередь около полутора маршрутных составов в средние сутки, это 100-110 вагонов, на полное развитие – 3 – 4 маршрутных состава в сутки, по 72 вагона в маршруте.

Вопрос - Келюх М. К.: у вас планируется строительство подъездной железной дороги? Кем, когда и как? И желательно знать экологическую составляющую.

Ответ - Гончаров М.П.: по поводу ж. дороги. На сегодняшний день нашим предприятием получены технические условия ОАО «РЖД» на реконструкцию станции Сухановка и на

строительство дополнительного ж.д. пути. Его действительно нет в этой проектной документации, поскольку в части данного железнодорожного пути будет разработан отдельный проект. И по этому отдельному проекту будут проведены такие же общественные обсуждения, ничто утаиваться не будет, но это не предмет сегодняшних слушаний.

Вопрос - Абрамович Валерий Витальевич, житель п. Зарубино: хочу, чтобы все услышали ответ на вопрос, возможно ли перепрофилирование зернового терминала под уголь, и про фитосанитарный контроль ничего не говорилось.

Ответ - Гончаров М. П.: проектная технология не позволяет перепрофилировать данное технологическое оборудование под перевалку угля. Мы не сможем грузить уголь в силоса и оттуда его забирать. Эта технология предназначена для зерновых грузов, таких, как кукуруза, пшеница и соя.

Что касается фитосанитарного контроля – и автомобильный грузовой фронт, и железнодорожный грузовой фронт, и морской грузовой фронт оснащаются экспресс-лабораториями, которые будут заниматься входящим контролем груза.

На данном предприятии фитосанитарный контроль осуществляет Россельхознадзор совместно с таможенной службой. Мы со своей стороны обеспечим эти службы услугами как большой лаборатории для проведения подробных анализов зерна, так и экспресс-лабораторий, которые смогут очень быстро определить присутствие или отсутствие каких-либо вредных веществ или насекомых в пришедшем грузе.

Если будет обнаружено, что с этим грузом что-то не в порядке, такой груз на терминал не будет приниматься, пробы будут сожжены.

Вопрос - Царапкина Ольга Владимировна, жительница п. Зарубино: как показала практика при строительстве терминала в Посъет, дорожное полотно быстро пришло в негодность. И до настоящего времени оно не отремонтировано. В период строительства зернового терминала нас ожидает то же самое. Как вы планируете с этим бороться?

Ответ - Гончаров М. П.: в связи с тем, что по данной автомобильной дороге будут передвигаться грузовые автомобили, перевозящие зерно, срок службы данной дороги будет ниже, чем при движении обычных легковых автомобилей.

Все мы знаем, что дороги обслуживаются государственными дорожными компаниями, которые в свою очередь берут плату с этих грузовиков (система ПЛАТОН), основная нагрузка ложится на эти компании. Но мы со своей стороны заинтересованы в том, чтобы эти машины доезжали к нам в нормальном состоянии. Поэтому мы со своей стороны будем принимать всяческие меры и участие в поддержании дороги, поскольку мы в этом заинтересованы.

Выступление - Третьякова Вера Андреевна, жительница пос. Зарубино: я живу здесь с рождения. Последнее время здесь все строится, затихает, снова строится. Вот сейчас Ваш терминал. для того чтобы было развитие, чтобы обеспечить население работой. Встал вопрос - почему 30% для жителей Славянки? Почему не трудоустроить наше население? Мы, жители Зарубино, надеялись на получение рабочих мест, развитие нашего посёлка. Мы боимся, что мы можем потерять то, что есть. У вас будет работать автоматика, людей здесь много не надо будет, управленческий аппарат будет сидеть в Славянке. А у нас может база флота разориться, порту можете помешать, отдыхающих отпугнуть. Так мы больше потеряем, чем приобретем? Надо, чтобы

Ответ - Гончаров М. П.: как всегда образовывались города? Появлялось какое-то крупное производство, вокруг которого строились дома, магазины, детсады и т.д. Где не было производств, там не было ни города, ничего не развивалось. Так и здесь. С появлением крупного производства не только трудоустраиваются местные жители, приезжают новые специалисты, привозят сюда свои семьи. Обустраиваются, начинают тратить деньги. Магазины начинают расширять ассортимент, и т. д. и т. п. Возрастет количество детей, их надо водить в садики, в школы. Сам зерновой терминал строить школы не будет, но примет какое-то участие, спонсорское, привлечет

ресурсы, которые у него есть. Но зерновой терминал привлечет людей, которые здесь будут жить, работать, осуществлять свои траты в этом посёлке, способствовать его развитию..

Почему Вы решили, что управленческий персонал будет работать в Славянке?

Проектом предусматривается строительство на территории терминала административно-бытового корпуса и производственно-бытового корпуса с офисами, кабинетами, бытовыми и трудовыми условиями для работников терминала. Работать удаленно никто не сможет хотя бы потому, что оперативные задачи надо решать непосредственно на терминале. А автоматизация позволяет исключить или минимизировать работы с тяжелыми и вредными условиями труда.

Выступление - Гаврилова Маргарита Рафиковна, зав. производством Зарубинской базы флота, жительница пос. Зарубино: хочу задать вопрос администрации Хасанского муниципального района. Вы сами знаете, что Хасанский район – это жемчужина края. Что получило население от строительства угольного терминала в Посъете? Ничего хорошего. Что в Славянке творится с перевалочной базой? Осталось Зарубино. В бухте Троицы до сих пор трепанг водится, где можно еще это вживую увидеть? Со всего Дальнего Востока люди едут отдыхать. Скоро негде будет отдохнуть, нечего будет детям своим показать. Построим терминал, загадим всё тут. Ж.д. составы будут постоянно громыхать. Кто пойдет вообще работать на терминал? Кто тут жить останется? Дороги окончательно разобьют. У нас вода питьевая не соответствует санитарным нормам. По дорогам ходить невозможно. А что будет дальше?

Ответы: - Бренчагов М. Н.: а существующий порт не мешает? Не мешает! Вокруг него жизнь как раз и начинается. Сегодня работает порт. И трепанга ловят. И на той стороне бухты отдыхают. Никто никому не мешает. Зерновой терминал - это еще один высокотехнологичный защищенный район порта.

- Овчинников С. В.: есть существующий порт, есть база флота, есть другие предприятия, которые работают и никому не мешают. Когда зарождается что-то новое, оно всегда встречается в штыки. Любое предприятие, которое мы не захотели бы здесь построить, даже супер экологически чистое предприятие, которое на сегодняшний день имело бы место в развитии данной территории – они бы воспринялись в штыки.

Действительно, есть проблемы, которые Вы озвучили.

Действительно, есть проблемы в порту Посъет. И это предприятие не принимало никакого участия в развитии социальной сферы. С учетом того, что мы сейчас в основу ставим развитие социальной сферы, порт Посъет построил спортивную площадку. Мы стали заставлять предприятия, которые существуют на территории района, принимать участие в развитии социальной сферы. Каждое предприятие сейчас приносит свой проект с предложениями социальной направленности, который мы пытаемся внедрить в жизнь.

Да, мы много лет ничего не строили. Сейчас мы начинаем развитие. Да, мы устали слышать, что дорог у нас нет, ничего нет.

На сегодняшний день надо набраться немножко сил и терпения. Вспомните, когда строился к саммиту АТЭС Владивосток, когда выходили с протестами – никто не верил, что мосты построят. Построили три моста. Построили инфраструктуру. Построили университет.

Также и здесь. Конечно, при строительстве будет и пыль, и грязь. Даже построить свой дом с нуля не просто. Даже при ремонте дома будет и пыль, и грязь. И здесь тоже надо набираться терпения и отнестись с пониманием.

Проект будет проходить экспертизу. И этот проект будет воплощаться в жизнь. Мы будем вместе с вами контролировать процесс. И не дадим испортить нашу жемчужину Приморья.

Реплика из зала: А нельзя ли сделать сначала нормальную дорогу?

- Овчинников С. В.: А мы ее разобьем стройкой. Стройка 2 года, после этого будет делать нормальную дорогу. И это мы переключаемся на ещё один проект, который называется «Приморье-2». Это строительство новой дороги от пункта пропуска Краскино до порта Зарубино. Есть проект, сейчас он согласуется. И эти дороги будут однозначно построены.

Со своей стороны мы с Олегом Ивановичем стараемся решать вопросы и по чистой воде, и по очистным сооружениям в Зарубино. По очистным сооружениям наши документы уже два года в Правительстве края, пока не можем найти финансирование. На этой неделе будем ставить вопрос перед губернатором. По чистой воде документы на включение в краевую программу мы подали. Будем добиваться финансирования реконструкции Зарубинского водозабора. Конечно, вопросы решаются медленно, мешает бюрократия. Но мы стараемся и уверены, что всё получится.

Вопрос - Бухарова Любовь Михайловна: будет ли дозаправка судов топливом, если будет, то где, возле пирса или в море?

Ответ - Гончаров М. П.: судозаход будет небольшим. Бункеровка судов топливом на терминале не предполагается.

Председатель комиссии Бренчагов М. Н. отметил, что общественные слушания проводились с составлением протокола, который после подписания всеми сторонами слушаний войдет в комплект документации, представляемой на экологическую экспертизу.

Бренчагов М. Н. пообещал, что информация о реализации этого проекта будет периодически освещаться в районной газете.

Далее **Председатель комиссии огласил итоги слушаний.**

Выводы и решения по результатам общественных слушаний:

Участники общественных слушаний, заслушав и обсудив выступления по проектной документации «Специализированный зерновой терминал в морском порту Зарубино», включающей материалы по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности, пришли к следующим выводам и решениям:

1. Общественные слушания в рамках общественных обсуждений проведены в соответствии с действующим законодательством.
2. Общественные слушания в рамках общественных обсуждений признать состоявшимися;
3. Одобрить в целом представленные материалы по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности.
4. Заказчику и разработчикам проектной документации принять к сведению и учесть мнения участников общественных слушаний и приобщенные к протоколу слушаний документы.

Приложение 1: Листы регистрации участников слушаний – 12 страниц.

Приложение 2: Презентация «Специализированный зерновой терминал в морском порту Зарубино – 30 слайдов.

Приложение 3: Заключение эксперта № 18/07/2017 – 8 листов.

Приложение 4: Возражения ООО «Люмис» с приложениями - 25 листов.

Согласовано. Подписи:

Председатель комиссии:

Заместитель главы администрации
Хасанского муниципального района



Бренчагов М. Н.

Секретарь комиссии:

Заместитель начальника управления
жизнеобеспечения, градостроительства
и имущественных отношений
администрации Хасанского
муниципального района

Бабич Н.Г.