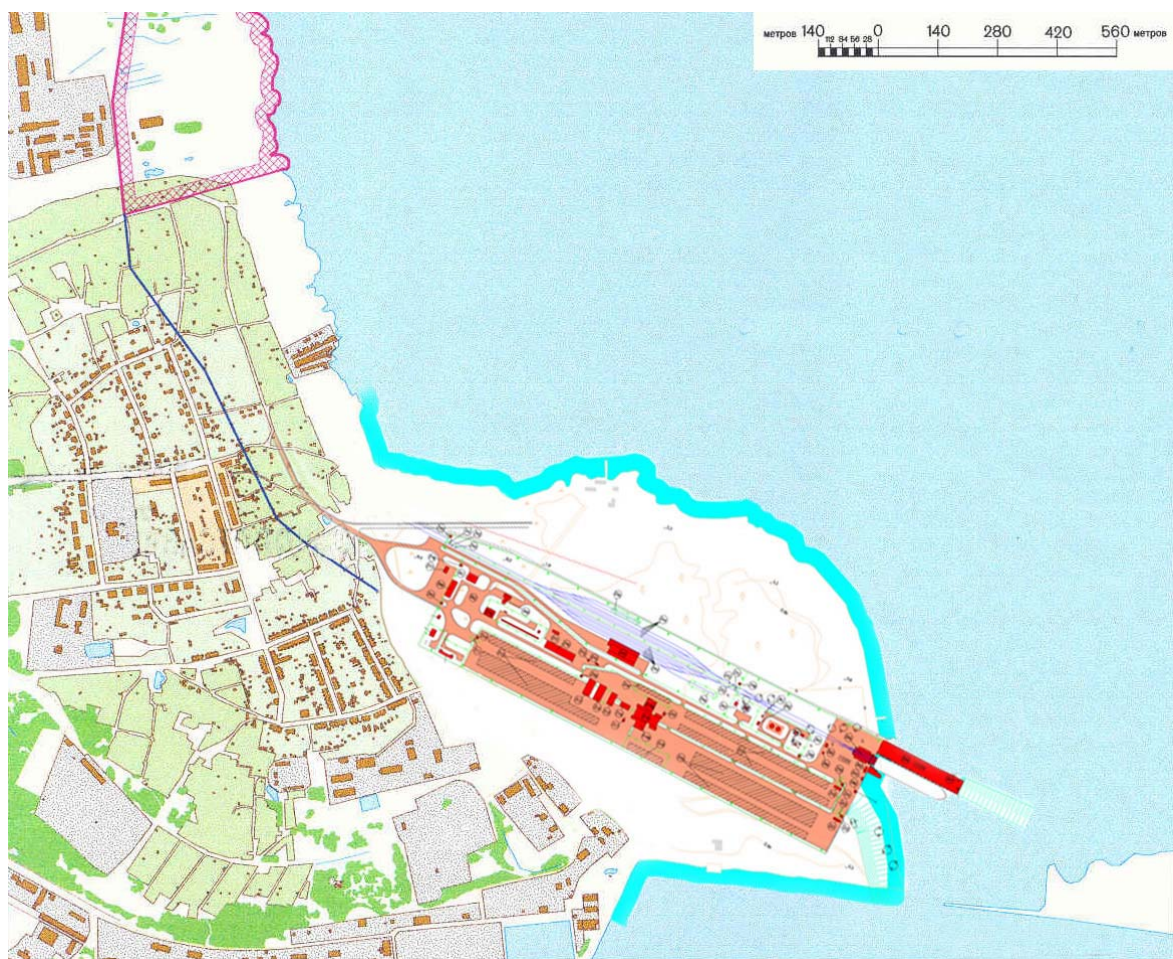


Европейский Банк Реконструкции и Развития
Оценка воздействия на окружающую среду
Проект развития балтийских портов
(Калининградский компонент)
Итоговый отчет (Приложения I-V)

Декабрь 2003



Европейский Банк Реконструкции и Развития
Оценка воздействия на окружающую среду
Проект развития балтийских портов
(Калининградский компонент)
Итоговый отчет (Приложения I-V)

Декабрь 2003

№ отчета 57952-02
№ выпуска а
Дата выпуска 26-June-2003

Подготовлен см. Приложение 1
Проверен Андерс Рандлёв
Утвержден Карстен Юргенсен

Список приложений

Приложение 1: Список лиц, ответственных за подготовку
Предварительного отчета по ОВОС

Приложение 2: Ссылки на материалы, использованные в подготовке
ОВОС

Приложение 3: Материалы общественных слушаний и консультаций при
подготовке ОВОС

Приложение 4: Правовая и административная база

Приложение 5: Гидрографическое описание Вислинского залива

Приложение 1: Список лиц, ответственных за подготовку Предварительного отчета по ОВОС

Западные эксперты

Carsten Jürgensen, CRJ	Менеджер проекта, гидрология
Hans Riber, NHR	Экология
Jørgen Vasehus Madsen, JVM	Шум
Douglas Clark, DRC	Выбросы, сбросы
Carole Welton Kaagaard, CMW	Отходы
Jørn Thomsen, JOT	Проектирование порта
Ole Dalgaard, ODA	Сточные воды

Российские эксперты

Ольга Пичужкина	Разлив нефти, участие общественности
Борис Чубаренко	Гидрология
Вадим Сивков	Экология и др.
Дмитрий Запорожский	Право, административная структура
Виктор Селезнев	Экологический эксперт

Приложение 2: Ссылки на материалы, использованные в подготовке ОВОС

- Carpenter, A., Macgill, S.M., 2003: "The EU directive on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues: current availability of facilities in the North Sea", *Marine Pollution Bulletin* 46 (2003) 21-32.
- Чубаренко Б.В., Кулешов А.Ф., Чечко В.А., 1998. Полевые исследования пространственно-временной изменчивости взвешенных веществ и прозрачности воды в российской части Вислинского залива. Монография по системной экологии, т.2: Труды 2-го международного семинара по межотраслевым подходам в экологии «Системные исследования в экологии: связывая водосборные, речные и морские процессы», Литва, Клайпеда, 25-27 августа 1997 г., с.12-17.
- Чубаренко Б.В., Чубаренко И.П., Кулешов А.Ф., 1999. Результаты полевых исследований гидрологической структуры и прозрачности вод в российской части Вислинского залива, 1994-1997 гг. Труды Симпозиума по популяциям пресноводных рыб и салаки в прибрежных лиманах Балтийского моря: окружающая среда и рыболовство, 5-6 мая 1998 г., Гдыня, Польша. с.45-59. – на английском.
- Чубаренко Б.В., Чубаренко И.П., Общая динамика вод Вислинского залива, Экологическая и химическая физика. 2002. т. 24, вып. 4, сс. 213-217.
- Чубаренко Б.В., Лунд-Хансен Л.Ч., Белочитский А., 2002. Сравнительный анализ потенциального ветро-волнового воздействия на донные отложения Вислинского и Куршского заливов. Балтика: Международный ежегодник по Геологии, Геоморфологии и Палеогеографии Балтийского моря, т. 15, 2002. сс. 30-39.
- Чубаренко Б.В., Чубаренко И.П., Сидоренко А.В. Гидродинамическое моделирование Вислинского залива и калибровочные измерения течений. Труды Семинара НАТО CCMS, Пилотное изучение моделирования экосистем прибрежных лиманов для целей устойчивого развития, 19-22 апреля 1998 г, Гдыня, Польша. (в печати).
- Бюллетень новостей, 2001 г.: "О Проекте Федеральной целевой программы социально-экономического развития Калининградской области на период до 2010 г."; МИД РФ, www.in.mid.ru, 2001-10-05.
- ЕБРР, 2003: "Экологические процедуры", Внутренний документ Европейского банка реконструкции и развития, веб-сайт: www.ebrd.com
- ЕБРР, 2003: "Отраслевые экологические руководства, Водный Транспорт" веб-сайт: www.ebrd.com
- ЕС, 2000: "Директива № 200/59/ЕС Европейского Парламента и Совета от 27 ноября 2000 г. по портовым сооружениям для судовых и грузовых отходов ", Официальный Журнал Европейского Сообщества, L332/81-89.

- Гидрометеиздат, 1977: "Экстремальные уровни воды на морском побережье и в устьях рек в европейской части СССР". Москва, Гидрометеиздат, 1977 г..
- ИМО, 1999: "Общее руководство по портовым приемным сооружениям", Международная Морская Организация, издание 1999 г., ИМО-597Е, Лондон.
- Водоемы Калининградской области: оценка экологического состояния. Проект ТАСИС ENVRUS 9803 "Экологический мониторинг и управление водными ресурсами в Калининградской области". Калининград, 2002 г., 66 с.
- Лазаренко Н. и Маевский А. (под редакцией). 1971. Гидрометеорологический режим Вислинского залива. Гидрометеиздат. Leningrad. 171 с. (на русском)
- Ленморниипроект, 2003: "Обосновывающие материалы для выбора места складирования грунта дноуглубления акватории и каналов Калининградского порта». Подготовлено по заказу МАП Калининград, ОАО «Ленморниипроект», С-Петербург, 2003.
- Miljøstyrelsen, Miljø- og Energiministeriet, 1997: "Modtagefaciliteter I danske havne for olieaffald fra skibe - mængder, typer af problemer", Rapport, sagsnr. 30.1609.01.
- NEDECO, 2002: "Технико-экономическое обоснование завершения строительства комплекса защитных сооружений С-Петербурга от наводнений", Окончательный отчет по ОВОС, Z3194/001, Приложения А-Д, июнь 2002 г.
- ОВОС: ЗАО "Экотранс-Дорсервис", 2002: "Оценка экологических воздействий от паромного комплекса в Балтийске (п-ов Восточный)". Разработано на стадии обоснования инвестиций, ЗАО «ГТ Морстрой», 2002.
- Polglaze, J., 2003: "Can we always ignore ship-generated food waste?", Marine Pollution Bulletin 46 (2003) 33-38.
- Морская администрация порта Санкт-Петербург, 1998: "Обязательные постановления МАП С-Петербург", СПб, Россия, 1998 г.
- Rasmussen E.K. (Ed.) Report on the Project "Prioritizing Hot Spot Remediations in the Vistula Lagoon Catchment: Environment Assessment and Planning for the Polish and Kaliningrad Parts of the Lagoon". 1997. Danish Ministry of Environment, VKI Water Quality Institute (Denmark), Danish Hydrologic Institute (Denmark), GEOMOR Ltd. (Poland), P.P.Shirshov Institute of Oceanology, Atlantic Branch (Kaliningrad).

ТАСИС, 1999: "План ликвидации разливов нефти на акватории порта Калининград (включая Калининградский/Вислинский залив)", Программа ТАСИС – Трансграничное сотрудничество, Проект БАЛТСПИЛЛ. Подготовлено ЕСАТ Калининград; Госкомэкологией Калининградской области, МАП Калининград, ГУ ГО и ЧС по Калининградской области.

ТАСИС, 2000: "Балтийская трубопроводная система, Проект ERUS 9511, Заключительный отчет, Этап 2, июль 2000", Отчет COWI A/S, Лунгбю, Дания, 2000.

ТАСИС, 2002: "Технико-экономическое обоснование реконструкции и углубления Калининградского морского канала, включая существующие городские порты", Проект SCRE-E/110624/C/SV/RU, Юниконсалт, Universal Transport Consulting GmbH, Гамбург, KAMPSAX INTERNATIONAL A/S, Копенгаген, INROS Planungsgesellschaft mbH, Росток, субподрядчики: Ленмиорниипроект, С-Петербург, Калининградпромпроект, Калининград, КЦ Аваль, Калининград

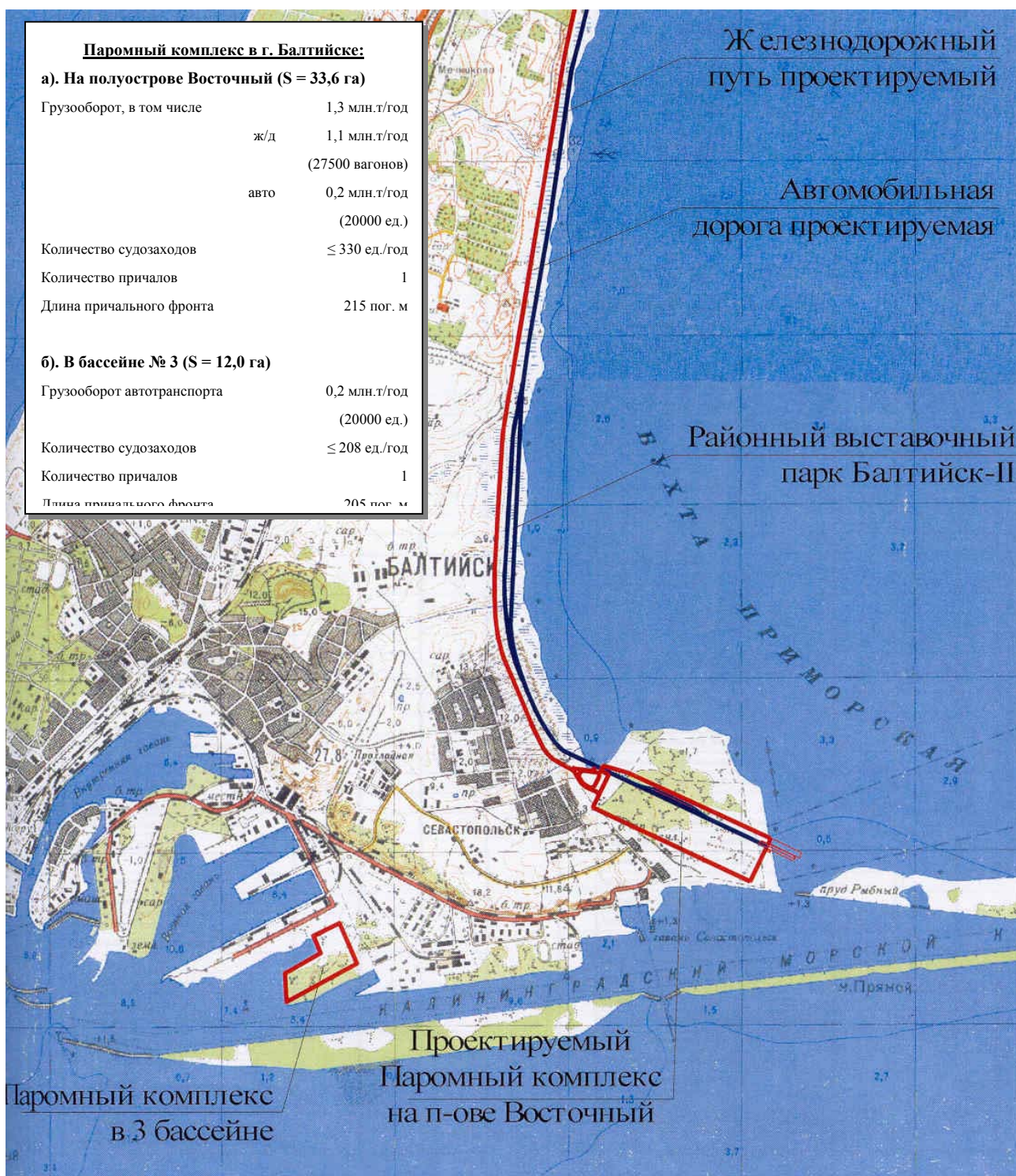
ТАСИС, 2001: Экологический обзор добычи нефти и газа и их транспортировки в Калининградской области, Проект ТАСИС ENVRUS 9803 "Экологический мониторинг и управление водными ресурсами в Калининградской области". Калининград, Carl Bro Group a/s.

Всемирный Банк, 2001: "Описание системы ОВОС в сравнении с требованиями Всемирного Банка", ВБ, 2001. веб-сайт.

Приложение 3: Материалы общественных слушаний и консультаций при подготовке ОВОС

Материалы

к консультационному совещанию по проекту «Комбинированное многоцелевое грузопассажирское, автомобильно-железнодорожное сообщение на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря»





Приглашение на консультационное совещание

Уважаемые дамы и господа!

Министерство транспорта Российской Федерации, и Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) в настоящее время ведут переговоры о предоставлении кредита на финансирование проекта «Комбинированное многоцелевое грузопассажирское, автомобильно-железнодорожное сообщение на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря», частью которого является строительство многоцелевого терминала в г. Балтийске. В связи с этим, ЕБРР будет организовано проведение «Оценки воздействия на окружающую среду» (ОВОС).

В качестве первого этапа ОВОС в г. Балтийске 18 марта с.г. состоится консультационное совещание с общественностью. Целью данного мероприятия является обсуждение экологических аспектов реализации проекта «Комбинированное многоцелевое грузопассажирское, автомобильно-железнодорожное сообщение на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря» с представителями правительственных, неправительственных, российских и международных экологических организаций, а также определение ключевых проблем экологии, которым необходимо будет уделить особенное внимание при проведении ОВОС. На завершающем этапе ОВОС будет проведено повторное консультационное совещание для обсуждения полученных результатов.

Министерство транспорта Российской Федерации и ГУ «Морская администрация порта Калининград» приглашают Вас принять участие в консультационном совещании, которое состоится 18 марта 2003 г. в 10.00 по адресу: г. Балтийск, Дом офицеров флота, ул. Красной армии, д.13. Просим сообщить ФИО, должность участника совещания, тему доклада (по желанию) до 13.03.03 г.

Контактные телефоны: (01120)-445343, 538376, факс: (0112)-442145, 441011

По поручению Минтранса России

Начальник ГУ МАП Калининград

Г.Н. Себов



Общие сведения

Цели, задачи и характеристика проектируемого паромного комплекса

Создание паромного комплекса в Балтийске (п-ов Восточный и бассейн № 3) в составе паромного сообщения Усть-Луга - Балтийск - порты Германии предусмотрено федеральными целевыми программами «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» и «Развитие Калининградской области на период до 2010 г.», утвержденными Правительством РФ и осуществляется в соответствии с:

- Постановлением Правительства РФ от 09.07.02 г. № 513 о передаче для использования в целях торгового мореплавания объектов и участков Министерства обороны РФ в г. Балтийске, и
- Распоряжением Правительства РФ от 05.09.02 г. № 1233-р о строительстве в 2003-2005 г. паромных терминалов в Усть-Луге и Балтийске (п-ов Восточный) для организации паромного сообщения между Калининградской и Ленинградской областями.

Основной целью создания паромного комплекса является:

⇒ Обеспечение транспортной независимости и свободного (безвизового) транзита граждан и грузов из Калининградской области в остальную часть Российской Федерации и обратно.

Развитие современных портовых мощностей в Балтийске также обусловлено экономически:

- ✓ Существенно снизятся ограничения по осадке и метеоусловиям захода судов в порт
- ✓ Уменьшится время обработки судов
- ✓ Имеется в наличии причальная инфраструктура и дорожная сеть, свободные площади и квалифицированные местные кадры

Паромный комплекс в г. Балтийске на п-ове Восточный предусматривается к строительству как второй пусковой комплекс паромного сообщения Усть-Луга - Балтийск - порты Германии. На первом пусковом комплексе паромного сообщения предусматривается использование строящегося грузопассажирского автопаромного терминала в Бассейне № 3 г. Балтийска.

Расположение паромного комплекса запланировано на южном берегу полуострова Восточный в соответствии с «Генеральной схемой развития портопункта Восточный морского торгового порта Калининград», разработанной ОАО «ЛенморНИИпроект» в 2001 г. Паромный комплекс будет

расположен на земельных участках, переданных в 2002 г. в оперативное управление ГУ «Морская администрация порта Калининград». Схема генерального плана паромного комплекса приведена на Рисунке 1.

Паромный комплекс предназначен для приема и обработки железнодорожно-автомобильно-пассажирских паромов (типа "Mukran-103" и "Mukran-138").

На паромном комплексе предусматривается выполнять погрузку-выгрузку собственным ходом грузового и легкового автотранспорта и железнодорожных вагонов на судно, кратковременное хранение грузового и легкового автотранспорта, прием и обслуживание пассажиров, контроль и оформление морских судов, грузов, транспортных средств и физических лиц, пересекающих границу РФ.

В состав проектируемого паромного комплекса входят судоходная акватория, причальные сооружения, комплексы сооружений пропуска автотранспортных средств и железнодорожных вагонов на въезд и выезд из РФ, административные сооружения, хозяйственно-складские сооружения, прочие сооружения (вспомогательные, производственные, энергообеспечения и др.), подъездные железные и автомобильные дороги, внутриплощадочные проезды, ограждение территории. Предусматривается наличие портового флота для буксирного обеспечения, лоцманской проводки и бункеровки топливом/водой.

Предполагается перевозить *следующие виды грузов*: генеральные, пакеты (поддоны), крупнотоннажные контейнеры, колесная техника (включая легковые автомобили), крупногабаритное и тяжеловесное оборудование, навалочные (уголь и минеральные удобрения).

Прием паромов предусматривается на причале, оборудованном одноярусным железнодорожным мостом с обеспечением возможности проезда по нему автотранспорта. Мост позволяет производить загрузку расчетных судов железнодорожными вагонами и автопоездами через главную палубу. Загрузка верхней палубы судов автопоездами (железнодорожные вагоны перевозятся только на главной палубе) производится по внутрисудовым аппаратам.

Погрузку-выгрузку грузов, прибывающих (убывающих) автомобильным транспортом, предусматривается производить тягачами паромного комплекса или непосредственно тягачами, сопровождающими трейлеры. Автомобили, несопровождаемые водителями, выводятся с парома или грузятся на него работниками терминала и хранятся на выделенной для них части накопительных площадок до прибытия штатных водителей.

Вагоны, предназначенные к погрузке на паром, поступают в составе грузовых маршрутов на пути районного выставочного парка "Балтийск-II", где они расформировываются и подбираются в плети для подачи на приемо-отправочные пути паромного комплекса. Погружаемые вагоны подаются от приемо-отправочных путей через береговые стрелки на же-

лезнодорожный мост и далее на главную палубу парома. Перед загрузкой вагонов на главную палубу верхняя палуба парома может быть догружена автотранспортом. Накат (выкат) вагонов производится береговыми локомотивами, работающими с плетями по 10 вагонов. Накат (выкат) со средних и крайних путей парома производится одновременно двумя локомотивами. В составе паромного комплекса предусматривается приемо-отправочный парк с выставочными путями прибытия и отправления со стометровыми запасами полезной длины, необходимой с точки зрения железнодорожной эксплуатации.

Для обеспечения внешних железнодорожных перевозок паромной переправы, составляющих 1,1 млн. т грузов в год, предусматривается строительство трех путей с полезной длиной 1060-1100 м в районном выставочном парке "Балтийск-II", предусматриваемом для обслуживания паромной переправы и комплексов портопункта Восточный. Проектируемая автодорога обеспечивает транспортную связь паромного комплекса с внешней сетью автодорог общего пользования (магистральная дорога 6(9)А Калининград-Балтийск) и предназначена для доставки автомобильным транспортом груза потребителям.

Подход судов к акватории паромного комплекса осуществляется по Калининградскому морскому каналу (ширина по дну 80 м, глубина 10 м). В состав акватории паромного комплекса входит операционная акватория причала с разворотным местом диаметром 400 м. Образование акватории комплекса предусматривается дноуглублением с созданием судоходных глубин.

Альтернативные варианты

В ходе оценки воздействия на окружающую среду от предполагаемой деятельности проектируемого паромного комплекса будут также рассмотрены следующие альтернативные варианты:

<i>Вариант</i>	<i>Преимущества</i>	<i>Недостатки</i>
1. Сохранение существующего режима перемещения грузов и пассажиров по железным и автодорогам через прибалтийские государства.	<ul style="list-style-type: none"> ☺ Существует отлаженная инфраструктура ж/д и автомобильных перевозок ☺ Не требуется крупных капиталовложений в создание новых объектов. 	<ul style="list-style-type: none"> ☹ Увеличатся затраты на транзит грузов и пассажиров при вступлении стран Балтии в ЕС, в т.ч. с учетом «визового» вопроса. ☹ Потребуется расширение существующих авто- и железных дорог.
2. Использование существующих мощностей в порту Калининград	<ul style="list-style-type: none"> ☺ Существует «готовая» портовая инфраструктура и обученный персонал 	<ul style="list-style-type: none"> ☹ Существуют естественные ограничения для прохода судов по каналу.

	<p>нал</p> <p>☺ Не требуется крупных капиталовложений в создание новых объектов.</p>	<p>⊗ Увеличится время обработки паромом.</p> <p>⊗ Потребуются крупные инвестиции в реконструкцию подходного канала.</p> <p>⊗ Ограничено пространство для развития ж/д парка</p>
3. Развитие паромного комплекса только на базе бассейна № 3	<p>☺ Есть готовые причальные сооружения</p> <p>☺ Выполнены предварительные работы по подготовке площадей, углублению подходов, набран персонал</p> <p>☺ Наикратчайший путь для военных грузов</p>	<p>⊗ Ограничено пространство для развития</p> <p>⊗ Нет готовых подъездных путей</p> <p>⊗ Потребуется снос зданий и сооружений</p> <p>⊗ Объект должен быть возвращен в ведение Минобороны через 15 лет.</p>

Природные условия и состояние окружающей среды

Общая физико-географическая ситуация

Район строительства паромного причала расположен в юго-западной части Самбийского полуострова на северном отрезке Вислинской косы, названном Восточным полуостровом, на траверзе 36-41 пикетов Калининградского морского канала, между поселком Севастопольский и дамбой Северная. С запада полуостров омывается водами Гданьского залива, с востока - водами бухты Приморской. У южного берега полуострова проходит, построенный в начале века для прохода судов в порт Калининград (Кенигсберг) морской канал длиной 42 км, соединяющий через пролив Вислинский и Гданьский заливы. С юга канал ограничен насыпными дамбами, поросшими лиственным лесом. На севере такая же дамба частично отделяет канал от бухты Приморской. Северо-западная часть п-ва Восточный, ограниченная с запада неглубоким рвом-канавой шириной до 3,0 м, заболочена. От поселка Севастопольский к нефтебазе проходит старая автодорога. Центральная часть участка поросла кустарником. На востоке расположен подземный склад жидкого топлива емкостью 35 тыс. м³. Площадь, прилегающая к южной части участка, пересечена карьерами глубиной от 2,0 до 3,0 м.

Рельеф и почвы

В геоморфологическом отношении полуостров Восточный представляет собой слабовозвышенную над уровнем моря территорию. Абсолютные отметки колеблются от 0,5 м на северо-западе участка до 2,0 м в центре и 3,5-5,6 м на востоке и юго-востоке побережья. Рельеф местности сформировался в поздний четвертичный период. Существенную роль в создании современного рельефа сыграли береговые абразионно-аккумулятивные и эоловые процессы. Под воздействием ветра, волн и береговых течений вдольбереговые наносы сформировали песчаную косу, отделившую от моря мелководный Вислинский залив с Приморской бухтой. Почвы в рассматриваемом районе в основном слабоподзолистые. Образовались они в результате деятельности растительных сообществ. Почвообразующими породами служат древне-аллювиальные и современные морские пески.

Климатические условия

Климат территории морской умеренных широт с характерными сравнительно небольшими колебаниями температуры воздуха в течение года, большой влажностью, облачностью и значительным количеством выпадающих осадков. Важным климатообразующим фактором является перенос воздушных масс с Атлантики.

Геологические и гидрогеологические условия

Самый верхний слой – современные техногенные образования. Встречаются они на освоенных участках. Состоят из песков разной крупности со строительным мусором, перелопаченных суглинков, крупнообломочного материала. Пески среднеплотные, влажные и водонасыщенные. Мощность слоя 1,0-2,0 м.

Грунты изучаемого участка дна Калининградского морского канала представлены пылеватыми песками со значительным содержанием пылеватых глинистых частиц. Грунты относятся к незначительно загрязненным. Содержание органических веществ в донных грунтах в среднем составляет 8% и постепенно увеличивается по мере приближения к открытой части Морского канала – Приморской бухте. Основными загрязнителями грунтов служат кадмий, хром, нефтепродукты, сумма ДДТ. По степени загрязнения грунты относятся к 1 классу и могут быть использованы для образования территорий.

По имеющимся данным гидрогеологических исследований в районе портопункта Восточный (в пределах до глубины 22 м) водоносный горизонт приурочен к торфам, песчаным и супесчаным грунтам четвертичных отложений. Питание грунтовых вод осуществляется за счет инфильтрации атмосферных осадков и талых вод. Уровень грунтовых вод зафиксирован на глубине 1,3-2,0 м от поверхности земли. Воды безнапорные, однако, в местах залегания песчаных линз и прослоев ледниковых отложений могут проявлять напорный характер. По химическому составу они агрессивны по углекислому и сульфатному показателю к бетону, по содержанию хлоридов и сульфатов – на металлические и железобетонные конструкции.

Гидрологические условия

Приливо-отливные колебания невелики – не превышают 5-10 см. Суточные изменения уровня при штормовой погоде в зимне-осеннее время достигают 30-50 см. Наиболее значительные колебания уровня в Вислинском заливе связаны со сгонно-нагонными явлениями. Нагоны вызываются юго-западными, западными ветрами и в меньшей степени северо-западными.

Периоды штормового волнения связаны в основном с прохождением циклонов и фронтов западной четверти. Наиболее крупные волны в заливе развиваются при северных и южных ветрах, соответствующих наибольшей длине разгона. Повторяемость волнения с высотой волны более 1 м не превышает 0,1%, в диапазоне 0,6-0,8 м – 6%, с высотой волн менее 0,5 м – 80%. Волнообразование в рассматриваемом районе проектирования происходит, в основном, под действием ветров, дующих со стороны Приморской бухты. Максимальный разгон 1,5 км. Максимальная расчетная высота волны в рассматриваемой точке проектирования (на глубинах 5-9 м) повторяемостью 1 раз в 50 лет 1% обеспеченностью составляет 1,4 м.

В средние по суровости зимы Вислинский залив замерзает на 1,5-2,5 месяца, в очень теплые зимы устойчивый ледостав не образуется. Лед на акватории морского канала образуется практически ежегодно. В среднем ледовые образования появляются в начале декабря, ледостав устанавливается во второй-третьей декаде декабря. Разрушение неподвижного ледового покрова начинается в марте, окончательное очищение ото льда в конце марта начале апреля. Средняя продолжительность ледостава 67-75 суток, максимальная – 140 суток. Наибольшая толщина льда может достигать 0,5 м. В наиболее суровые зимы для проводки судов в Калининградский порт используются ледокольные буксиры.

Основными источниками загрязнения вод Вислинского залива являются производственные и хозяйственно-бытовые сточные воды Калининградской области и Польши. Неочищенные и недостаточно очищенные сточные воды поступают как с речным стоком, так при непосредственном отведении в залив. Среди промышленных предприятий наибольший вклад в загрязнение Вислинского залива в районе морского канала, Приморской бухты и непосредственно акватории, омывающей побережье полуострова Восточный, вносит целлюлозно-бумажная промышленность, стоки которой наиболее экологически загрязнены. Многочисленные предприятия пищевой промышленности и рыбообработки, расположенные на берегах залива, загрязняют его воды легкоокисляемой органикой и биогенными элементами. Источниками загрязнения непосредственно рассматриваемой акватории являются: выпуск сточных вод г. Калининграда в Приморскую бухту, Балтийская база военно-морского флота, а также рыбопромысловые суда.

Данные содержания загрязняющих веществ в воде бухты, свидетельствуют, что их количество в основном не превышает нормативов, установленных для рыбохозяйственных водоемов. Постоянное и повсеместное

стное превышение ПДК отмечается только для органики (ВПК) и периодическое – для лигносульфонатов, особенно в Приморской бухте. На станции отбора проб, расположенной непосредственно у порта Балтийск, эпизодически отмечалось загрязнение вод с превышением ПДК нефтепродуктами, СПАВ и фенолами. Относительная чистота вод залива обусловлена разбавляющим воздействием более чистых морских вод.

Гидробиологическая и рыбохозяйственная характеристика

Вислинский залив – высокопродуктивный водоем лагунного типа с изменяющимся режимом солености от 0 до 8,6‰. Это определяет формирование в водоеме переходных биоценозов, включающих пресноводные, солоноватоводные и морские организмы. По сапробности акваторию залива следует отнести к β-мезосапробной зоне.

Фитопланктон Вислинского залива характеризуется большим видовым разнообразием. По состоянию на 1995 г. в заливе обнаружено 382 вида, разновидностей и форм, относящихся к 7 отделам и сборной группе жгутиковых водорослей. В среднем за год в Вислинском заливе в поверхностном слое валовая первичная продукция составляет 12340 кДж.м², чистая - 3095,5 кДж.м², что позволяет по классификации Г.Г. Винберга (1960) и В.В. Бульона (1983) отнести залив к эвтрофным водоемам.

Зоопланктон в Вислинском заливе представлен в основном тремя группами беспозвоночных: коловратками (13% биомассы), ветвистоусыми (22%) и веслоногими (65%) ракообразными. В сезонной динамике численности и биомассы зоопланктона пики численности и биомассы не совпадают по времени: пик численности отмечается летом (228 тыс. экз./м³), пик биомассы - весной (2,6 г/м³).

Зообентос. В Вислинском заливе в настоящее время насчитывается порядка 186 видов донных беспозвоночных. В открытой части водоема, являющейся основным местом нагула рыб, число видов ниже - порядка 40

Ихтиофауна. В Вислинском заливе в настоящее время обнаружен 1 вид круглоротых (речная минога) и 49 видов рыб: морские (обитают в Балтийском море, в залив попадают случайно, с притоком морских вод) – балтийский шпрот, балтийская треска, длиннорылая морская игла, балтийская песчанка, речная камбала, тюрбо и др.; пресноводные (обитают в заливе, но периодически на нагул могут выходить в прибрежную часть моря) – снеток, щука, плотва, жерех, лещ, густера, уклея, чехонь, карась, линь, судак, окунь, ерш и др.; проходные и полупроходные рыбы (нагуливаются в Балтийском море, нерестятся – в заливе, либо реках его бассейна, угорь – нерестится в Саргассовом море) – балтийская сельдь, европейский уторь, европейская корюшка, атлантический лосось, кумжа, финта и др. Наиболее массовым промысловым объектом в Вислинском заливе является балтийская сельдь (салака). На втором и третьем месте по объему вылова стоят лещ и судак. Угорь занимает в российской части залива четвертое место.

Характеристика растительности и ее современное состояние

Полуостров Восточный является продолжением Вислинской косы. Центральную часть полуострова занимает широколиственно-сосновый лесной массив, в составе которого кроме сосны (*Pinus*), встречаются редкие породы деревьев – бук европейский и граб обыкновенный. Подлесок развит хорошо и состоит из лещины, жимолости, бересклета, боярышника и др. Травяной покров типичен для смешанных лесов. В его состав входят майский ландыш, вероника дубравная, майник двулистный, сныть обыкновенная, медуница неясная, копытень европейский и др. При приближении к г. Балтийску характер растительности меняется. Леса уступают место заброшенным лугам, поросшим кустарником, пустырям. Местами встречаются зарослями кустарника с отдельными деревьями. Берега полуострова со стороны Вислинского залива зарастают тростником, камышами, кубышкой, кувшинками, рдестом и др. в разной степени выраженности. На подъезде к городу сохранились старые дубы и липы, растущие вдоль дороги. В пригородах Балтийска, на окраинах Севастопольского значительную долю растительности составляют виды, случайно занесенные людьми, транспортом, ветром. Это различные представители рудеральной сорной растительности, занимающие пустыри, свалки, обочины дорог, окраины города, а зачастую растущие прямо в центре у стен домов, у заборов, в расщелинах асфальта, словом везде, где есть немного почвы. Видовой состав сорной растительности очень разнообразен - одуванчик, полынь, кипрей, мать и мачеха, подорожник, крапива, лапчатка гусиная, пырей), местами кустарник ивы.

Характеристика животного мира и его состояние

В районе г. Балтийска и п. Севастопольского животный мир представлен особями, приспособившимися к условиям обитания вблизи населенных пунктов. На пустырях, в садах, на влажных местах, в канавах обитает несколько видов земноводных – остромордая лягушка, травяная лягушка, серая жаба. На сухих открытых местах живут представители рептилий – ящерица живородящая, ящерица прыткая, веретеница, на окраинах изредка попадается уж. Класс млекопитающих представлен несколькими отрядами. Насекомоядные – крот, еж, землеройка встречаются в рощах, фруктовых садах, на огородах. В дуплах деревьев, на заброшенных чердаках поселяются представители отряда рукокрылых – ушан и рыжая вечерница. Из многочисленного отряда грызунов в тесном контакте с человеком живут серая крыса и домовая мышь, а в прибрежной зоне залива – водяная крыса.

Несмотря на суровые условия обитания в городе, птиц большое разнообразие. Больше всего представителей отряда воробьиных: воробей, скворец, грач, галка, синица, белая трясогузка, серая ворона. Они составляют основу птичьего населения. Постоянно живет в городе и гнездится под крышами зданий черный стриж. Сизый голубь и горлица заселяют чердаки. Вдоль берега залива обосновались чайки. Из водоплавающих повсеместно селится кряква. В зарослях на берегу залива можно встретить выпь, серую цаплю. В рощах пригорода живет единственный представитель хищных птиц – обыкновенный канюк. Вислинская коса южнее г. Балтийска служит трассой интенсивного перелета многих видов птиц.

На территории строительства порта редких видов животных отмечено не было.

Особо охраняемые природные территории

Заказник «Вислинская коса», включающий в себя часть косы от пролива у г. Балтийска до границы с Польшей, вместе с прилегающей километровой полосой Калининградского залива и Балтийского моря, был образован в 1973 году для охраны охотничьих видов животных. Являясь комплексным заказником, он исполняет роль резервата. В настоящее время этому заказнику дан статус зоологического и рассматривается вопрос о включении его в национальный парк «Куршская коса».

Социально-экономические условия

Занятость населения

Ближайший промышленный центр - г. *Балтийск*. Численность населения в городе составляет 31,6 тыс. человек. Большой процент трудоспособного населения занят либо непосредственно на военной службе в частях Балтийского гарнизона, либо в обслуживающих его секторах. Помимо этого имеются несколько предприятий судоремонтной, пищевой и строительной отраслей. Сходные отрасли развиты в Светловском городском округе. Уровень безработицы по разным оценкам варьирует от 2 до 18%. Вместе с тем, в округе высокий уровень образованности и квалификации за счет уволившихся в запас офицеров армии и флота.

Состояние здоровья населения

Анализ медико-демографической ситуации Балтийского городского округа и Калининградской области в целом позволяет сделать вывод о сохраняющемся неблагоприятии в состоянии общественного здоровья. Естественное движение населения характеризуется отрицательным значением, так как показатели смертности превышают показатели рождаемости. В Балтийском городском округе демографическая ситуация значительно лучше, чем по области в целом. Однако и здесь имеет место уменьшение численности населения. В последние годы отмечается повышенная заболеваемость населения города Балтийска гепатитом, заболеваниями пищеварительных органов, кариесом, ухудшением зрения, онкологическими заболеваниями. Причиной этому служит значительное содержание в водопроводной воде солей железа, свободного хлора и фтора и других соединений. В городе наблюдается дефицит мощности и качества существующей системы очистки водосборов, более половины объемов которых сбрасывается в канализационные сети вообще без очистки.

Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС)

Исходные данные, планируемый состав и объем работ по ОВОС

Работы по созданию и эксплуатации паромного комплекса будут оказывать определенное воздействие на окружающую среду. Необходимо провести его оценку до реализации проекта для того, чтобы свести к минимуму негативное воздействие посредством внедрения превентивных при-

родоохранных мероприятий и, вместе с тем, использовать возможное положительное воздействие.

При разработке обоснования инвестиций строительства и эксплуатации паромного комплекса была выполнена предварительная оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС), проанализированы природные условия района строительства, дана краткая характеристика социально-экономических и медико-демографических условий. При этом были использованы материалы инженерно-экологических изысканий, проводившихся для разработки генеральной схемы развития портопункта Восточный порта Калининград, опубликованные материалы гидрометеорологической службы, аналитические сборники по экологической обстановке и социально-экономическому положению.

Проведенная предварительная оценка воздействия строительства комплекса паромной переправы и эксплуатации на окружающую среду, позволила выявить основные качественные и количественные характеристики воздействия. В обеспечение допустимых уровней воздействия на окружающую среду в проекте были предложены необходимые природоохранные мероприятия.

Анализ существующего состояния компонентов окружающей природной среды в районе планируемого строительства показал, что уровни загрязнения атмосферного воздуха, морских вод и грунтов, поверхностных вод и донных отложений, почв и растительности находятся в пределах характерных для регионального фона. Экологических факторов, которые могут отрицательно повлиять на решение о строительстве портовых сооружений в данном районе нет.

Проектируемый портовый комплекс паромной переправы обеспечивает сбор, очистку и отведение всех образующихся сточных вод в акваторию Приморской бухты. Принятые в проекте сооружения для очистки поверхностных сточных вод с территории комплекса, производственных и бытовых сточных вод смогут обеспечить качество очищенных сточных вод на выпуске в акваторию Приморской бухты на уровне требований, предъявляемых правилами охраны от загрязнения прибрежных вод морей, СанПиН 4631-88 и ХЕЛКОМ, без учета разбавления.

Предотвращению загрязнения вод акватории призваны следующие решения и мероприятия, закладываемые в проект:

- организация сбора и удаления с территории комплекса и с судов производственных и бытовых отходов;
- организация мер по ликвидации и локализации аварийных ситуаций, связанных с утечками и разливами нефтепродуктов;
- устройство твердого покрытия с гидроизоляцией на производственной территории;

- устройство вокруг аккумулирующих резервуаров поверхностных и производственных сточных вод бетонной ограждающей стенки для предотвращения разлива загрязненных вод на прилегающую территорию;
- организация регулярного гидрохимического и санитарно-бактериологического контроля природных и сточных вод.

Проведенные расчеты уровней шума, создаваемого строительными механизмами и транспортом показали, что на этапе образования территории и строительства паромный комплекс не оказывает сверхнормативного воздействия влияния на близ расположенные жилые пункты в дневное время. Вместе с тем, при эксплуатации паромного комплекса могут быть превышены нормативы шума для ночного времени (45 дБА), в связи с чем предусматривается организация шумозащитной лесополосы.

Комплекс паромной переправы не является источником электромагнитных полей опасных для окружающей среды. Элементы энергоснабжения комплекса паромной переправы не создают экологически опасных физических полей.

Расчеты выбросов и рассеивания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе, выполненные с помощью утвержденных к применению методов и программ, свидетельствуют, что наибольшую зону сверхнормативного влияния по фактору загрязнения воздуха создает группа суммации 6006, где преобладающую роль играет диоксид азота. Как на период строительства паромной переправы, так и при ее эксплуатации зона сверхнормативного воздействия не затрагивает жилых территорий.

Объединенная санитарно-защитная зона, построенная для паромного комплекса в Балтийске, не затрагивает территорий жилой застройки при проведении предусмотренных шумозащитных мероприятий.

На территории проектируемого паромного комплекса будет предусмотрен сбор и удаление промышленных и бытовых отходов, образующихся в процессе строительства и эксплуатации.

Мероприятия по охране и рациональному использованию земель при строительстве включают сохранение снятого верхнего растительного слоя почвы для последующего его использования, выполнение мероприятий, исключающих попадание ГСМ на землю при заправке на рабочем месте строительных машин и механизмов (заправка автозаправщиками, применение инвентарных поддонов и т. д.), уборку строительного мусора.

В рамках обоснования инвестиций проведен анализ чрезвычайных ситуаций (ЧС) техногенного и природного характера и приняты проектные решения по их предупреждению. Дана предварительная оценка воздействия объекта на окружающую среду при авариях. Наиболее опасными по своим масштабам и воздействию на окружающую природную среду на рассматриваемом объекте являются чрезвычайные ситуации с разрушением топ-

ливных танков парама при посадке на мель или столкновениях с другими судами.

Общий экономический ущерб окружающей природной среде при строительстве проектируемого комплекса паромной переправы в Балтийске в ценах 2002 года (без учета НДС) оценивается величиной 15,639 млн. руб., в то время как ежегодные платежи за загрязнение окружающей среды составят по предварительной оценке 266,218 тыс. руб.

Годовая величина предотвращенного экологического ущерба от антропогенного воздействия на водные ресурсы в результате эксплуатации сооружений по очистке бытовых, производственных и поверхностных сточных вод с территории паромного комплекса (в ценах 1999 г.) составляет 392,35 тыс. рублей в год.

Одним из важнейших факторов поддержания состояния окружающей среды является создание эффективной системы эколого-технологического контроля в период производства строительных работ (и гидромеханизированных работ на акватории Приморской бухты) и системы экологического мониторинга окружающей среды в процессе эксплуатации комплекса паромной переправы. В разделе ОВОС будут даны предложения по организации системы эколого-технологического контроля при строительстве паромного комплекса и системы экологического мониторинга при его эксплуатации с учетом развития портовых сооружений в г. Балтийск в целом.

Учитывая, что проектные решения, принятые на стадии обоснования инвестиций, требуют конкретизации при разработке документации на стадии «проект», результаты настоящей оценки на окружающую среду также подлежат уточнению при разработке раздела «Охрана окружающей среды».

Оценка воздействия на окружающую среду будет проведена в соответствии с действующими законодательными и нормативными документами РФ, регламентирующими разработку раздела ОВОС в составе проектной документации, а также с учетом требований ЕБРР, согласно которым:

- ⇒ ОВОС проводится для выявления, прогнозирования и оценки воздействия конкретного проекта на окружающую среду в дальнейшем, если это воздействие потенциально значительно, не может быть выявлено, оценено или снижено немедленно.
- ⇒ Степень детализации и масштабы ОВОС зависят от вероятных видов и размеров воздействия проекта на окружающую среду, а также от чувствительности затрагиваемой территории

С учетом этого ОВОС по проекту «Комбинированное многоцелевое грузопассажирское, автомобильно-железнодорожное сообщение на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря» в г. Балтийске и Усть-Луге будет состоять из следующих основных разделов:

1. *Операционный контекст*
 - 1.1. *Цель и необходимость проекта*
 - 1.2. *Правовая и организационная база*
 - 1.3. *История проекта, включая рассмотренные варианты*
 2. *Описание проекта*
 3. *Современное состояние окружающей среды*
 - 3.1. *Климатические условия*
 - 3.2. *Геоморфологическая и геологическая характеристика*
 - 3.3. *Качество поверхностных и подземных вод*
 - 3.4. *Ландшафтная характеристика*
 - 3.5. *Экология и биотические ресурсы*
 - 3.6. *Качество воздуха*
 - 3.7. *Шум*
 - 3.8. *Почвы*
 - 3.9. *Социально-экономические и культурные вопросы*
 - 3.10. *Землепользование и характер расселения*
 4. *Описание и оценка значительных факторов воздействия на окружающую среду предлагаемого проекта на местном, региональном и глобальном уровнях*
 - 4.1. *Оценка воздействия, связанного со строительством*
 - 4.2. *Оценка воздействия, связанного с эксплуатацией объекта*
 - 4.3. *Оценка воздействия, связанного с закрытием и выводом из эксплуатации*
 - 4.4. *Основные выявленные неопределенности и отсутствующие данные*
 - 4.5. *Сравнение воздействия, связанные с вариантами, включая вариант отказа от реализации проекта*
 - 4.6. *Резюме анализа экономичности проектов*
 5. *Описание мер по снижению отрицательного воздействия на окружающую среду и/или мер по оздоровлению окружающей среды*
 6. *Организация мониторинга за состоянием окружающей среды*
 - 6.1. *Мониторинг в ходе строительства*
 - 6.2. *Мониторинг в ходе эксплуатации объекта*
- Приложения:*
- i. *Имя и фамилия лиц, ответственных за подготовку ОВОС.*
 - ii. *Перечень письменных материалов, использованных при подготовке ОВОС.*
 - iii. *Протоколы совещаний с участием общественности и консультаций с общественностью при подготовке ОВОС.*
 - iv. *Технические данные, которые могут относиться к оценке, но слишком детализированные для включения их в основной лист.*

Консультации с общественностью

Консультации с общественностью будут осуществляться на всем протяжении осуществления ОВОС в соответствии с процедурами ЕБРР и требованиями российского законодательства. На завершающем этапе ОВОС будет проведено повторное консультационное совещание для обсуждения полученных результатов.

Контактным лицом для связи с общественностью от МАП Калининград будет являться Дуркин Михаил Юрьевич, гл. инспектор по охране морской среды (тел. 445343, факс 441011, e-mail: durkin@mapkld.ru)

**ПРОТОКОЛ КОНСУЛЬТАЦИОННОГО СОВЕЩАНИЯ
по проекту «Комбинированное многоцелевое грузопассажирское,
автомобильно-железнодорожное паромное сообщение на линии
Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря»**

Дата: 18 марта 2003 г.

Место проведения: Калининградская обл., г. Балтийск, Дом офицеров флота.

Краткое описание проекта:

Проект «Комбинированное многоцелевое грузопассажирское, автомобильно-железнодорожное паромное сообщение на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря» предусматривает строительство многоцелевых портовых терминалов в г. Усть-Луга (Ленинградская область) и в г. Балтийск (Калининградская область). Паромный терминал в Балтийске состоит из двух пусковых комплексов: 1-ый в бассейне №3 и 2-ой – на полуострове Восточный. На паромном терминале предусматривается выполнять погрузку-выгрузку собственным ходом грузового и легкового автотранспорта и железнодорожных вагонов (только на 2-ом пусковом комплексе) на судно, кратковременное хранение грузового и легкового автотранспорта, прием и обслуживание пассажиров, контроль и оформление морских судов, грузов, транспортных средств и физических лиц, пересекающих границу РФ. Предполагается перевозить следующие виды грузов: генеральные, пакеты (поддоны), крупнотоннажные контейнеры, колесная техника (включая легковые автомобили), крупногабаритное и тяжеловесное оборудование, навалочные (уголь и минеральные удобрения).

Грузооборот 1-го пускового комплекса составит 0,2 млн. т/год при 208 судозаходах в год, 2-го пускового комплекса – 1,3 млн. т/год при 330 судозаходах в год.

Занимаемая площадь 1-го пускового комплекса 12 га, 2-го пускового комплекса – 33,6 га.

Стадия проектирования: Обоснование инвестиций в строительство.

Заказчик: ОАО "Балтийский паром".

Генеральный проектировщик: ЗАО "ГТ Морстрой".

Разработчик раздела ОВОС: ЗАО "Экотранс-Дорсервис".

Информационное сообщение

о проведении

общественного обсуждения: размещено в газете «Калининградская правда» от 04.03.2003 г. и в газете «Вестник Балтийска» от 04.03.2003 г.

Присутствовали:

Федосенко В.И. – заместитель начальника филиала ФГУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» в Санкт-Петербурге.

Себов Г.Н. – начальник ГУ Морская администрация порта Калининград.

Рябичко Н.П. – первый заместитель председателя Департамента (комитета) по развитию транспортного комплекса Администрации Калининградской области.

Сапунов А.К. – федеральный инспектор Представительства Президента РФ по Северо-Западному федеральному округу в Калининградской области.

Кошелев В.Н. – заместитель главы Администрации Балтийского городского округа.

Микко Венермо – представитель Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР).

Ханс Рибер – представитель Cowi Consult.

Представители органов власти и контролирующих органов, представители производственных, научных и общественных организаций, жители г. Балтийска (полный список участников прилагается).

Программа совещания:

1. Открытие совещания. Приветствие участников. (*Себов Г.Н.*).
2. Доклад о проекте "Комбинированное многоцелевое грузопассажирское автомобильно-железнодорожное сообщение Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря" (*Федосенко В.И., Шмалый И.Г.*).
3. Доклад о работах по оценке воздействия на окружающую среду, проведенных на стадии "Обоснования инвестиций" проекта. (*Дуркин М.Ю.*).
4. Информация об оценке воздействия на окружающую среду по формату ЕБРР (*Ханс Рибер*).
5. Обсуждение проекта участниками совещания.
6. Обсуждение и принятие протокола совещания.
7. Подведение итогов и закрытие совещания (*Себов Г.Н.*).

Подробный протокол:

Себов Г.Н. открыл совещание. Тепло поприветствовал и поблагодарил всех присутствующих за участие в консультационном совещании и сообщил, что данное мероприятие проводится в соответствии с требованиями Федерального закона РФ «Об экологической экспертизе» с целью обсуждения экологических аспектов реализации проекта строительства паромного терминала в г. Балтийске со всеми заинтересованными сторонами и учета полученных мнений на дальнейших стадиях проектирования.

С приветствиями к участникам совещания также обратились: *Рябичко Н.П.*, *Кошелев В.Н.*, *Микко Венермо*.

Федосенко В.И. в своем докладе "Комбинированное многоцелевое грузопассажирское автомобильно-железнодорожное сообщение Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря" напомнил присутствующим, что реализация данного проекта предусмотрена Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России» и осуществляется на основании соответствующих постановлений и распоряжений Правительства РФ и Министерства транспорта, в соответствии с которыми к 1 января 2003 г. было разработано и утверждено «Обоснование инвестиций в строительство». В настоящее время все усилия сконцентрированы на оценке воздействия на окружающую среду от реализации проекта.

Кроме того, г-н Федосенко затронул вопросы экономической и социальной значимости проекта.

Шмалый И.Г. (главный инженер ГУ МАП Калининград) продолжил тему предыдущего доклада и сообщил о проводимых строительных работах бассейне № 3, а также более подробно представил проект строительства 2-го пускового комплекса в п. Восточном.

Дуркин М.Ю. (главный инспектор по охране морской среды) в своем докладе о работах по оценке воздействия на окружающую среду, проведенных на стадии «Обоснования инвестиций» сообщил, что проведенная предварительная оценка воздействия на окружающую среду строительства комплекса паромной переправы и ее эксплуатации, позволила выявить основные качественные и количественные характеристики воздействия. Были проанализированы природные условия района строительства, дана краткая характеристика социально-экономических и медико-демографических условий. При этом были использованы материалы инженерно-экологических изысканий, проводившихся для разработки генеральной схемы развития портопункта Восточный порта Калининград, опубликованные материалы гидрометеорологической службы, аналитические сборники по экологической обстановке и социально-экономическому положению.

В обеспечение допустимых уровней воздействия на окружающую среду в проекте были предложены необходимые природоохранные мероприятия.

Главным результатом проведенных работ по предварительной оценке воздействия стал вывод о том, что экологических факторов, которые могут отрицательно повлиять на решение о строительстве портовых сооружений в данном районе нет, а воздействие от строительства и эксплуатации паромного комплекса при выполнении соответствующим мероприятий будет в пределах допустимого.

Учитывая, что проектные решения, принятые на стадии обоснования инвестиций, требуют конкретизации при разработке документации на стадии «проект», результаты настоящей оценки на окружающую среду также подлежат уточнению при разработке раздела «Охрана окружающей среды». Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС) будет проведена в соответствии с действующими законодательными и нормативными

документами РФ, регламентирующими разработку раздела ОВОС в составе проектной документации, а также с учетом требований ЕБРР

В заключение г-н Дуркин отметил, что консультации с общественностью будут осуществляться на всем протяжении осуществления ОВОС в соответствии с процедурами ЕБРР и требованиями российского законодательства.

Ханс Рибер представил информацию об оценке воздействия на окружающую среду по формату ЕБРР, согласно которому:

- ОВОС проводится для выявления, прогнозирования и оценки воздействия конкретного проекта на окружающую среду в дальнейшем, если это воздействие потенциально значительно, не может быть выявлено, оценено или снижено немедленно;
- степень детализации и масштабы ОВОС зависят от вероятных видов и размеров воздействия проекта на окружающую среду, а также от чувствительности затрагиваемой территории.

Г-н Рибер заверил участников совещания, что фирма COWI Consult окажет содействие в проведении экологической экспертизы, ее отчет будет переведен на русский язык и представлен жителям области для ознакомления. В течение 120 дней после выпуска отчета можно будет направить свои пожелания и рекомендации в МАП Калининград. В начале сентября будет проведено повторное консультационное совещание для обсуждения полученных результатов.

Обсуждение вопросов участниками совещания проходило в следующем порядке:

Новик Е.Л. (главный архитектор Балтийского городского округа):

- Это полный проект строительства порта в п. Восточный, или предполагается также строительство II и III очереди? Планируется ли расширение обсуждаемого проекта и, соответственно, портовых территорий? Меня волнует то, что уже сейчас по этому проекту санитарно-защитная зона захватывает улицу Катерная в пос. Севастопольский. Предполагается ли в связи со строительством порта отселение жителей части пос. Севастопольский?

Шмалый И.Г.:

- Мы сегодня обсуждаем и говорим только о проекте строительства автомобильно-железнодорожного паромного терминала в п. Восточный. Общей схемы всего глубоководного порта в Балтийске пока нет, она не разрабатывалась и не утверждалась.

Дуркин М.Ю.:

- Если вы внимательно посмотрите на схему санитарно-защитной зоны, то увидите, что она не захватывает улицу Катерная.

Деменов А.Ф. (заместитель начальника ГУ МАП Калининград):

- Отселение населения не предполагается.

Шумков П.Ю. (главный инженер Калининградской железной дороги):

- Вы планируете строительство ж/д паромной переправы с объемом перевалки ж/д грузов 1 млн. тонн в год, в связи с этим у меня вопрос: предполагается ли строительство припортовой ж/д станции и модернизация ж/д путей до Балтийска? Кто согласовывал данный проект от МПС? И последний вопрос: какая предусмотрена защита от разливов нефтепродуктов в проектируемом порту?

Деменов А.Ф.:

- Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России» предусматривается строительство припортовой ж/д станции «Балтийск-2» и модернизация ж/д путей до Балтийска. Кроме того, Министр путей сообщения в ходе своего визита в Калининградскую область в прошлом году еще раз лично подтвердил заинтересованность в реализации данных мероприятий, начало которых намечено на этот год.

Дуркин М.Ю.:

- Перевалки нефтепродуктов через проектируемый паромный терминал не предусматривается, поэтому можно говорить о возможных разливах нефтепродуктов только при аварийных случаях с судами на прилегающей акватории. Вероятность такой аварии при годовом количестве судозаходов 330 единиц согласно действующим методикам расчета равна 10^{-7} . Для борьбы с такими разливами МАП Калининград имеет договор на несение аварийно-спасательной готовности и ликвидацию разливов нефти со специализированной организацией – Калининградским филиалом Балтийского аварийно-спасательного управления, располагающей значительными силами и специальными техническими средствами.

Деменов А.Ф.:

- Правительством РФ МПС было поручено самостоятельно выполнить проект ж/д станции «Балтийск-2», но МПС, к сожалению, в силу ряда причин, пока не справляется с этой задачей. Кто именно от МПС согласовывал данный проект, к сожалению, у меня нет информации, я это выясню и сообщу вам дополнительно.

Гусева Р.А. (представитель Общественной палаты Калининградской области):

- Можно ли более подробно и досконально ознакомиться с разделом ОВОС «Обоснования инвестиций»?

Дуркин М.Ю.:

- Обращайтесь в МАП Калининград, мы Вам предоставим эту возможность.

Сергеева Л.Ф. (доцент Балтийской государственной академии):

- Какая организация будет обеспечивать паромный терминал гидрометеорологическими прогнозами?

Дуркин М.Ю.:

- Полагаю, что Калининградский центр гидрометеорологии и мониторинга окружающей среды будет не против заключить с МАП Калининград договор на предоставление такого рода услуг. В дополнение могу сказать, что по завершении модернизации и реконструкции Системы управления движением судов (СУДС), уже в этом году МАП будет располагать собственными современными метеостанциями, которые будут обеспечивать точными текущими метеоданными для краткосрочных прогнозов.

Орденко Т.Ф. (главный врач Центра госсанэпиднадзора в Светловском и Балтийском городских округах):

- Применялись ли методики оценки воздействия вредных факторов на здоровье населения при разработке данного проекта?

Дуркин М.Ю.:

- Да, думаю, в дальнейшем, на стадии технико-экономического обоснования проекта, такие методики будут использоваться. Могу сообщить, что при разработке подобного проекта в Усть-Луге проектной организацией была использована специальная методика оценки воздействия вредных факторов на здоровье населения.

Чубаренко Б.В. (зав. лабораторией института океанологии им. Ширшова):

- Вы планируете значительное увеличение автотранспортного потока между Балтийском и Калининградом. В связи с этим скажите, планируется ли модернизация и реконструкция автомобильной дороги Калининград - Балтийск?

Рябичко Н.П.:

- Каждый рабочий проект строительства портового терминала должен содержать раздел, посвященный организации надежного автомобильного сообщения, с обязательным расчетом пропускной способности подъездных дорог, качества дорожного покрытия и т.п. При отсутствии этого раздела, либо при слабой его проработке, сам проект просто не пройдет необходимые согласования.

Деменов А.Ф.:

- Как известно, в области существует специальный дорожный фонд, из которого будут привлечены средства для проектирования и строительства автодорог в 3-ий бассейн и п. Восточный.

Новик Е.Л.:

- Хочу добавить, что на днях проходил согласование предварительный проект по реконструкции автомобильной дороги Калининград – Балтийск, включающий в себя как спрямление некоторых участков, так и строительство объездов вокруг населенных пунктов и т.п.

Городецкий В.М. (начальник службы экологической безопасности ВМБ Балтийск):

- От жителей Балтийска и особенно пос. Севастопольский давно поступают жалобы на терминал Балтийской нефтеперевалочной компании, конкретно – на постоянный устойчивый запах газового конденсата, исходящий с его стороны. Как будет развиваться ситуация дальше, после постройки нового терминала в п. Восточном? Какие грузы вы планируете переваливать через этот терминал? Предусматривается ли строительство новых очистных сооружений для Балтийска? Что вы собираетесь делать с Базой горячего Балтийского флота на п-ове Восточный?

Деменов А.Ф.:

- Еще раз повторяю: перевалки нефтепродуктов через данный паромный комплекс проектом не предусматривается. Что касается очистных сооружений – проектом предусмотрено строительство очистных сооружений для очистки всех производственных, хозяйственно-бытовых и лив-

невых вод, образующихся на территории комплекса. Разумеется, в отношении очистки сточных вод проектируемый паромный комплекс не будет взваливать на себя нагрузку всего города с 36-тысячным населением и крупной военно-морской базой.

Себов Г.Н.:

- Со своей стороны еще раз хочу подчеркнуть, что строительство грузопассажирского, автомобильно-железнодорожного паромного терминала – это политическая задача, призванная решить собой в первую очередь вопросы транспортной независимости нашего региона. Она должна обеспечивать жизнедеятельность населения области и вооруженных сил, размещенных в нашем регионе. Поэтому грузы, проходящие через терминал, могут быть самыми разными.

В отношении Базы горючего БФ – это очень серьезная проблема. Дело в том, что объекты Министерства обороны должны быть переданы МАП на компенсационной основе. Командование Балтийского флота потребовало весьма дорогостоящие компенсационные мероприятия, поэтому данный проект предусматривает строительство паромного терминала в обход объектов Балтфлота, не ущемляя их интересы.

Г-н Литвинов (частный предприниматель, житель г. Балтийск):

- Каковы перспективы увеличения грузооборота через терминал в 3-м бассейне? Меня в первую очередь интересует направление на Германию и Финляндию.

Себов Г.Н.:

- В настоящее время действует линия Санкт-Петербург – Балтийск – Любек с заходом парома в 3-й бассейн 2 раза в неделю. С апреля паром будет заходить в 3-й бассейн 4 раза в неделю.

Онищенко А.Н. (начальник отдела природопользования Калининградской специализированной морской инспекции МПР РФ):

- После ввода в строй паромного комплекса на полную мощность насколько снизится объем транзита российских грузов через порты Балтии?

Рябичко Н.П.:

- На настоящий момент делать какие-либо точные прогнозы на этот счет не представляется возможным. Но в том, что грузопоток через терминалы порта Калининград существенно увеличится, можно быть уверенным.

Онищенко А.Н.:

- Тогда, естественно, возникнет необходимость увеличения мощности проектируемого терминала, расширения промзоны и т.п.?

Деменов А.Ф.:

- Этот вопрос требует дополнительного исследования, но это уже другая тема, не имеющая отношения к данному проекту.

Болдырев В.Л. (научный сотрудник института Океанологии им. Ширшова):

- Я очень положительно отношусь к данному проекту, для паромной переправы место выбрано очень удачно. К реализации проекта, думаю, необходимо привлечь как можно больше туристических фирм (кстати, я не вижу ни одного представителя таковых на сегодняшнем совещании). Далее - при строительстве терминала следует обязательно предусмотреть строительство и реконструкцию автомобильных и железных дорог. Возможно, в комплексе со всем этим попытаться решить очень важный вопрос для г. Балтийска – водоснабжение.

Следующий немаловажный вопрос - производить отвал выбранного при дноуглублении грунта на морскую свалку грунта в 4 км к северу от входных молов недопустимо, т.к. весь этот выбранный грунт впоследствии будет снова подводными течениями затягиваться в Калининградский морской канал. Стоит подумать над тем, чтобы этот выбранный грунт рефугировать на Балтийскую косу сразу за Южный мол, либо намыть этим грунтом защитную дамбу в п. Восточном для защиты Приморской бухты от загрязнения.

Рябичко Н.П.:

- Следует обязательно учесть все пожелания и предложения выступивших, но необходимо помнить, что это только начало большой работы по реализации проекта строительства паромного комплекса в п. Восточный, и я думаю, что мы не раз еще соберемся для обсуждения этой темы. Считаю, что всю проделанную и намечаемая в этом направлении работа МАП Калининград заслуживает высокой оценки.

Себов Г.Н.:

- Подводя итоги сегодняшнего совещания, хочу поблагодарить всех присутствующих за плодотворную и конструктивную работу. Все ваши деловые предложения будут обязательно внесены в итоговый протокол. На этом совещание объявляется закрытым.

ВЫВОДЫ СОВЕЩАНИЯ:

Участники совещания пришли к выводу о возможности и целесообразности создания комбинированного многоцелевого грузопассажирского, автомобильно-железнодорожного паромного терминала на п-ове Восточный (г. Балтийск) с учетом минимизации возможных воздействий на окружающую среду на стадии строительства и эксплуатации терминала. Соответствующие природоохранные мероприятия должны быть более детально разработаны на стадии проектирования и затем повторно обсуждены с общественностью и внедрены. Заказчик строительства берет на себя обязательство обеспечить консультации с общественностью на всех последующих стадиях разработки проекта.

Начальник
ГУ МАП Калининград

Глава
МО «Балтийский городской округ»

«_____» Г.Н. Себов
2003 г.

«_____» А.Н. Кузнецов
2003 г.

Приложение № 1

**СПИСОК УЧАСТНИКОВ КОНСУЛЬТАЦИОННОГО
СОВЕЩАНИЯ по проекту «Комбинированное многоцелевое грузо-
пассажирское, автомобильно-железнодорожное паромное сообщение
на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря»**

№	Ф.И.О.	Должность	Организация, учреждение
1.	Аниканова Ю.И.		Администрация МО "Балтийский городской округ"
2.	Бабаев	Житель г. Балтийска	
3.	Беляевская Н.П.	Федеральный инспектор	Представительство полномочного представителя президента по Северо-западному федеральному округу в Калининградской области
4.	Болдырев В.Л.	Ст. научный сотрудник	Институт Океанологии им. Ширшова
5.	Бондарчук	Житель г. Балтийска	
6.	Буторова Е.Л.		Администрация МО "Балтийский городской округ"
7.	Вахмянина В.В.	Зам. начальника	Управление природо- и недропользования, АКО
8.	Венермо Микко (Venermo Mikko)		Европейский Банк Реконструкции и Развития
9.	Головко	Житель г. Балтийска	
10.	Городецкий В.М.	Начальник службы экологической безопасности	Балтийская военно-морская база
11.	Грушаченко Н.В.	Депутат	Городской совет, МО "Балтийский городской округ"
12.	Гусева Р.А.		Общественная палата Калининградской области
13.	Захаров С.А.	Зам. начальника отдела федерального транспорта	Калининградское областное отделение Российской транспортной инспекции
14.	Иванов В.И.		Администрация МО "Балтийский городской округ"
15.	Иванов В.П.	Житель г. Балтийска	
16.	Калинина О.В.	Житель г. Балтийска	
17.	Козлов В.А.	Ведущий менеджер	ООО "Мегаполис"

18.	Комаров	Житель г. Балтийска	
19.	Коринина И.Г.	Житель г. Балтийска	
20.	Королев	Житель г. Балтийска	
21.	Кошелев В.Н.	Зам. главы	Администрация МО "Балтийский городской округ"
22.	Крисанова С.В.	Нач. отдела	ФГУП "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта"
23.	Кузнецов А.Н.	Глава	Администрация МО "Балтийский городской округ"
24.	Лауритцен Лариса (Lauritzen Larissa)		Cowi Consult
25.	Литвиненко Л.Ф.	Инженер	ЗАО «Балтийская нефтеперевалочная компания»
26.	Литвинов А.А.	Частный предприниматель	г. Балтийск
27.	Макарова О.С.	Начальник отдела маркетинга морского транспорта	ФГУП "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта"
28.	Максименко В.И.	Зам. командира	Балтийская военно-морская база
29.	Малышев П.А.		"Экозащита"
30.	Мокшин А.А.	Секретарь	Секретариат «Еврорегиона-Балтика», Администрация МО "Балтийский городской округ"
31.	Мяшков А.		Администрация МО "Балтийский городской округ"
32.	Новик Е.Л.	Гл. архитектор	Администрация МО "Балтийский городской округ"
33.	Онищенко А.Н.	Нач. отдела	Калининградская специализированная морская инспекция МПР РФ
34.	Пахомов В.А.	Исполнительный директор	Департамент региональных связей, АФК "Система", СПб
35.	Пичужкина О.Е.	Нач. отдела по ООСиП	ООО "ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть"
36.	Поленок М.Д.	Пом. начальника по связям с регионами	Калининградская железная дорога
37.	Рабушок Д.Г.	Нач. отдела	ГУ ГО и ЧС Калининградской области
38.	Ханс Рибер (Hans Riber)		Cowi Consult

39.	Рябичко Н.П.	1-ый зам. председателя	Департамент (комитет) развития транспортного комплекса, АКО
40.	Рябкова О.И.	Доцент	Кафедра геоэкологии, факультет географии, КГУ
41.	Савенков	Житель г. Балтийска	
42.	Самерханова А.К.		Секретариат «Еврорегиона-Балтика», Администрация МО "Балтийский городской округ"
43.	Сапунов А.К.	Федеральный Инспектор	Представительство полномочного представителя президента по Северо-западному федеральному округу в Калининградской области
44.	Селезнев В.Г.		Комитет по природопользованию, охране окружающей среды и экологической безопасности, Администрация СПб
45.	Сергеева Л.Ф.	Доцент	Балтийская государственная академия
46.	Сивков В.	Ст. научный сотрудник	Институт океанологии им. Ширшова
47.	Сизов И.Н.	Житель г. Балтийска	
48.	Симонов Р.П.	Житель г. Балтийска	
49.	Сливкина Г.В.	Соб.корр.	"Калининградская правда"
50.	Смотров А.Ю.	Житель г. Балтийска	
51.	Торопова Г.В.		Администрация МО "Балтийский городской округ"
52.	Труббе С.Е.	Нач. отдела регионального развития	ЗАО "Система-Галс СЗ", СПб
53.	Туганов С.В.	Госинспектор	Калининградское областное отделение Российской транспортной инспекции
54.	Федосенко В.И.	Зам. директора	ФГУП "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта", филиал в СПб
55.	Хлопников М.М.	Зав. Лабораторией лиманов	АтлантНИРО
56.	Цымбалов В.В.	Нач. отдела гос. экологического контроля	Управление природных ресурсов и охраны окружающей среды МПР РФ по Калининградской области
57.	Орденко Т.Ф.	Главный врач	Центр государственного санитарно-эпидемиологического надзора в Светловском и Балтийском городских округах

58.	Чернявская		Администрация МО "Балтийский городской округ"
59.	Чубаренко Б.В.	Зав. лабораторией	Институт Океанологии им. Ширшова
60.	Чунаев А.И.	Нач. отдела	Калининградская специализированная морская инспекция МПР РФ
61.	Ширяев А.М.	Ст. госинспектор	ФГУ "Запбалтрыбвод"
62.	Шуринова И.	Журналист	"Каскад"
63.	Шумков П.Ю.	Гл. инженер	Калининградская железная дорога
64.	Щептева С.В.	Врач-эпидемиолог	Центр государственного санитарно-эпидемиологического надзора на транспорте
65.	Ядманов Г.Р.		Комитет по природопользованию, охране окружающей среды и экологической безопасности, Администрация СПб

Не зарегистрировались: 27 жителей г. Балтийска

Участники совещания от МАП Калининград

1.	Себов Г.Н.	Начальник
2.	Шмалий И.Г.	Главный инженер
3.	Деменов А.Ф.	Заместитель начальника по ВЭД и маркетингу
4.	Дикий И.А.	Помощник начальника по Балтийску
5.	Юспин С.Ю.	Начальник службы эксплуатации паромного терминала
6.	Дуркин М.Ю.	Главный инспектор по охране морской среды
7.	Сидло И.В.	Инспектор по охране морской среды
8.	Тимофеев А.Г.	Начальник СДС Балтийск
9.	Воложанинов А.А.	Помощник начальника МАП по ОТ и ТБ
10.	Синильников А.А.	Инженер СДС Балтийск
11.	Мамонов А.И.	Инженер ОКС

Министерство транспорта Российской Федерации

Объявление относительно опубликования материалов по Оценке Воздействия на Окружающую Среду (ОВОС) от создания многоцелевого паромного терминала в г. Балтийске Калининградской области в рамках реализации проекта «Комбинированное многоцелевое грузопассажирское, автомобильно-железнодорожное паромное сообщение на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря»

Министерство транспорта Российской Федерации обратилось с просьбой к Европейскому Банку Реконструкции и Развития (ЕБРР) принять участие в финансировании строительства многоцелевого паромного терминала в г. Балтийске Калининградской области. Проект включает в себя строительство терминала для судов Ро-Ро, перевозящих железнодорожные вагоны и грузовые автомобили. Так как осуществление этого проекта, как на стадии строительства, так и во время эксплуатации, может оказать воздействие на окружающую среду, в качестве составной части технико-экономического обоснования проекта, была проведена Оценка Воздействия на Окружающую Среду (ОВОС).

В документацию проекта включены предварительные материалы ОВОС, которые содержат в себе общее описание проекта, возможных влияний проекта на окружающую среду, предлагаемых мер по снижению этого воздействия и осуществлению соответствующих контрольных мероприятий.

Министерство транспорта Российской Федерации предлагает всем заинтересованным лицам и организациям ознакомиться с данными материалами и направить свои комментарии для обсуждения. Каждый может ознакомиться с **кратким предварительным отчетом по ОВОС (на русском и английском языках)**, а также **полным предварительным отчетом по ОВОС (на английском)** по следующим адресам:

- Калининградская областная научно-универсальная библиотека (зал каталогов), пр. Мира, 9/11, Калининград, тел. (0112)-272440
- Библиотека г. Балтийска им. Белинского, ул. Синявина, 12, Балтийск тел. (01145)-21936
- Администрация Балтийского городского округа, главный архитектор БГО Новик Е.Л., пр. Ленина, 6, Балтийск, тел. (01145)-22216
- Офисы Морской администрации порта Калининград:

<u>Балтийск</u>	<u>Калининград</u>
Морской бульвар, 2а	Набережная Петра Великого, 7, каб. 313
тел. (245)-21146	тел. (0112)-579320, 579344
И.А. Дикий	М. Дуркин
- Представительство Министерства транспорта РФ в Москве: Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта, ул. 3-я Ямского поля, д.24, тел. (095)-7415673, С. Крисанова

- Информационный Бизнес Центр, Европейский Банк Развития и Реконструкций, Лондон, Великобритания (тел.: +44 171 338 6747) или офис Банка в Санкт-Петербурге по тел: (812)-103-5530.

Русская версия проекта Отчета об ОВОС будет доступна общественности не позднее 21 июля 2003 г. по вышеуказанным адресам.

С материалами также можно будет ознакомиться в Интернете по адресу: www.morflot.ru или www.transtour.com (см. после проекта ЕБРР).

Комментарии вы можете направить по почте, факсу или в электронном виде по e-mail в Морскую администрацию порта Калининград на имя г-на Дуркина М.Ю. (тел. 0112-579320, 579344; факс. 0112-579311; email: durkin@mapkld.ru).

Мы также сообщаем, что встреча по обсуждению результатов ОВОС и полученных предложений и комментариев будет проведена в сентябре 2003 г. О точном времени и месте этой встречи с общественностью будет объявлено дополнительно примерно за 2 недели до нее.

Объявление

По поручению Министерства транспорта Российской Федерации Морская администрация порта Калининград сообщает о проведении 25 сентября 2003 г. второго этапа Консультационного совещания с общественностью по обсуждению природоохранных аспектов реализации проекта «Комбинированное многоцелевое грузопассажирское, автомобильно-железнодорожное сообщение на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Германии», частью которого является строительство многоцелевого терминала в г. Балтийске. Совещание состоится в 10.00 в конференц-зале Морской администрации порта Калининград по адресу: г. Калининград, набережная Петра Великого, д. 7 (ориентир – стоянка НИС «Космонавт Виктор Пацаев» возле Музея Мирового Океана). Приглашаем представителей органов власти и контрольных органов, производственных и общественных организаций, граждан, заинтересованных в обсуждении реализации проекта принять участие в Консультационном совещании.

Напоминаем, что с материалами к данному совещанию можно познакомиться по следующим адресам:

- Калининградская областная научно-универсальная библиотека (зал каталогов), пр. Мира, 9/11, Калининград, тел. (0112)-272440
- Библиотека г. Балтийска им. Белинского, ул. Синявина, 12, Балтийск, тел. (01145)-21936
- Администрация Балтийского городского округа, главный архитектор БГО Новик Е.Л., пр. Ленина, 6, Балтийск, тел. (01145)-22216
- Офисы Морской администрации порта Калининград:

Балтийск

тел. (245)-21146

И.А. Дикий

Калининград

Набережная Петра Великого, 7, каб. 313

тел. (0112)-579320, 579344

М.Ю. Дуркин

Свое участие в совещании просим подтвердить в срок до 20 сентября с.г. Контактные телефоны: 579320, 579344, 579407, факс 579311, 579302, электронная почта: durkin@mapkld.ru.

В случае каких-либо изменений в отношении сроков или места проведения совещания об этом будет заранее дополнительно объявлено.

Государственное учреждение

«Морская администрация порта Калининград»

ПРОТОКОЛ 2-ГО КОНСУЛЬТАЦИОННОГО СОВЕЩАНИЯ

**по проекту «Комбинированное многоцелевое грузопассажирское,
автомобильно-железнодорожное паромное сообщение на линии
Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря»**

Дата: 25 сентября 2003 г.
Место проведения: г. Калининград, офис МАП Калининград

Краткое описание проекта:

Проект «Комбинированное многоцелевое грузопассажирское, автомобильно-железнодорожное паромное сообщение на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря» предусматривает строительство многоцелевых портовых терминалов в г. Усть-Луга (Ленинградская область) и в г. Балтийск (Калининградская область). Грузопассажирский автомобильно-железнодорожный паромный терминал в Балтийске может располагаться на полуострове Восточный. На паромном терминале предусматривается выполнять погрузку-выгрузку собственным ходом грузового и легкового автотранспорта и железнодорожных вагонов на судно, кратковременное хранение грузового и легкового автотранспорта, прием и обслуживание пассажиров (ограниченное количество – водители транспортных средств), контроль и оформление морских судов, грузов, транспортных средств и физических лиц, пересекающих границу РФ. Предполагается перевозить следующие виды грузов: генеральные, пакеты (поддоны), крупнотоннажные контейнеры, колесная техника (включая легкие автомобили), крупногабаритное и тяжеловесное оборудование. Грузооборот комплекса – 1,3 млн. т/год при 330 судозаходах в год. Занимаемая площадь комплекса – 33,6 га.

Стадия проектирования	Оценка воздействия на окружающую среду.
Заказчик	Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР)
Генеральный проектировщик	ЗАО «ГТ Морстрой»
Разработчик раздела ОВОС	COWI Consult
Информационные сообщения о проведении общественных слушаний	размещено в газете «Калининградская правда» от 26.08.2003 г., «Российской газете» от 27.08.2003 г., и в газете «Вестник Балтийска» от 28.08.2003 г.

Присутствовали 59 человек: представители Аппарата полномочного представителя Президента по Северо-западному федеральному округу в Калининградской области; администрации Калининградской области; администрации МО "Балтийский городской округ"; ФГУП "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта"; ФГУП «Росморпорт»; Cowi Consult; Управления природных ресурсов и охраны окружающей среды МПР РФ по Калининградской области; Калининградской специализированной морской инспекции МПР РФ; ФГУ «Запбалтрыбвод»; ГУ ГО и ЧС Калининградской области; Калининградского об-

ластного отделения Российской транспортной инспекции; Госсанэпиднадзора; Балтийского флота; российских и зарубежных консалтинговых фирм; страховых и финансовых органов; научных и учебных заведений, предприятий, общественных организаций Калининградской области и Литвы. (Список присутствовавших – Приложение 1)

Программа Совещания

Открытие совещания. Приветствие участников совещания

Себов Г.Н., начальник ГУ МАП Калининград

Сообщение о ходе реализации проекта "Комбинированное многоцелевое грузопассажирское автомобильно-железнодорожное сообщение Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря"

Крисанова С.В., нач. отдела взаимодействия с финансовыми организациями, ФГУП «ДГЗ»

Шмалый И.Г., гл. инженер, ГУ МАП Калининград

Доклад о результатах работы по оценке воздействия на окружающую среду в соответствии с требованиями ЕБРР

Карстен Юргенсен, менеджер проекта, COWI Consult

Обсуждение участниками совещания результатов ОВОС

Подведение итогов и закрытие совещания

Подробный протокол:

Себов Г.Н. открыл совещание. Тепло поприветствовал и поблагодарил всех присутствующих за участие в совещании и сообщил, что данное мероприятие является вторым консультационным совещанием, проводимым в рамках оценки воздействия на окружающую среду от реализации проекта строительства железнодорожного паромного терминала в г. Балтийске на п-ове Восточный со всеми заинтересованными сторонами и учета полученных мнений на дальнейших стадиях проектирования. Коснулся рассматриваемых в последнее время альтернативных вариантов размещения паромного комплекса, подчеркнув безусловную важность проделанной работы по оценке воздействия на окружающую среду. Отметил высокий профессионализм экспертов фирмы COWI Consult и поблагодарил их за помощь.

Крисанова С.В. проинформировала присутствующих о ходе реализации проекта, отметив, что он осуществляется в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России». Финансирование осуществляется частными инвесторами, государством при участии ЕБРР. Были обозначены основные этапы финансирования и подчеркнута важность учета экологических аспектов. Трансграничные государства получили письма-уведомления о намерениях строительства паромного комплекса и уже получены ответы от заинтересованных министерств Польши и Финляндии (в свете развития портовых мощностей в Усть-Луге). Цель совещания – обсуждение отчета фирмы COWI Consult и экологических аспектов проекта.

Шмалый И.Г. в своем докладе подчеркнул, что основной целью строительства является обеспечение транспортной независимости Калининградской области. Присутствующие были проинформированы о ходе реализации 1-го этапа строительства, что позволило обеспечить стационарный режим работы паромной линии Санкт-Петербург – Калининград – Киль. 2-ой этап – строительство железнодорожного паромного комплекса на п-ове Восточный. Докладчик охарактеризовал новый комплекс, остановился на технических аспектах и подчеркнул важность соблюдения экологических требований, в связи с чем остановился на основных природоохранных объектах, которые будут построены.

Карстен Юргенсен подробно обрисовал весь объем работ, выполненных фирмой COWI Consult в ходе проведения оценки воздействия проекта на окружающую среду. Доклад состоял из двух основных частей: - информация о процессе ОВОС и информация о проведении инспекции “Военного объекта”, расположенного вблизи планируемого строительства, с целью оценки состояния природной среды в зоне его воздействия. Докладчик подчеркнул, что при проведении ОВОС неукоснительно выполнялись все стандарты, предусмотренные ЕБРР. Особенно важное значение придается консультациям с общественностью. Подробно была охарактеризована экологическая ситуация в настоящее время, сделан прогноз о результатах воздействия строительства и намечены меры по снижению вредного воздействия на окружающую среду. Вторая часть выступления была посвящена результатам инспекции военного топливного склада. В ходе проведения первых консультаций с общественностью в марте 2003 года была высказана озабоченность по поводу состояния окружающей среды в районе склада горючего, принадлежащего военным. Было принято решение провести дополнительные исследования. Совместными усилиями с Минтрансом удалось получить на это разрешение. Было отмечено серьезное загрязнение грунта нефтепродуктами и наличие водоема-отстойника, в котором находится большое количество нефтепродуктов. Предложены меры по ликвидации последствий нефтяного загрязнения и предложено предусмотреть постоянный контроль за состоянием грунтов в дальнейшем. Необходимо картирование загрязненных территорий, причем - до начала строительства. Предложено составить план ликвидации загрязнения. Выполнение этих мероприятий не означает, что необходимо приостановить работы по строительству.

Колесников В.П. (представитель НИИ Академии коммунального хозяйства г. Ростов)

Предложил вниманию присутствующих информацию об очистных сооружениях хозяйственно-бытовых и промливневых стоков, которые предлагаются к применению на планируемом объекте.

Дуркин М.Ю. Проинформировал о ходе общественных обсуждений проекта. Сообщил, что в течение двух месяцев проходила работа по ОВОС, материалы которой были размещены в доступных для общественности местах. Отметил низкую активность граждан в проведении обсуждений. Тем не менее, ряд предложений и пожеланий поступило от Общественной палаты и Атлантического отделения Института океанологии РАН. 22-го

сентября для структурирования заключительного консультационного совещания и выявления основных интересующих общественность вопросов был проведен «круглый стол» для представителей общественных организаций. Основные вопросы, которые были затронуты: водопотребление и водоотведение г. Балтийска, риски аварийных разливов, дноуглубление и ущерб рыбному хозяйству. В докладе высказана большая удовлетворенность работой, проделанной фирмой COWI Consult, особенно в части исследования состояния природной среды в районе военного объекта.

Обсуждение вопросов участниками совещания проходило в следующем порядке:

Гринь Т.И. Напомнила присутствующим о большом противодействии со стороны общественности и экологов в 80-е годы строительству паромного комплекса Мукран-Калининград. Говорилось о невозможности провести дноуглубление, о возможных потерях рыбопродуктивности района. Проект ушел в Клайпеду. Паромная линия успешно функционирует. В качестве компенсационных мероприятий было построено два нерестовых хозяйства. Однако, не произошло осолонения акватории залива и потерь рыбопродукции. Было отмечено, что в 4-ом бассейне планируется разместить базу по разделке затонувших судов, которые будут подняты со дна Балтики к 2006 году. Фирмой COWI Consult по порту Восточный сделана очень подробная оценка воздействия на окружающую среду. Особенно важны результаты обследования военного объекта. Можно ли получить результаты для предъявления иска военным?

Деменок А.Ф. (заместитель начальника ГУ МАП Калининград): Татьяна Ивановна, спасибо за Вашу обеспокоенность по поводу проекта. Что касается получения результатов, - решите этот вопрос с М.Ю. Дуркиным.

Еремеев В.Г.: Как учитываются перспективы развития порта в части увеличения объемов перевалки грузов?

Деменок А.Ф.: Разработана Генеральная схема развития порта. В дальнейшем порт способен перевалить 16 млн. тонн грузов.

Дополнил И.Г.Шмалый: Планируется переваливать 6,8 млн. тонн грузов, в том числе –2,6 млн. тонн –контейнерные перевозки; 2,4 млн. тонн – металл. Будут построены 3 причала.

Зотов С.И.: Вопрос г-ну Юргенсену; При отборе проб грунтов на военном объекте исследовалось только содержание в них

~~К.Юргенсену?~~ *К.Юргенсен:* Мы провели оценку степени загрязненности грунтов на нефтепродукты и тяжелые металлы. Пробы отбирались с поверхности и на различных глубинах. Кроме того, исследовались пробы воды из скважины и из отстойника накопителя. Результаты: концентрация тяжелых металлов на уровне фона.

Зотов С.И.: Определялось ли содержание никеля и ванадия?

К.Юргенсен: Нет, такие исследования мы не проводили.

Сахацкая Н.К.: Проводились ли общественные слушания для жителей г. Балтийска? Насколько мне известно – не проводились. Как может существующая транспортная инфраструктура перевезти планируемые объемы грузов? Можно ли предположить, что будут привлечены дополнительные

земли г. Балтийска? Как будет решаться вопрос развития рекреационного комплекса?

Деменок А.Ф.: Слушания проводились 18.03.03. в г. Балтийске. Население было оповещено через газеты, в организации разосланы письменные приглашения. Все желающие присутствовали.

И.Г.Шмалый: В перспективе планируется отдельной железнодорожной ветки от заставы вдоль побережья до порта Восточный. Параллельно пройдет автомобильная дорога для обеспечения завоза грузов. Также по согласованию с Администрацией Калининградской области будут реконструированы существующие дороги, которые обеспечат эти грузопотоки. Все земельные отводы получены.

Деменок А.Ф.: Рекреация в Балтийском округе будет развиваться, но это не относится к обсуждаемому проекту.

Романенко И.В.: Высказал озабоченность по поводу перевалки нефтепродуктов Балтийской нефтеперевалочной компанией и предложил провести оценку состояния окружающей среды всего Балтийска.

Деменок А.Ф.: Мы понимаем Вашу озабоченность, но к теме сегодняшнего обсуждения это отношения не имеет. Перевалкой нефти п. Восточный заниматься не будет.

Дуркин М.Ю.:

Я хочу поблагодарить выступавшего за то, что Балтийский флот понимает всю важность предстоящей работы. Мы будем ликвидировать старые загрязнения совместно. Ответственность у нас общая. Хочу отметить, что будет модернизирована система сбора судовых отходов, которая на Балтийском флоте в настоящее время находится не на должном уровне. БФ будет привлечен к этой работе.

Еремеев В.Г.: Нас не рассматривают как серьезный транспортный узел. Эстония, сопоставимая по размерам с нашей областью каждые сутки выпускает 25 паромов. Недостаточную активность проявляют туристические фирмы и морские службы. В перспективе у нас есть два шанса: энергетическая безопасность и глубоководный порт в Балтийске.

Деменок А.Ф.: Вынужден прервать выступающего. Это – не по теме нашего обсуждения.

Зотов С.И.: Я внимательно ознакомился с проектом. Проект с экологической точки зрения сбалансирован. Считаю, что необходимо дополнительное исследование нефтезагрязненных грунтов с военного топливного склада на содержание тяжелых металлов ванадия и никеля. В целом, проект хорошо обоснован.

Сахацкая Н.К.: Госсанэпиднадзор настаивает на необходимости оценки рисков для здоровья населения, а также на проведении повторных общественных слушаний в Балтийске.

Дуркин М.Ю.: На 1-ом консультационном совещании в Балтийске мы договорились, что риски для населения будут рассчитаны на следующих стадиях проектирования. Требования о проведении повторных слушаний считаем необоснованными.

Деменок А.Ф.: Все предложения и комментарии просим передать в письменном виде. МАП Калининград благодарит всех за участие в совещании и зато, что выразили свою позицию.

Предложения и комментарии, поданные в письменном виде, представлены в Приложении 2.

ВЫВОДЫ СОВЕЩАНИЯ:

Участники совещания пришли к выводу о возможности и целесообразности строительства -железнодорожного паромного терминала на п-ове Восточный (г. Балтийск) с учетом минимизации возможных воздействий на окружающую среду на стадии строительства и эксплуатации терминала. Соответствующие природоохранные мероприятия и расчеты должны быть более детально проработаны на последующих стадиях проектирования с учетом замечаний и пожеланий, высказанных участниками обсуждения. Заказчик строительства берет на себя обязательство обеспечить информирование общественности на всех стадиях реализации проекта.

Начальник
ГУ МАП Калининград

Глава МО «Балтийский городской округ»

«__»____2003 г. Г.Н. Себов

«__»____2003 г. А.Н. Кузнецов

Приложение 1

Список участников Консультационного совещания 25.09.03 г.

№	Ф.И.О.	Должность	Организация, учреждение	Телефон
1.	Вахмянина Валентина Васильевна	Зам. начальника	Управление природо- и недропользования, АКО	43-08-73
2.	Книшевский Вячеслав Альгердович	Эксперт	Аппарат полномочного представителя президента по Северо-западному федеральному округу в Калининградской области	273-693
3.	Мошков Андрей Николаевич	Специалист по внешним связям	Администрация МО "Балтийский городской округ"	8-245-21-090
4.	Новик Елена Леонидовна	Главный архитектор	Администрация МО "Балтийский городской округ"	8-245-22-940
5.	Шелепин Андрей Михайлович	ведущий специалист отдела проектного финансирования	ФГУП «Росморпорт»	
6.	Ковальчук Олег Владимирович	начальник отдела проектного финансирования	ФГУП «Росморпорт»	
7.	Крисанова Светлана Витальевна	начальник отдела взаимодействия с финансовыми организациями	ФГУП "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта"	8-095-741-5673
8.	Вовченко Лидия Николаевна	начальник отдела строительства портовой инфраструктуры	ФГУП "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта", филиал в СПб	8-812-310-3672
9.	Карстен Юргенсен (Carsten Jurgensen)	Менеджер проекта	Cowi Consult	
10.	Лариса Лауритцен (Larissa Lauritzen)	Эксперт	Cowi Consult	
11.	Набатов Сергей Валерьевич	Координатор проекта	Cowi Consult, Калининград	8-921-260-6002
12.	Булатова Татьяна Александровна		Управление природных ресурсов и охраны окру-	53-84-28

			жающей среды МПР РФ по Калининградской области	
13.	Колесников В.П.	Заведующий отделом	НИИ Академии коммунального хозяйства	
14.	Сидорова Ирина Юрьевна	госинспектор	ФГУ «ЗАПБАЛТРЫБВОД»	55-54-58
15.	Гринь Татьяна Ивановна	Начальник	Калининградская специализированная морская инспекция МПР РФ	21-24-38
16.	Гринько Анатолий Михайлович	госинспектор	Калининградская специализированная морская инспекция МПР РФ	21-24-38
17.	Даниленко Сергей Борисович	Зам. директора по строительству	Корпорация ДНК	777-772
18.	Журавлев Сергей	инженер-строитель	Корпорация ДНК	516-622
19.	Алексеев И.А.	маркетолог	Корпорация ДНК	
20.	Матвеев Владислав Владимирович	директор филиала	Страховое общество «Россия»	55-20-28, 55-67-45
21.	Бормисова Наталья Львовна	Зам. директора	НПФ «БИОЛАНТ»	46-62-75
22.	Романская Людмила Леонидовна	Зам. директора	Консультационная компания «ЭКОТЕК»	
23.	Еремеев Вениамин Геннадьевич	директор	Институт пространственного планирования	
24.	Карась Константин Михайлович	зам. директора	Институт пространственного планирования	
25.	Басс Олег Васильевич	Ст. преподаватель	Кафедра геоэкологии, факультет географии, КГУ	43-32-83
26.	Кравцов Виктор Анатольевич	Ст научный сотрудник	ИО РАН, лаборатория геологии Антлантки	
27.	Фазилова Любовь Владимировна	Начальник отдела федерального транспорта	Калининградское областное отделение Российской транспортной инспекции	46-35-13
28.	Захаров Сергей Анатольевич	зам. начальниа отдела федерального транспорта	Калининградское областное отделение Российской транспортной инспекции	46-35-13
29.	Сергеева Лариса Григорьевна	Доцент	Балтийская государственная академия	21-65-63
30.	Пичужкина Ольга Ефимовна	Нач. отдела по ООС и П	ООО "ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть"	58-21-92

31.	Стаховский Александр Николаевич	Зам. начальника по защите	ГУ ГО и ЧС Калининградской области	51-66-99
32.	Коленько Николай Алексеевич	Гл. специалист отдела	ГУ ГО и ЧС Калининградской области	27-34-93
33.	Сивков Вадим Валерьевич	Руководитель Калининградского отделения	Российское геологическое общество	51-61-62
34.	Хлопников Михаил Михайлович	Зав. лабораторией лиманов	АтлантНИРО	225-394
35.	Сахацкая Наталья Константиновна	Зам. главного врача	Центр государственного санитарно-эпидемиологического надзора в Светловском и Балтийском городских округах	8-252-2-19-38
36.	Чурсина Алла Юрьевна	Зам. главного врача	Центр государственного санитарно-эпидемиологического надзора на транспорте	49-60-22
37.	Самерханова Амаль	Начальник отдела по международным проектам и консалтингу	Экологический центр «ЕКАТ-Калининград»	275110
38.	Самчук Елена Георгиевна	Инженер по ООС	ФГУП «33 СРЗ» (Балтийск)	8-245-28-192
39.	Глазков Виктор Васильевич	Управляющий	«Транскредитбанк»	
40.	Соколова Татьяна Николаевна	Зам. председателя	Калининградское региональное экологическое общественно-политическое движение	43-74-57
41.	Швырева Н.С.	Ассистент кафедры ихтиологии и экологии	Калининградский Государственный Технический Университет	27-30-09
42.	Гулина Т.С.	Ассистент кафедры ихтиологии и экологии	Калининградский Государственный Технический Университет	27-30-09
43.	Чернуха Светлана Ивановна	главный специалист	Отдел охраны окружающей среды, Мэрия г. Калининграда	21-14-21

44.	Кондратенко Сергей Валентинович	Доцент кафедры ихтиологии и экологии	Калининградский Государственный Технический Университет	27-30-09
45.	Романенко Игорь Витальевич	Ведущий специалист	Служба экологической безопасности Балтийского флота	45-63-21
46.	Зотов Сергей Игоревич	Профессор кафедры геоэкологии	Калининградский Государственный Университет	
47.	Кочелаба Юрий Алексеевич	Начальник	Морская инженерная служба Балтийского флота	
48.	Арьен ван Берк		Балласт-Хам-Дреджинг (Голландия)	31104478444
49.	Абаева Елена		Консультационная компания «Тебодин»	(812) 1183780
50.	Жарков Дмитрий	консультант	Центр экологической политики Литвы	+37068642044
51.	Миераускас Пранас	директор	Фонд охраны природы Литвы	+37068642044
52.	Дейлантас Виннус	зам. директора	Фонд охраны природы Литвы	+37068642044

Участники совещания от МАП Калининград

Себов Георгий Николаевич	Начальник
Шмалий Иван Григорьевич	Главный инженер
Деменок Анатолий Федорович	Заместитель начальника по ВЭД и маркетингу
Дикий Игорь Александрович	Помощник начальника по Балтийску
Юспин Сергей Юрьевич	Начальник службы эксплуатации паромного терминала
Дуркин Михаил Юрьевич	Главный инспектор по охране морской среды
Сдло Илья Валерьевич	Инспектор по охране морской среды

Приложение 2

Замечания и предложения, поступившие в письменном виде в секретариат 2-го этапа Консультационного Сопровождения по проекту «Комбинированное многоцелевое грузопассажирское, автомобильно-железнодорожное паромное сообщение на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Балтийского моря» 25.09.03.

Фамилия, имя, отчество	Содержание замечания, предложения
Фазилова Любовь Владимировна, Российская транспортная инспекция	Вопрос по размещению сотрудников транспортной инспекции при контроле транспортных средств необходимо решать. Предложение: до строительства административного здания, просьба, временно разрешить сотрудникам РТИ находиться в модуле МАПа, в служебных целях пользоваться телефонной связью.
Кравцов Виктор Анатольевич, АО ИО РАН им. Ширшова	Совещание представляется весьма полезным для успешного выполнения данного проекта. Хотелось бы видеть более активное вовлечение сотрудников АОИО РАН в выполнение экологического мониторинга на стадии строительства объекта и его эксплуатации, т.к. лаборатория геологии Атлантики имеет богатый опыт выполнения экологических программ.
Сохацкая Наталья Константиновна, Центр государственного санитарно-эпидемиологического надзора Светловского и Балтийского городских округов	В проекте ОВОС не учтены воздействия навалочных грузов (угля, минеральных удобрений), а также сохраняемой нефти. Необходимо на стадии предпроектной проработки документов представить в ЦГСЭН в СГО и БГО результаты оценки факторов риска для здоровья населения от порта Восточный, бассейна № 3 и транспортных магистралей. Необходимы расчеты санитарно-защитных зон.
Бормисова Наталья Львовна, НПФ «БИОЛАНТ»	Наша фирма занимается очисткой почвы, воды, отстойников от нефти и нефтепродуктов (нефтьешламы, мазуты). Предлагаем очистку мазутного озера. Микробиологическая очистка происходит и в зимний период до -10, оптимальная очистка от +10. Микробиологическая очистка зависит от степени загрязнения, вида загрязнения и составляет от 3 месяцев до 2 - 2,5 лет. Возможны лабораторные исследования по утилизации шламонакопителя - озера

Еремеев Вениамин Геннадьевич, НП «Институт пространственного планирования Калининград»	Необходимо показать в Проекте перспективное развитие глубоководного порта в Балтийске. Необходимо отразить в Проекте вопросы <u>связи</u> порта с глубинными территориями Области и вопросы <u>развития</u> инженерной и социальной инфраструктур.
Карась Константин Михайлович, НП «Институт пространственного планирования Калининград»	Желательно при дальнейшем проектировании проработать вопросы развития инженерной и социальной инфраструктуры на прилегающих территориях. "Институт пространственного планирования" (SPI-Kaliningrad) готов принять участие в этой работе.
Коленько Николай Алексеевич, ГУ ГО и ЧС	Экологическая экспертиза военных объектов должна проводиться без привлечения иностранных специалистов и съемок общего вида объектов.
Сидорова Ирина Юрьевна, ФГУ «Запбалтрыбвод»	Каковы намерения МАП по вопросу ущерба рыбным запасам в ходе строительства и эксплуатации объектов проекта (обе очереди)? Предложение: провести совещание со спец. уполномоченными государственными органами в области охраны окружающей среды по вопросу компенсации ущерба рыбным запасам от строительства терминала в бассейне № 3 в г. Балтийска.
Матвеев Владислав Владимирович, ОСАГО «Россия»	Необходимо на всех этапах строительства и реализации проекта продумать программу страхования всех рисков – при эксплуатации ГТС (гидротехнических сооружений), СМР (строительно-монтажные риски), при эксплуатации опасных объектов и др. Мы готовы проработать и предложить комплексную программу страхования всего объекта и в период строительства и в период эксплуатации.

<p>Мошков Андрей Николаевич, Администрация Балтийского городского округа</p>	<p>Администрация БГО является участником ВЭД, многие зарубежные партнеры просят информацию о планах развития порта, в связи с чем прошу предоставить материалы доклада г-на Карстена М.Ю. в адрес администрации (эл. вариант).</p> <p>При рассмотрении альтернатив – бассейн №4 не учитывался, в то же время, отчасти относится и к "0" варианту - <u>строительство ж/д терминала в бассейне №4 приведет к:</u></p> <p>перегрузке существующей инфраструктуры; увеличению риска аварий (ж/д проходит через город, 4 пересечения а/д) Уже сейчас существуют договоры у БНК об увеличении перевалки грузов. Если ж/д будет переориентирована в бассейн №4 без дополнительного выведения ж/д путей за линию города, существует большая опасность заторов на ж/д переездах; не учитывается городское планирование (ж/д проходит в непосредственной близости от жилых домов); ограничение свободных площадей.</p> <p>Т.е. переориентирование ж/д в бассейн №4 должно рассматриваться не с позиций только экономической эффективности и <u>сроков</u> реализации, но в 1-ую очередь с позиций общей логистики; системного подхода и многоуровневого моделирования; калининградские ВУЗы могут оказать необходимое содействие в решении этих вопросов. Опыт по "срокам" уже известен - опыт бассейна №3, который пока не используется.</p> <p>Хотя по "шуму" зона 55 dB проходит через жилые районы только в период строительства, тем не менее, при расширении портовой инфраструктуры и в п. Восточный жилые районы вблизи так или иначе будут подвержены воздействию со стороны порта. Возможно стоит рассмотреть вопрос отселения населения из близлежащих зданий и высвободившиеся помещения передать в пользование контрагентам порта, агентским фирмам, таможне и т.д.</p> <p>В отношении рисков к проблеме стоит подходить, что вероятность всех рисков 50% - либо это случится, либо нет, а не исходя из общей статистики.</p>
--	--

Сивков Вадим Валерьевич, АО ИО РАН им. Ширшова	Карта рельефа дна неверна. Порог толерантности лосося 350-650 мг/л? Нужно проверить. Изолнии шума выглядят нереально (период строительства и период эксплуатации). Воздействие на окружающую среду во время эксплуатации: не рассмотрена возможность сероводородного заражения вод в углубленных бассейнах (опыт Клайпеды!)
Даниленко Сергей Борисович, ООО "ДНК-Прспект"	ООО "ДНК-Прспект" готово принять участие в строительстве паромного комплекса в г. Балтийске.
Гринько Анатолий Михайлович, КСМИ МПР РФ	Строительство необходимо.
Романенко Игорь Витальевич, Служба экологической безопасности Балтийского флота	Целесообразно материалы ОВОС также представить в экологическую службу БФ. Желательно иметь сравнительные характеристики нагрузок на окружающую среду до 90-х г.г. и на момент экологической экспертизы (количество судов и кораблей местного базирования, интенсивность движения по Калининградскому морскому каналу). Ничего не сказано по строительству природоохранных объектов при перспективе развития портовых терминалов. Целесообразно было бы иметь оценку состояния инженерных коммуникаций (очистных сооружений) поселка Севастопольский. Поддерживаю общественную экспертизу, но по перспективе развития порта в БГО (в соответствии с президентской программой).
Самчук Елена Георгиевна, ФГУП «33-ий СРЗ», Балтийск	Проект поддерживаю.
Сергеева Лариса Григорьевна, Балтийская государственная академия	БГА РФ поддерживает строительство нового терминала.
Басс Олег Васильевич,	В докладе и в отчете недостаточно рассмотрено воздействие водообмена между Балтийским мо-

Калининградский государственный университет	<p>рем и Калининградским заливом, это гораздо более мощный природный фактор, чем компенсационные течения залива. Водообмен через Морской канал и далее в Приморскую бухту и обратно, при определенных условиях достаточно интенсивен и может оказывать господствующее воздействие на навигацию, режим заносимости акватории и миграцию загрязнителей (в КГУ есть некоторые результаты исследований в этом вопросе).</p> <p>Пожелание: произвести подробную съемку фонового состояния природной среды до начала строительства сооружений, ибо в последствии ответственность за загрязнения окружающей среды может быть возложена на порты. Пример "ЛУКОЙЛа" и "Д-6" - достаточная иллюстрация. С пожеланиями всяческих успехов!</p>
Болдырев Вадим Леонидович, АО ИО РАН им. Ширшова	<p>Выбор места под строительство порта Балтийск-Восточный следует считать исключительно удачным: защищенность практически от всех ветров; доступность со стороны моря; достаточно легкий для разработки земснарядами грунт.</p> <p>Грунт от дноуглубительных работ может быть уложен в дамбу, которой следует отгородить акваторию порта от Приморской бухты, что необходимо и в рыбохозяйственных интересах, и для закрытия акватории от северных и восточных ветров. Чистый песчаный грунт следует подать через корневую часть южного мола Балтийска для восстановления интенсивно размываемого берега в п. Коса на Балтийской косе. Часть грунта может пойти в отвал на восстановление и поддержание дамб, ограждающих Калининградский судоходный канал. При таком раскладе будет полностью решена проблема утилизации грунта от дноуглубительных работ.</p> <p>Расположение хозяйственной территории порта Балтийск-Восточный и судового причала считаю не совсем удачным: все нужно развернуть к югу, а в качестве причала можно использовать южную и восточную стороны полуострова, на котором предполагается разместить территорию порта. В этом случае появляется возможность сделать причальные набережные и длина причалов соответственно увеличится более чем в два раза.</p> <p>Дальнейшее развитие порта Балтийск-Восточный может быть еще перспективней, если при проектировании территории порта и причалов учесть мои предложения в статье "Порты и морской берег" в журнале "Морская индустрия" №2 за 2002 г., стр. 24-26. При такой или подобной схеме</p>

	<p>порта грузооборот порта можно довести до 20-25 млн.т в год и более.</p> <p>На Балтийскую косу и Вислинский залив в целом строительство и эксплуатация порта Балтийск-Восточный негативно никак не повлияют, а в случае подачи грунта на берег в п. Коса даже послужит защите поселка от прорыва на косу нагонных вод при штормах.</p>
<p>Гусева Раиса Анатольевна, Общественная Палата Калининград- ской области</p>	<p><u>Общие замечания:</u> Из представленного документа и доклада не следует, что удалось выполнить требования ЕРБР в том, что ОВОС "проводится для выявления, прогнозирования и оценки воздействия конкретного проекта на окружающую среду" (см. Материалы к консультационному совещанию..." стр.9). В представленных сейчас документах эти воздействия только перечислены, и лишь для некоторых из них представлены количественные характеристики. Никакого прогнозирования и оценки собственно воздействия на среду, выраженного, как этого следует ожидать, в терминах изменения показателей или параметров окружающей среды фактически не представлено. Даже цифры увеличения концентрации взвеси и уровня шума прозвучали только в докладе, но не представлены в розданном проекте ОВОС. Документ не дает ясного представления – какие изменения будут в окружающей среде в связи со строительством и эксплуатацией терминала. Есть раздел, где перечислены воздействия, но нет раздела, где перечислены возможные изменения. А без этой информации нельзя обоснованно дать оценку - насколько важны/опасны эти изменения. Представленные альтернативные варианты являются альтернативными (и оцениваются) только с точки зрения социально-экономической значимости. Не рассмотрено никаких альтернативных вариантов решений с точки зрения <i>воздействия на окружающую среду</i> (например, вариант с меньшим объемом дноуглубления), хотя именно это и ожидается от ОВОС. Представляется маловероятной возможность осуществления технологии дноуглубления с 2% потерями взвеси в окружающую среду. 5% потери, указанные в документах, кажутся гораздо ближе к истине.</p> <p><u>Конкретные вопросы-замечания по воздействиям:</u></p> <p><i>Дноуглубление:</i> не дан ответ на вопрос - как планируемое дноуглубление изменит существующую картину течений в районе будущего терминала и как это повлияет на водообмен с Приморской бухтой. Только при наличии этих фактических цифр можно делать выводы о положитель-</p>

ном или отрицательном воздействии на среду. Не дана четкая картина возможного повышения концентрации взвеси в воде во время дноуглубительных работ: не представлена карта наиболее вероятного распространения поля взвеси, в течение какого времени взвесь будет находиться в воде и где она будет осаждаться, как возможная область воздействия соотносится с областями нерестилищ рыб, будут ли заиляться нерестилища и насколько (в количественном отношении), возможно ли уменьшение воздействия за счет гиб-кого графика проведения работ только при таких гидрометеорологических условиях, когда взвесь идет в канал, а не в Приморскую бухту.

Водоотведение: не представлены сравнительные цифры - насколько нагрузка от строящегося объекта, как источника разного рода загрязнения, соотносится с нагрузкой от других объектов, уже существующих в Приморской бухте. Насколько это изменит ситуацию в бухте по качеству воды (количественно)?

Нефтеразливы: представленные в документах замечания о снижении риска за счет системы безопасности совершенно правильные, но никак не относятся к оценке воздействия. Отсутствуют ответы на совершенно ясные вопросы: объем разлива при возможной (хотя и маловероятной аварии), скорость разноса нефти по акватории (по какой и в какую сторону), область возможного загрязнения (акватория и береговая черта). Предусматриваются ли проектом или имеются ли в наличии поблизости достаточные мощности, чтобы успеть локализовать нефтезагрязнение. В нынешней редакции ОВОС эти вопросы не затрагиваются в должной мере.

Приложение 4: Правовая и административная база

Содержание Приложения 4

1	Приложение 5А Сравнение российских требований по ОВОС с экологическими процедурами ЕБРР	62
1.1	Процедуры ОВОС в Российской Федерации	62
1.1.1	Сфера применения	63
1.1.2	Порядок	63
1.1.3	Участие общественности	65
1.1.4	Содержание ОВОС	66
1.2	Требования ЕБРР к Анализу Экологического Воздействия	67
1.2.1	Сфера применения	67
1.2.2	Порядок	68
1.2.3	Участие общественности	70
1.3	Сравнительный анализ требований к экологической оценке, предъявляемых в соответствии с российским законодательством, экологическими процедурами ЕБРР и нормами ЕС	73
2	Приложение 5 В: Административная база	76
3	Приложение 5 С: Природоохранные стандарты и нормативы	79
3.1	Нормативы качества воды	79
3.2	Нормативы качества атмосферного воздуха	79
3.3	Нормативы по уровням шума	79
3.4	Качество донных отложений	80
4	Приложение 5 D Список основных российских нормативно-правовых актов в области охраны окружающей среды	82
4.1	Общие законы Российской Федерации:	82
4.2	Указы Президента Российской Федерации	83
4.3	Постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации	83
4.4	Документы Министерства природных ресурсов РФ	85
4.5	Государственные стандарты (ГОСТ)	86
4.6	Документы Госкомрыболовства РФ	87

1 Приложение 4А

Сравнение российских требований по ОВОС с экологическими процедурами ЕБРР

1.1 Процедуры ОВОС в Российской Федерации

Порядок выполнения экологической оценки проектов в Российской Федерации определяется Федеральным законом "Об экологической экспертизе" № 174-ФЗ от 23.11.95 г. и Приложением к Приказу Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды № 372 от 16.05.2000 "Об утверждении положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации".

В соответствии с указанными нормативными актами, для официального утверждения любого проекта в Российской Федерации необходимо проведение его экологической оценки государственными органами. Этот процесс состоит из двух процедур:

- Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС), целью которой является оценка характера и масштабов воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности, рассмотрение альтернативных вариантов реализации проекта, включение в проектное решение мероприятий по минимизации воздействий на окружающую среду и учет общественного мнения в отношении экологических воздействий проекта; и
- Государственная экологическая экспертиза (ГЭЭ), целью которой является анализ материалов ОВОС наряду с другой проектной документацией и принятие решения о соответствии намечаемой хозяйственной и иной деятельности экологическим требованиям; заключение ГЭЭ имеет обязательную юридическую силу для проекта.

Ниже приводится описание порядка выполнения экологической оценки проектов в соответствии с действующим российским законодательством.

1.1.1 Сфера применения

ОВОС/ГЭЭ распространяются практически на все виды деятельности, включая:

- предложения о реализации проектов, контракты и международные договоры;
- проекты правовых актов и прочие юридические документы;
- федеральные программы экономического и социального развития;
- международные и федеральные инвестиционные программы; программы
- охраны окружающей среды;
- материалы, обосновывающие заявки на получение лицензий и сертификатов на природопользование; и
- проекты технической документации, в том числе на новые технологии, если эти виды деятельности способны оказать негативное влияние на состояние окружающей природной среды.

Подробно виды деятельности, являющиеся объектом государственной экологической экспертизы, перечислены в Статьях 12 и 13 Федерального закона "Об экологической экспертизе". Согласно пункту 1.3 Положения об оценке воздействия на окружающую среду ОВОС проводится для всех видов деятельности, документация которой подлежит ГЭЭ.

1.1.2 Порядок

Порядок проведения оценки воздействия на окружающую среду может быть упрощен только для тех видов деятельности, которые не имеют значимых экологических последствий и не являются объектом государственной экологической экспертизы федерального уровня (пункт 3.3.3 Положения об оценке воздействия на окружающую среду). Для всех других видов деятельности применяется обычная процедура, описываемая ниже. ОВОС должна выполняться до ГЭЭ. На **первом этапе** ОВОС заказчик должен предпринять следующие действия:

1. подготовить и представить в органы власти обосновывающую документацию, содержащую общее описание намечаемой деятельности; цели ее реализации; возможные альтернативы; описание условий ее реализации; другую информацию, предусмотренную действующими нормативными документами;
2. проинформировать общественность;
3. выполнить предварительную оценку воздействий на окружающую среду. Эта предварительная оценка должна содержать информацию о:

- намечаемой хозяйственной и иной деятельности, включая цель ее реализации, возможные альтернативы, сроки осуществления и предполагаемое место размещения, затрагиваемые административные территории, возможность трансграничного воздействия, соответствие территориальным и отраслевым планам и программам;
 - состоянии окружающей среды в районе осуществления деятельности и ее наиболее уязвимых компонентах;
 - возможных значимых воздействиях на окружающую среду (землепользование, отходы, нагрузки на транспортную и иные инфраструктуры, источники выбросов и сбросов) и мерах по уменьшению или предотвращению этих воздействий.
4. провести предварительные консультации с целью определения участников процесса оценки воздействия на окружающую среду, в том числе заинтересованной общественности;
 5. на основании результатов предварительной оценки воздействия заказчик составляет техническое задание (ТЗ) на проведение оценки воздействия на окружающую среду. ТЗ должно содержать наименование и адрес заказчика; сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду; основные методы проведения оценки воздействия на окружающую среду, в том числе план проведения консультации с общественностью; основные задачи при проведении оценки воздействия на окружающую среду; предполагаемый состав и содержание материалов по оценке воздействия на окружающую среду. При составлении ТЗ заказчик учитывает требования специально уполномоченных органов по охране окружающей среды, а также мнения других участников процесса оценки. ТЗ рассылается участникам процесса оценки воздействия на окружающую среду по их запросам и доступно для общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду.

В ходе **второго этапа**, заказчик готовит раздел проектной документации по ОВОС в соответствии с ТЗ (содержание разъясняется ниже). Предварительный вариант раздела по ОВОС должен быть представлен на рассмотрение общественности, которая высказывает по нему свои предложения и замечания.

На третьем этапе после общественных слушаний готовится окончательный вариант ОВОС. Окончательный вариант раздела по ОВОС должен включать информацию о поступивших замечаниях и предложениях, а также протоколы общественных слушаний. Окончательный вариант материалов ОВОС утверждается заказчиком и в составе проектной документации представляется на государственную экологическую экспертизу. Материалы ОВОС также предоставляются общественности.

Процесс проведения оценки воздействия на окружающую среду для отдельных видов деятельности, не имеющих значимых экологических последствий

и не являющихся объектом государственной экологической экспертизы федерального уровня, может быть упрощен.

1.1.3 Участие общественности

Участие общественности возможно на первом этапе ОВОС, когда готовится первоначальная информация и предварительная оценка, а также на более поздних этапах, когда осуществляется подготовка материалов по ОВОС и окончательная проектная документация. Участие общественности организуется органами местного самоуправления или соответствующими органами государственной власти при содействии заказчика.

Информирование общественности на этапе уведомления, предварительной оценки и составления технического задания на проведение ОВОС осуществляется заказчиком. Информация в кратком виде публикуется в официальных изданиях федеральных органов исполнительной власти (для объектов экспертизы федерального уровня), в официальных изданиях органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, на территории которых намечается реализация объекта государственной экологической экспертизы, а также на территории которых намечаемая хозяйственная и иная деятельность может оказать воздействие (точный состав предоставляемой информации описывается в пункте 4.3 Положения об оценке воздействия на окружающую среду). Информация также может распространяться по радио, на телевидении, в периодической печати, через Интернет и т.д.

Заказчик принимает и документирует замечания и предложения от общественности в течение 30 дней со дня опубликования информации на первом этапе ОВОС. Данные замечания и предложения учитываются при составлении технического задания на выполнение ОВОС и должны быть отражены в материалах по ОВОС.

Техническое задание на выполнение ОВОС должно быть доступно для заинтересованной общественности с момента его утверждения и до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду. На этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду уточняется план мероприятий по ходу общественных обсуждений, в том числе определяются цели и форма проведения общественных слушаний. Принятие соответствующих решений зависит от степени экологической опасности намечаемой деятельности, фактора неопределенности и степени заинтересованности общественности.

Информация о том, в течение какого срока и где можно будет ознакомиться с предварительным вариантом материалов по оценке воздействия на окружающую среду, о дате и месте проведения общественных слушаний и других форм общественного участия, публикуется в средствах массовой информации не позднее чем за 30 дней до окончания проведения общественных обсуждений (слушаний). Заказчик также сообщает данную информацию тем представителям заинтересованной общественности, которые не рас-

полагают доступом к средствам массовой информации (пункт 4.8 Положения об оценке воздействия на окружающую среду).

Порядок проведения общественных слушаний определяется органами местного самоуправления при участии заказчика и содействии заинтересованной общественности. Решения по участию общественности оформляются документально. Заказчик обеспечивает проведение общественных слушаний по планируемой деятельности с составлением протокола, в котором фиксируются основные вопросы обсуждения, а также предмет разногласий между общественностью и заказчиком. Данный протокол подписывается представителями органов исполнительной власти и местного самоуправления, граждан, общественных организаций и заказчика. Протокол проведения общественных слушаний входит в качестве одного из приложений в окончательный вариант материалов по ОВОС.

Предварительный вариант материалов по ОВОС представляется общественности для ознакомления и представления замечаний в течение 30 дней, но не позднее чем за 2 недели до окончания общественных обсуждений (последних общественных слушаний). Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений относительно намечаемой хозяйственной и иной деятельности, а также документирование этих предложений обеспечивается заказчиком в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Заказчик обеспечивает доступ общественности к окончательному варианту материалов по ОВОС в течение всего срока с момента утверждения последнего и до принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

1.1.4 Содержание ОВОС

- описание намечаемой хозяйственной и иной деятельности и возможных альтернатив (в том числе отказа от деятельности);
- анализ состояния территории, на которую может оказать влияние намечаемая деятельность (состояние природной среды, текущие тенденции и процессы, наличие и характер существующей антропогенной нагрузки);
- описание возможных воздействий намечаемой деятельности на окружающую среду с учетом альтернатив;
- оценка воздействий на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности (вероятности возникновения риска, степени, характера, масштаба, зоны распространения, а также прогнозирование экологических и связанных с ними социальных и экономических последствий);

- определение мероприятий, уменьшающих, смягчающих или предотвращающих негативные воздействия, оценка их эффективности и возможности реализации;
- оценка значимости остаточных воздействий на окружающую среду и их последствий;
- сравнение по ожидаемым экологическим и связанным с ними социально-экономическим последствиям рассматриваемых альтернатив, в том числе варианта отказа от деятельности, и обоснование варианта, предлагаемого для реализации;
- предложения по программе экологического мониторинга и контроля на всех этапах реализации проекта;
- разработка рекомендаций по проведению послепроектного анализа реализации намечаемой деятельности; и
- краткое изложение результатов ОВОС для неспециалистов

1.2 Требования ЕБРР к Анализу Экологического Воздействия

Анализ Экологического Воздействия (АЭВ) является одним из важнейших видов экологических оценок, предусмотренных Европейским Банком Реконструкции и Развития в качестве требований, которые необходимо выполнять для получения займа. Экологические исследования проводятся или заказываются Заказчиком(-ами) проектов в соответствии с правилами ЕБРР по выполнению АЭВ с тем, чтобы получить достаточный объем экологической информации, которая позволит Совету директоров банка принять решение в отношении того или иного проекта.

1.2.1 Сфера применения

АЭВ выполняется в случае реализации проектов, связанных с определенными типами нового строительства, масштабного расширения или конверсии-перепрофилирования, независимо от их местоположения ввиду их экологической значимости или серьезных угроз возникновения аварий или причинения ущерба здоровью людей, источниками которых они являются. Выполнение АЭВ может потребоваться и в случае реализации множества других типов проектов, которые могут оказать негативное воздействие на охраняемые или уязвимые территории (национальные парки, другие заповедники национального или регионального значения, включая районы, представляющие археологический интерес; районы, имеющие важное значение для этнических групп; районы, подверженные эрозии и/или опустыниванию; заболоченные территории и т.д.).

1.2.2 Порядок

На этапе **Определения характера деятельности/утверждения концепции проекта** заказчик(-и) проекта должны представить в Банк экологическую информацию одновременно с другими исходными данными о проекте. Эта информация включает следующие сведения:

- проводились ли предварительные экологические исследования; и
- насколько велика вероятность того, что проект окажет серьезное негативное воздействие на состояние окружающей среды

Эти сведения включаются в Меморандум об утверждении концепции проекта и помогут определить детальность необходимых экологических исследований.

Предварительному рассмотрению предшествует этап **Определения необходимости АЭВ**, в ходе которого выясняются:

- потенциальные экологические проблемы, связанные с намечаемым проектом;
- виды экологической информации, необходимой для оценки экологических рисков, ответственности, соблюдения нормативно-правовых требований, негативных факторов воздействия на состояние окружающей среды и т.д.
- применимое национальное и региональное природоохранное законодательство, нормы и правила; и
- потенциальные экологические выгоды или улучшения, которые могут быть предусмотрены в техническом проекте.

На основании этих сведений составляется Меморандум об Определении необходимости АЭВ. На данном этапе принимается решение относительно необходимости выполнения АЭВ и/или какого-либо другого вида экологической оценки. Проблемы, которые необходимо рассмотреть в ходе экологических исследований, определяются и согласуются всеми заинтересованными сторонами на этапе **Определения объема АЭВ**. Данный этап предполагает выполнение следующих мероприятий:

- подготовка Плана общественного участия и распространения информации, в котором определяются заинтересованные стороны и программа консультаций и обнародования информации, а также методы работы с высказанными замечаниями и опасениями.
- подготовка комплекта информационных материалов, который включает документ на местном языке (5-10 страниц) с сопроводительным письмом и соответствующими чертежами, картами и т.д. (он должен содержать краткое описание намечаемого к реализации проек-

та с указанием его целей и заказчиков; альтернатив проекту; состояния окружающей среды и недостающих исходных данных; потенциальных экологических, социальных и культурных последствий этапа строительства и мероприятий по их смягчению; потенциальных экологических, социальных и культурных последствий этапа эксплуатации и мероприятий по их смягчению; предлагаемой программы мониторинга; содержания предполагаемого анализа экологического воздействия с указанием рассматриваемых проблем, проведенных исследований и графика; предлагаемого Плана общественного участия и распространения информации). Пакет информационных материалов распространяется среди участников процесса определения объема АЭВ не позднее чем за 2-3 недели до проведения совещания(-ий) по определению объема АЭВ.

- проведение совещания(-ий) по определению объема АЭВ, где вопросы, затрагиваемые в комплекте информационных материалов, обсуждаются всеми заинтересованными сторонами;
- подготовка Протокола, который должен включать Техническое задание на выполнение АЭВ и изменения, которые предлагается внести в Плана общественного участия и распространения информации. Протоколы совещания(-ий) по определению объема АЭВ должны включаться в состав итогового документа по АЭВ в виде приложений.

Содержание **Экологических исследований** согласуется между заинтересованными сторонами на этапе определения объема АЭВ. АЭВ выполняется заказчиком(-ами) проекта. Результаты представляются в рамках Отчета по АЭВ. Типовое содержание АЭВ описывается ниже.

На данном этапе заказчиком(-ами) проекта и Банком обсуждаются условия предоставления финансовых средств. Основным документом, обсуждаемым в ходе переговоров, является Перечень условий предоставления финансовых средств. В нем дается краткое описание будущего соглашения о предоставлении финансовых средств, структуры, основных сроков и характеристик намечаемого к реализации проекта, а также требований, определенных в результате проведения экологической оценки (т.е. условий, обязательств, требований к мониторингу и отчетности, связанных с охраной окружающей среды).

После этого проводится **Экологическая проверка проекта**, которая основывается на результатах АЭВ и/или других экологических исследований, результатах консультаций с общественностью и посещениях объектов, которые могли проводиться специалистами-экологами Банка. Результаты Экологической проверки оформляются в виде Акта экологической проверки (АЭП). Краткий вариант АЭП включается в Меморандум о заключительном рассмотрении (МЗР). МЗР должен содержать как минимум следующие экологические сведения:

- текущее состояние проекта с точки зрения охраны здоровья и безопасности людей, а также состояния окружающей среды;
- потенциальное экологическое воздействие проекта, который будет финансироваться Банком;
- сводный план природоохранных мероприятий и результат получения необходимых согласований от органов власти и контролирующих организаций;
- положительный эффект от проекта для окружающей среды;
- результаты проведения консультаций с общественностью.

Меморандум о заключительном рассмотрении вместе с Актом экологической проверки представляется на рассмотрение Комитета банка по финансовым операциям. Во время **окончательного рассмотрения** проект может быть отклонен по экологическим соображениям, если он связан со значительными экологическими проблемами, или если в рамках проекта решение экологических проблем не предусмотрено в достаточной степени.

После заключительного рассмотрения может быть рекомендовано внесение некоторых изменений в документацию, касающуюся окружающей среды, а также может потребоваться подготовка дополнительной документации (Приложение, посвященное экологическим вопросам, Заявление о соответствии Экологической политике Банка). Окончательное решение относительно проекта принимается во время **Утверждения Советом директоров ЕБРР**.

1.2.3 Участие общественности

Заказчик(-и) проекта обязаны обеспечить выполнение всех требований в отношении проведения общественных слушаний в той стране, где будет реализовываться проект. Кроме того, они должны следовать правилам проведения общественных слушаний Банка. Вкратце эти правила сводятся к следующим требованиям:

1. Заказчик(-и) проекта должны проводить консультации с заинтересованными сторонами по подготовке и результатам АЭВ и доводить до сведения общественности результаты процесса экологической оценки. Постоянные консультации также необходимо проводить на этапах строительства и эксплуатации объекта.
2. На этапе определения объема АЭВ должен быть подготовлен План общественного участия и распространения информации (ПОУРИ). Он должен определять технически обоснованный и соответствующий культурным особенностям подход к проведению консультаций и обнародованию информации. Целью этого процесса является своевременное предоставление адекватной информации людям, на которых может оказать воздействие реализация проекта, и другим

заинтересованным сторонам, а также предоставление этим группам лиц достаточных возможностей для выражения своих мнений и взволновавших их проблем. ПОУРИ должен:

- описывать установленные национальные требования к проведению консультаций с общественностью и обнародованию информации;
- определять ключевые группы заинтересованных лиц;
- представлять стратегию и график обнародования информации и проведения консультаций с каждой из этих групп на различных этапах реализации проекта;
- описывать ресурсы, необходимые для осуществления мероприятий, предусмотренных ПОУРИ, и определять соответствующие обязанности;
- содержать подробные сведения о порядке отчетности и подготовки документации об участии общественности и распространении информации.

3. Содержание ПОУРИ должно включать следующие пункты:

- Введение (местоположение и описание Проекта)
- Установленные правила и требования
- Анализ предшествующего опыта и результатов общественного участия и распространения информации
- Заинтересованные стороны (основные группы заинтересованных лиц, с которыми будут проводиться консультации и которым будет предоставляться информация о проекте).

Заинтересованные стороны - это лица, на которых повлияет или которые сами могут повлиять на результат проекта: группы граждан, местные организации, неправительственные организации и правительственные органы. Contents of the EIA report

Содержание Отчета по анализу экологического воздействия, соответствующее общему формату отчетности ЕБРР, приводится в таблице ниже.

Содержание Отчета по анализу экологического воздействия

Резюме

1.0 Описание контекста проекта

- 1.1 Цель и необходимость реализации проекта*
- 1.2 Нормативно-правовая база и организационная структура*
- 1.3 История проекта, включая рассматриваемые альтернативные варианты*
- 2.0 Описание проекта*
- 3.0 Описание существующего состояния окружающей среды*
 - 3.1 Климатические условия*
 - 3.2 Геоморфология и геология*
 - 3.3 Качество поверхностных и подземных вод*
 - 3.4 Ландшафты*
 - 3.5 Биотические ресурсы*
 - 3.6 Качество воздуха*
 - 3.7 Шум*
 - 3.8 Социально-экономические и культурные вопросы*
- 4.0 Описание и оценка значимых факторов воздействия на состояние окружающей среды*
 - 4.1 Воздействия, связанные со строительством*
 - 4.2 Воздействия, связанные с эксплуатацией*
 - 4.3 Определение ключевых факторов неопределенности и отсутствующих данных*
 - 4.4 Сравнение воздействий, связанных с реализацией альтернативных вариантов, включая вариант "ничего не делать"*
 - 4.5 Сводный анализ воздействий по альтернативным вариантам*
- 5.0 Описание мероприятий по снижению негативных воздействий и/или мер по увеличению экологических выгод*
- 6.0 Примерный план экологического мониторинга*
 - 6.1 Мониторинг на этапе строительства*
 - 6.2 Мониторинг на этапе эксплуатации*

Основной текст отчета не должен превышать 200 страниц. В состав отчета может включаться ряд технических и иных приложений.

1.3 Сравнительный анализ требований к экологической оценке, предъявляемых в соответствии с российским законодательством, экологическими процедурами ЕБРР и нормами ЕС

Был выполнен детальный сравнительный анализ российского законодательства, экологических процедур ЕБРР и норм ЕС. Ниже перечислены основные результаты сравнительного анализа.

Статус экологической оценки

Перед тем, как приступить к осуществлению той или иной деятельности в Российской Федерации, заказчик проекта должен обратиться за официальным разрешением. Экологическая оценка является частью процедуры получения официального разрешения.

В соответствии с российским законодательством, процесс экологической оценки состоит из двух процедур:

- Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС), целью которой является выполнение экологического исследования, достаточного для оценки характера и масштабов воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности, рассмотрение альтернативных вариантов реализации проекта, включение в проектное решение мероприятий по минимизации воздействий на окружающую среду и учет общественного мнения в отношении экологических воздействий проекта. Результаты ОВОС документируются и вместе с другой проектной документацией представляются на дальнейшее рассмотрение органами Государственной экологической экспертизы; и
- Государственная экологическая экспертиза (ГЭЭ), заключение которой имеет обязательную юридическую силу для проекта.

Экологическая оценка намечаемой деятельности, которую необходимо проводить в соответствии с требованиями ЕБРР, существенно различается в содержательной части в зависимости от типа проекта и, следовательно, его воздействия на состояние окружающей среды. Анализ Экологического Воздействия выполняется для всех проектов, которые могут оказать значительное влияние на состояние окружающей среды. Целью АЭВ, обозначенной ЕБРР, является предоставление достаточного объема экологической информации для того, чтобы Совет директоров ЕБРР имел возможность прийти к заключению, является ли намечаемая деятельность адекватной с точки зрения ее экологических последствий, и принять решение об утверждении или отказе от предоставления финансовых средств для осуществления проекта по экологическим соображениям.

В соответствии с Директивой по АЭВ Европейского совета, заказчик проекта должен обратиться за разрешением на осуществление намечаемой деятельности, если она способна оказать значительное воздействие на состояние окружающей среды

Применение экологической оценки

Обычно экологическая оценка проводится в отношении всех видов деятельности, которые могут оказать значительное влияние на окружающую среду, с учетом их характера, масштаба и местоположения. В соответствии с требованиями ЕБРР и Европейского союза, проведение АЭВ необходимо в случае реализации крупных проектов, а также проектов, которые будут реализовываться в экологически уязвимых районах. Российское законодательство не выделяет четко категории деятельности, для которых необходимо выполнение экологической оценки. Оно предусматривает, что при проведении ОВОС потенциальные воздействия на окружающую среду **любого вида деятельности** должны рассматриваться с тем, чтобы в максимальной степени уменьшить негативное влияние проекта.

Порядок проведения экологической оценки

Определение необходимости экологической оценки. Российские процедуры проведения ОВОС и ГЭЭ основываются на принципе "презумпции потенциальной экологической опасности любой намечаемой хозяйственной иной деятельности", что означает, что любая намечаемая деятельность является объектом экологической оценки. Российское законодательство не дает четких указаний и критериев относительно необходимой степени детализации оценки воздействия на окружающую среду, хотя на практике в отношении видов деятельности, которые вряд ли могут причинить серьезных ущерб окружающей среде, может применяться "упрощенная" процедура проведения ОВОС.

В отличие от российского законодательства, ЕБРР указывает перечень видов деятельности, требующих проведения АЭВ. Эти виды деятельности делятся на категории А, В и С в зависимости от значимости их последствий для окружающей среды. Степень детализации АЭВ, требуемого для каждой категории, четко определен в экологических правилах Банка.

Определение объема экологической оценки. Между процедурами определения объема экологической оценки, предусмотренными российским законодательством и правилами ЕБРР и Европейского союза, не наблюдается существенных различий. Все они предусматривают осуществление следующих основных мероприятий:

- подготовка исходной информации о намечаемой деятельности, включая местоположение и описание проекта, с определением воздействия на состояние окружающей среды, которое может оказать намечаемая деятельность;
- изучение ранее собранных данных;
- определение пробелов в исходных данных;
- информирование общественности о намечаемой деятельности;

- подготовка к общественным слушаниям;
- проведение общественных слушаний;
- подготовка отчета о результатах общественных слушаний; и
- разработка Технического задания на выполнение экологической оценки.

Экологические исследования и подготовка отчета по экологической оценке. Отчет по АЭВ (и российский раздел по ОВОС) должен готовиться в соответствии с Техническим заданием, подготовленным на этапе определения объема АЭВ. Типовое содержание и формат Отчета по АЭВ и раздела по ОВОС немного различны. Н так как структура отчетов определяется индивидуально с учетом специфики каждого конкретного проекта, чтобы обеспечить оптимальный подход к анализу экологических вопросов, различия в типовых содержаниях не играют серьезной роли.

Тем не менее, различия в практике подготовки отчетов по экологической оценке имеют важное значение. Так, не все российские проекты разрабатываются при участии общественности по той простой причине, что процедура участия общественности недостаточно развита и иногда полностью игнорируется.

Принятие окончательного решения. Окончательное решение в отношении намечаемой деятельности является заключительным этапом процедуры проведения АЭВ в соответствии с требованиями ЕБРР. В соответствии с российским законодательством, это решение принимается при проведении ГЭЭ, которая следует за ОВОС. Это делает российский процесс экологической оценки более бюрократизированным и требующим больше времени, документации и труда.

Положения об участии общественности. В соответствии с требованиями ЕБРР, должны соблюдаться все установленные требования в части проведения общественных слушаний, действующие в стране проекта. Помимо этого, заказчик(-и) должны следовать инструкциям Банка относительно участия общественности и распространения информации. Это подразумевает, что между российскими процедурами и процедурами Банка исключаются какие бы то ни было противоречия.

2 Приложение 4 В: Административная база

В Российской Федерации проведение экологической оценки относится к компетенции органов и институтов 5 различных уровней. На первом уровне федеральные органы власти отвечают за разработку стратегии. На втором уровне отделения федеральных органов власти, действующие в Калининграде и Калининградской области, отвечают за установление нормативов и стандартов, лицензирование и контроль хозяйственной и иной деятельности. На третьем уровне находятся местные органы власти, такие как комитеты и департаменты Администрация Балтийского городского округа. Четвертый уровень представлен научно-исследовательскими центрами, высшими учебными заведениями, неправительственными организациями и т.д. На этом уровне накоплены обширные данные о характере деятельности, состоянии окружающей среды в районе реализации проекта и возможных воздействиях на окружающую среду благодаря участию соответствующих организаций в реализации проекта с самого начала. На пятом и последнем уровне находятся международные организации, которые устанавливают условия, касающиеся экологических аспектов экономического развития в Калининградской области.

Административная структура: первый и второй уровни

Федеральные органы власти	Федеральные органы власти в Калининграде	Ответственность
Министерство природных ресурсов Российской Федерации	Управление природных ресурсов и охраны окружающей по Калининградской области	<p>Осуществление государственного надзора и контроля за использованием природных ресурсов в регионе; координация деятельности территориальных федеральных органов и предприятий/организаций; осуществление экологического мониторинга в регионе; установление региональных нормативов и стандартов; экологический контроль; проведение Государственной экологической экспертизы намечаемой хозяйственной и иной деятельности в регионе; информирование общественности об экологических проблемах;; управление охраняемыми территориями и заповедниками; реализация международных договоров и программ в области охраны окружающей среды..</p> <p>Государственный мониторинг водных объектов, организация ведения государственного водного кадастра, осуществление государственной регистрации поверхностных и подземных водных объектов; планирование водопользования, включая установление лимитов природопользования (разрешенных объемов забора воды и водоотведения); выполнение государственная экспертиза хозяйственной и иной деятельности, влияющей на состояние водных объектов; лицензирование и стандартизация в водном хозяйстве; осуществление государственного контроля за использованием водных ресурсов; осуществление других видов деятельности , направленной на восстановление и охрану водных ресурсов.</p>
	Калининградская специализированная морская инспекция ("Спецморинспекция")	Осуществление контроля за действующими и намечаемыми к строительству портовыми комплексами; осуществление контроля за морским и речным судоходством; осуществление контроля за деятельностью предприятий и организаций в прибрежных зонах; осуществление контроля за производством работ в морской акватории (добычей минеральных ресурсов, буровыми работами, взрывными работами, прокладкой трубопроводов, дноуглублением, дампингом); осуществление контроля за соблюдением требований Заключения Государственной экологической экспертизы и лицензий.
Министерство здравоохранения Российской Федерации	Центр государственного санитарно-	Разработка целевых программ в области охраны здоровья и безопасности населения; установление санитарных нормативов и стандартов; осуществление контроля за

дерации	эпидемиологического надзора в Калининградской области	соблюдением требований санитарных нормативов; оценка и прогнозирование здоровья населения; выявление источников и факторов, вызывающих ухудшение здоровья населения.
Федеральная служба России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды	Калининградский центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды	Выполнение гидрометрических оценок и прогнозов; осуществление мониторинга качества воздуха, поверхностных вод и растительности; радиологический мониторинг; оценка климатических изменений и изменений поверхностных водных объектов.
Государственный комитет Российской Федерации по рыболовству	Западно-балтийское бассейновое управление по охране, воспроизводству рыбных запасов и регулированию рыболовства	Управление рыбными запасами, их защита и возобновление; регулирование рыболовства
Федеральная служба земельного кадастра России	Управление земельных ресурсов и землепользования Калининградской области	Осуществляет государственный учет всех земель на территории Калининградской области независимо от их ведомственной и правовой принадлежности в соответствии с "Земельным кодексом; осуществляет государственный контроль за землепользованием и контроль за соблюдением требований соответствующих нормативно-правовых актов; осуществляет мониторинг земель в Калининградской области; участвует в создании территориальных экономических зон и системы взимания платы за землепользование.
Министерство по делам гражданской обороны, предупреждению чрезвычайных ситуаций и ликвидации последствий стихийных бедствий	Главное управление по делам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций по Калининградской области	Координация различных организаций, вовлеченных в процесс управления в условиях чрезвычайных ситуаций, включая борьбу с разливами нефти (например, координирует ВМФ, ФПС, ВВС и местные власти) и, в частности, отвечает за уборку загрязнения берега.

3 Приложение 4 С: Природоохранные стандарты и нормативы

3.1 Нормативы качества воды

Для проведения оценки воздействия на качество воды были рассмотрены европейские и российские нормативы по качеству поверхностных вод (используемых для различных целей). Приведены микробиологические показатели качества результаты сравнения российских и европейских нормативов по ряду загрязняющих веществ.

3.2 Нормативы качества атмосферного воздуха

Существует множество документов, устанавливающих нормативные требования к качеству воздуха в Российской Федерации. Наиболее актуальными для данного проекта являются следующие документы: СанПиН 2.1.6.1032-01 "Гигиенические требования к обеспечению качества атмосферного воздуха населенных мест"; «Перечень ориентировочно безопасных уровней воздействия (ОБУВ) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе» №4414-87 от 28.07.87; ГН 2.1.6.673-97 «Ориентировочно безопасные уровни воздействия (ОБУВ) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных пунктов». В таблице СЗ приведены нормативы, которые были использованы при проведении оценки качества воздуха.

3.3 Нормативы по уровням шума

Основные российские нормативные и методологические документы по защите от шума приведены ниже:

- СНиП 11-12-77 "Защита от шума";
- СН 2.2.4/2.1.8.562-96 "Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки"; и
- Справочник проектировщика «Защита от шума в градостроительстве» Москва, Стройиздат, 1993.

Регулируемые параметры и уровни шума на рабочих местах

Характеристикой постоянного шума на рабочих местах являются уровни звукового давления в дБ в октавных полосах со среднегеометрическими частотами 31,5; 63; 125; 250; 500; 1000; 2000; 4000; 8000 Гц. Чувствительность слуха к различным частотам разная, наименьшая чувствительность наблюдается в диапазоне очень высоких и очень низких частот. По причине различной чувствительности вводится понятие «А-уровня»: различные звуковые частоты сводятся к величине создаваемого звукового давления. Звуковое давление, измеряемое в дБ (децибеллах), считается приведенным к «А-уровню» и выражается в дБА. Возможно применение характеристики звукового давления в качестве показателя постоянного широкополосного шума на рабочих местах, измеренного на временной характеристике "медленно" шумомера. Характеристикой непостоянного шума на рабочих местах является эквивалентный (по энергии) уровень шума в дБА. Уровни звукового давления и уровни шума, допустимые на рабочих местах, зависят от вида деятельности.

Нормы Всемирной Организации Здравоохранения

Всемирная Организация Здравоохранения (ВОЗ) опубликовала Рекомендации по уровням шума для жилых территорий (1999). В этой публикации, явившейся результатом встречи экспертов ВОЗ по данной проблеме в марте 1999 г. в Лондоне, утверждается, что для большинства людей воздействие естественного среднего уровня шума, равного 70 дБ, которому они подвержены на протяжении всей жизни, не вызывает каких-либо расстройств слуха. Взрослые люди могут подвергаться периодическому воздействию шума, уровень которого достигает 140 дБ, но для детей уровень шума, которому они могут периодически подвергаться, не должен превышать 120 дБ. Профессиональное воздействие, рекомендованное ВОЗ, определено как максимальные уровни звукового давления и длительность периода воздействия, при которых у большинства работающих не возникает негативных последствий для возможности слышать и понимать обычную речь. Профессиональное воздействие уровню шума в 85 дБ в течение 8 часов не должно вызывать хронических нарушений слуха после 40 лет работы. Этот норматив немного менее строг по сравнению с российскими требованиями.

3.4 Качество донных отложений

Федеральных нормативов качества донных отложений, также как и местных нормативов, не существует; но есть классификация донных отложений по уровню содержания загрязняющих веществ. По инициативе Администрации города Санкт-Петербурга в рамках Программы правительства Нидерландов по техническому содействию Российской Федерации в 1996-1997 гг. был осуществлен проект «Извлечение и удаление донных отложений в Санкт-Петербурге». В рамках проекта были разработаны региональные «Нормы и критерии загрязненности донных отложений». Эти нормы не имеют официального статуса, но широко применяются на практике для принятия решения об адекватном методе дампинга изъятых грунтов, а также для других целей.

Классификация загрязненных донных отложений представляет собой следующее:

- Грунты класса 0 могут сбрасываться на подводные отвалы;
- Грунты классов 0, 1 и 2 могут применяться для намывания новых территорий и строительства промышленных и жилых комплексов; и
- Грунты классов 3 и 4 не могут быть использованы без принятия специальных мер безопасности и должны удаляться на специально созданные для этого места отвалов.

4 Приложение 4 Д Список основных российских нормативно- правовых актов в области охраны окружающей среды

4.1 Общие законы Российской Федерации:

Конституция Российской Федерации: Принята всенародным голосованием 12.12.93.

№ 2060-1 от 19.12.91. Об охране окружающей природной среды: Закон РСФСР. С последующими изменениями.

№ 167-ФЗ от 16.11.95. Водный кодекс Российской Федерации.

№ 52-ФЗ от 30.03.99. О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения. Федеральный закон.

№ 2395-1 от 21.02.92. О недрах. Закон Российской Федерации (в ред. Федерального закона от 03.03.95 № 27-ФЗ).

№ 68-ФЗ от 21.12.94. О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Федеральный закон.

№ 26-ФЗ от 23.02.95. О природных лечебных ресурсах, лечебно-оздоровительных местностях и курортах. Федеральный закон.

№ 33-ФЗ от 14.03.95. Об особо охраняемых природных территориях. Федеральный закон.

№ 174-ФЗ от 23.11.95. Об экологической экспертизе: Федеральный закон.

№ 71-ФЗ от 06.05.98. О плате за пользование водными объектами. Федеральный закон, (с изменениями от 30 марта 1999 г.).

№ 54-ФЗ от 30.03.99. О внесении дополнения в статью 4 Федерального закона "О плате за пользование водными объектами. Федеральный закон.

№ 155-ФЗ от 31.07.98. О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации. Федеральный закон.

4.2 Указы Президента Российской Федерации

№ 436 от 05.05.92. Об охране природных ресурсов, территориальных вод, континентального шельфа и экономической зоны Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации.

№ 1155 от 02.10.92. Об особо охраняемых природных территориях Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации.

№ 1965 от 19.11.93. Положение о Государственном комитете санитарно-эпидемиологического надзора Российской Федерации: Утв. Указом Президента Российской Федерации.

№ 2144 от 16.12.93. О федеральных природных ресурсах: Указ Президента Российской Федерации.

№ 236 от 04.02.94. О государственной стратегии Российской Федерации по охране окружающей среды и обеспечению устойчивого развития: Указ Президента Российской Федерации.

4.3 Постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации

№ 3314-1 от 15.07.92. Положение о порядке лицензирования пользования недрами: Утв. постановлением Верховного Совета Российской Федерации.

№ 4546-1 от 25.02.93. Положение о Государственном внебюджетном фонде воспроизводства минерально-сырьевой базы Российской Федерации: Утв. постановлением Верховного Совета Российской Федерации.

№ 1404 от 23.11.96. О водоохраных зонах водных объектов и их прибрежных защитных полосах: Постановление Правительства.

№ 532 от 03.08.92. О повышении эффективности использования в народном хозяйстве гидрометеорологической информации и данных о загрязнении окружающей природной среды: Постановление Правительства Российской Федерации.

№ 545 от 03.08.92. Порядок разработки и утверждения экологических нормативов выбросов и сбросов загрязняющих веществ в окружающую

природную среду, лимитов использования природных ресурсов, размещения отходов: Утв. постановлением Правительства Российской Федерации.

№ 828 от 28.10.92. Положение о порядке и условиях взимания платежей за право на пользование недрами, акваторией и участками морского дна: Утв. постановлением Правительства Российской Федерации.

№ 710 от 23.07.93. О мерах по комплексному решению проблемы обращения с радиоактивными отходами и прекращении захоронения их в морях: Постановление Правительства Российской Федерации.

№ 698. от 11.06.96. Положение о порядке проведения государственной экологической экспертизы: Утв. постановлением Правительства Российской Федерации.

№ 943 от 22.09.93. О специально уполномоченных государственных органах Российской Федерации в области охраны окружающей природной среды: Постановление Правительства Российской Федерации.

№ 622 от 23.08.00. Об утверждении Положения о государственной службе наблюдения за состоянием окружающей природной среды: Постановление Правительства Российской Федерации.

№ 1257 от 03.12.93. Положение о Правительственной комиссии по окружающей среде и природопользованию: Утв. постановлением Правительства Российской Федерации.

№ 625 от 05.06.94. Об утверждении Положения о государственной санитарно-эпидемиологической службе Российской Федерации и Положения о государственном санитарно-эпидемиологическом нормировании: Утв. постановлением Правительства Российской Федерации.

№ 951 от 12. 08. 94. Положение о Комитете Российской Федерации по водному хозяйству: Утв. постановлением Правительства Российской Федерации.

№ 968 от 12.08.94. Положение о санитарно-противоэпидемической комиссии Правительства Российской Федерации: Утв. постановлением Правительства Российской Федерации.

№ 1035 от 08.09.94. Положение о Федеральной службе России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды: Утв. постановлением Правительства Российской Федерации.

№ 1504 от 19.12.96. О порядке разработки и утверждения нормативов предельно допустимых вредных воздействий на водные объекты. Постановление правительства РФ.

№ 307 от 14.03.97. Об утверждении положения о ведении государственного мониторинга водных объектов. Постановление Правительства РФ.

№ 716 от 16.06.97. Об утверждении положения об осуществлении государственного контроля за использованием и охраной водных объектов. Постановление Правительства РФ.

№ 762 от 20.06.97. О порядке эксплуатации водохранилищ. Постановление Правительства РФ.

№ 383 от 03.04.97. Об утверждении Правил предоставления в пользование водных объектов, находящихся в государственной собственности, установления и пересмотра лимитов водопользования, выдачи лицензии на водопользование и распорядительной лицензии. Постановление Правительства РФ.

№ 167 от 12.02.99. Об утверждении Правил пользования системами коммунального водоснабжения и канализации в Российской Федерации. Постановление Правительства РФ.

№ 818 от 22.07.98. Об утверждении минимальных и максимальных ставок платы за пользование водными объектами по бассейнам рек, озерам, морям и экономическим районам. Постановление Правительства РФ.

4.4 Документы Министерства природных ресурсов РФ

От 27.11.92. Базовые нормативы платы за выбросы, сбросы загрязняющих веществ в окружающую среду и размещение отходов. Приказ министра.

№ 01-14/24-298 от 25.11.99. Об индексации платы за загрязнение окружающей природной среды на 2000 год. Письмо Госкомэкологии РФ.

№ 04-15/61-638; 19; ВГ-6-02/10. 03.03.93. Порядок направления 10 процентов платы за загрязнение окружающей природной среды в доход федерального бюджета Российской Федерации. Утв. Министерством охраны окружающей среды и природных ресурсов Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации и Государственной налоговой службой Российской Федерации. Согласовано с Центральным банком Российской Федерации

№ 222 от 18.07.94. Об утверждении Положения об оценке воздействия на окружающую среду в Российской Федерации. Приказ Минприроды РФ.

№ 232 от 23.10.98. Об утверждении документов по лицензированию пользования поверхностными водными объектами. Приказ МПР РФ.

От 21.02.91. Правила охраны поверхностных вод (утв. Госкомприроды СССР).

Инструктивно-методические указания по взиманию платы за загрязнение окружающей природной среды (утв. Минприроды РФ 26 января 1993 г.) (с изменениями от 15 февраля 2000 г.).

№№ 217, 78н от 18.11.99. Об утверждении Инструкции о порядке формирования, использования и учета средств Федерального фонда восстановления и охраны водных объектов. Приказ МПР РФ и Минфина РФ.

№ 636 от 02.11.99. О внесении изменений во "Временный порядок расчета платы за загрязнение акваторий водных объектов, являющихся федеральной собственностью Российской Федерации (исключая подземные водные объекты) при производстве работ, связанных с перемещением и изъятием донных грунтов, добычей нерудных материалов из подводных карьеров и захоронением грунтов в подводных отвалах", утвержденный 04.06.97 и зарегистрированный Минюстом России 17.07.97, рег. № 1354. Приказ Госкомэкологии РФ.

4.5 Государственные стандарты (ГОСТ)

ГОСТ 17.1.1.01-77 (СТ СЭВ 3544-82). Гидросфера. Использование и охрана вод. Основные термины и определения. (С изм. VIII-1983 г. и I-1987 г.)

ГОСТ 17.1.1.02 - 77. Классификация водных объектов. (С изм. IV-1988 г.)

ГОСТ 17.1.1.03 - 86 (СТ СЭВ 5182-85). Классификация водопользования.

ГОСТ 17.1.1.04-80. Охрана природы. Гидросфера. Классификация подземных вод по целям водопользования.

ГОСТ 17.13.04 - 82 (СТ СЭВ 3077-81). Общие требования к охране поверхностных и подземных вод от загрязнения пестицидами.

ГОСТ 17.1.3.05 - 82 (СТ СЭВ 3078-81). Общие требования к охране поверхностных и подземных вод от загрязнения нефтью и нефтепродуктами.

ГОСТ 17.1.3.08-82. Правила контроля качества морских вод.

ГОСТ 17.1.3.10-83 (СТ СЭВ 3545-82). Общие требования к охране поверхностных и подземных вод от загрязнения нефтью и нефтепродуктами при транспортировании по трубопроводу.

ГОСТ 17.1.3.11 - 84 (СТ СЭВ 4035-83). Общие требования к охране поверхностных и подземных вод от загрязнения минеральными удобрениями.

ГОСТ 17.1.3.12-86. Общие правила охраны от загрязнения при бурении и добыче нефти и газа на суше.

ГОСТ 17.1.3.13-86 (СТ СЭВ 4468-84). Общие требования к охране поверхностных вод от загрязнения.

ГОСТ 17.1.4.01-80. Общие требования к методам определения нефтепродуктов в природных и сточных водах.

ГОСТ 17.1.5.04-81. Приборы и устройства для отбора, первичной обработки и хранения проб природных вод. Общие технические условия.

ГОСТ 17.1.505-85. Общие требования к отбору поверхностных и морских вод, льда и атмосферных осадков.

ГОСТ 17403-72. Гидрохимия. Основные понятия. Термины и определения.

ГОСТ 19179-73. Гидрология суши. Термины и определения.

4.6 Документы Госкомрыболовства РФ

Порядок организации разработки и утверждения ПДК и ОБУВ загрязняющих веществ в воде рыбохозяйственных водных объектов (утв. Роскомрыболовством 14 августа 1995 г.).

Перечень рыбохозяйственных нормативов: предельно допустимых концентраций (ПДК) и ориентировочно безопасных уровней воздействия (ОБУВ) вредных веществ для воды водных объектов, имеющих рыбохозяйственное значение (Утв. приказом Госкомрыболовства РФ № 96 от 28.04.99.)

Приложение 5: Гидрографическое описание Вислинского залива

Участок залива в непосредственной близости от планируемого места строительства терминала является основным объектом представленной здесь оценки воздействия на окружающую среду.

Географическое описание

Географическое описание содержит общее гидрографическое описание Вислинского залива и описание его местных особенностей в районе строительства терминала.

Область

«Атлантический океан \Балтийское море\ Гданьский залив\ Калининградский (Вислинский) залив\ Порт Балтийск» - вот адрес нового Российского паромного терминала (**Ошибка! Источник ссылки не найден.**). Его строительство планируется на северной стороне Калининградского морского канала, который проходит вдоль северного побережья Вислинского залива (**Ошибка! Источник ссылки не найден.**). Терминал будет находиться на расстоянии 7 километров от входа в Вислинский залив (Балтийский пролив) на небольшом полуострове Восточный, точнее, на траверсе 2-ого острова и напротив острова Северный дамбы, закрывающей с севера и юга Калининградский морской канал, имеющий глубину 8-10 м. Этот канал длиной 21,5 миля или 43,15 км был прорыт в 1901 г. для обеспечения Кенигсбергского (ныне – Калининградского) порта глубоководным фарватером для морских судов.

Паромный терминал будет фактически расположен на внутреннем побережье полуострова Восточный в акватории Приморской бухты. Проход туда больших судов будет обеспечен за счет углубления и расширения прохода шириной 57 м, существующего между полуостровом Восточный и Северным островом защитной дамбы.

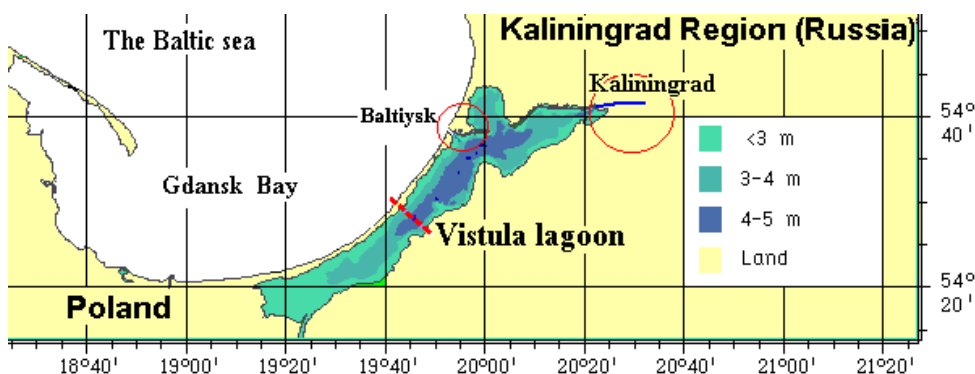


Рисунок 1. Расположение нового паромного терминала в юго-востоке Балтики.

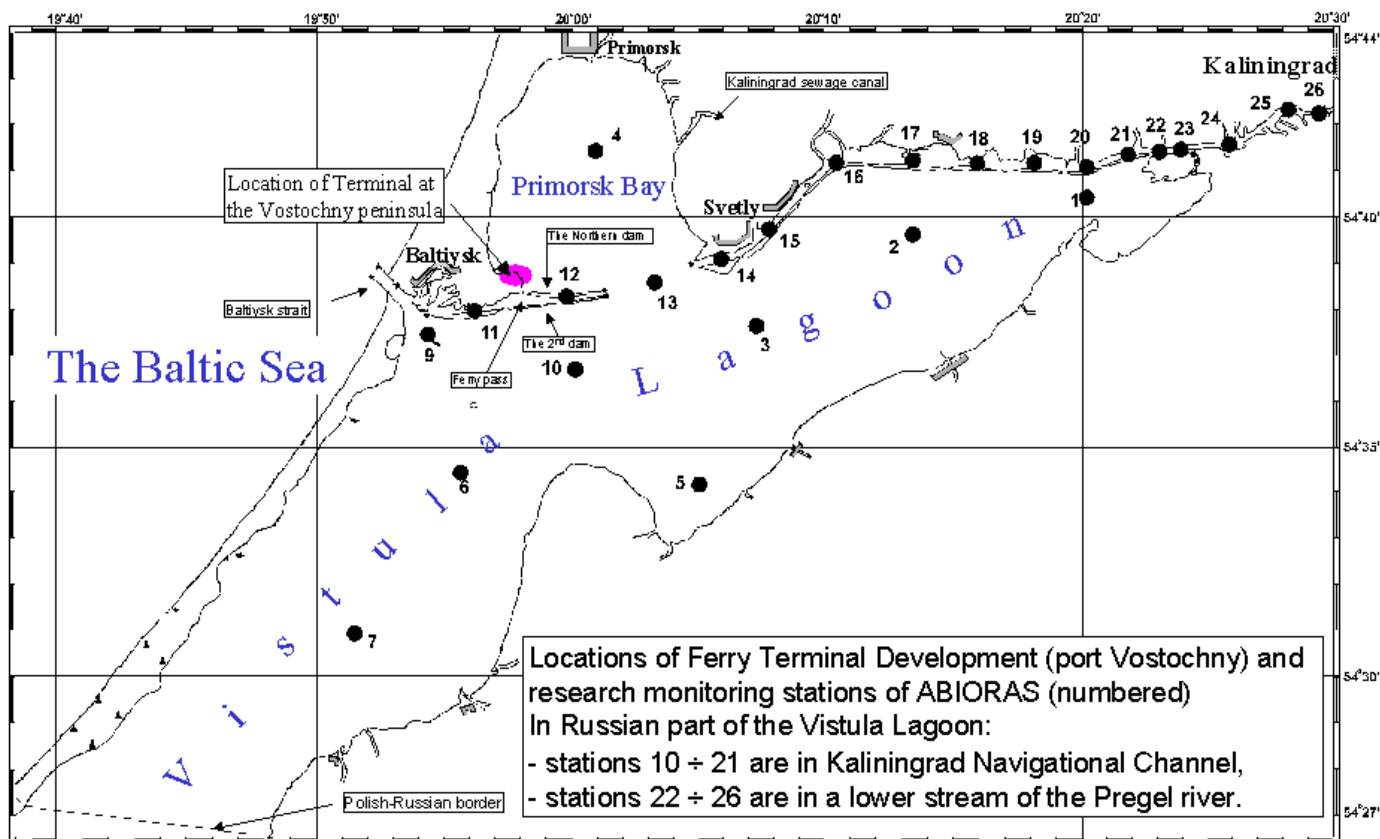


Рисунок 2. Российская часть Вислинского залива с указанием местоположения пунктов, упоминающихся в настоящем документе.

Вислинский залив

На современных политических картах северная, находящаяся на территории России, часть единой акватории мелководного залива, имевшего историческое название Frische Haff, что означает «пресноводный залив», называется Калининградским заливом, а его польская (южная) половина называется Вислинским заливом. В научной литературе для обозначения всего залива часто используется название Вислинский залив, а в англоязычной литературе – Vistula lagoon. Этот залив расположен в юго-восточной части Балтийского моря и принадлежит бассейну Гданьского залива. Он имеет вытянутую форму и простирается на 91 км с юго-запада

на северо-восток (Лазаренко, Маевский, 1971). Средняя ширина залива составляет 9 км, наиболее широкое место – 13 км. Длина береговой линии составляет 270 км, объем воды в чаше залива в среднем составляет 2.3 км³. Средняя глубина залива – 2.7 м, максимальная естественная глубина залива находится в его центральной части и составляет в среднем 5.2 м.

Вислиньский залив является трансграничным водоемом, государственная граница между Польшей и Россией (Калининградская область) разделяет его на две части. Площадь зеркала всего залива составляет, в среднем, 939 км², причем в пределах территории России находится 473 км² всей его акватории.

Дно залива в основном сложено илистыми отложениями. Во время шторма практически во всей его акватории имеет место вторичное взмучивание донного осадка и его транспортировка течениями.

Бассейн Вислинского залива равен 23871 км². Основной объем речного стока приносит река Преголя (43%). Далее по объему стока реки, впадающие в залив, располагаются в следующем порядке: Пасленка (14 %), Прохладная (7 %), Эльблонг, (6 %), Бауда (2 %), Мамоновка (2 %). Также в залив впадает много малых водотоков и ручьев, суммарный сток которых не вносит существенного вклада.

Водный баланс

Приток морских вод в залив является основной компонентой водного баланса и осуществляется через Балтийский пролив. Его объем равен 17 км³ в год. Пресноводный сток составляет 3.6 км³ в год. Атмосферные осадки (0.5 км³ в год) и подземный сток (0.07 км³ в год) вместе составляют примерно 3% от приходных компонент водного баланса, что практически равно потерям воды за счет испарения (0.65 км³ в год). Общий объем вод (21.17 км³ в год), вытекающих из лагуны в Балтийское море, практически равен сумме объема вод, приходящих в лагуну из моря, и пресноводному стоку. Поэтому гидрологический режим лагуны фактически определяется характером водообмена с Балтийским морем и интенсивностью речного стока.

Основные действующие факторы

Течения и вариации уровня в заливе определяются расходом рек, местным воздействием ветра и колебаниями уровня в Гданьском заливе, которые в свою очередь вызваны действием ветра и атмосферного давления над Балтикой. Приливные колебания уровня в Балтике имеют величину порядка 1 см, что совершенно незначительно по сравнению со штормовыми нагонами, имеющими величины порядка 1 м. Водообмен с Балтийским морем определяет временные колебания объема воды в чаше лагуны. Местный ветер вызывает наклон поверхности уровня воды в заливе и ветровые течения, которые на мелководье сонаправлены с ветром. Придонное течение в глубоких частях залива носит чисто компенсационный характер и направлено противоположно направлению действия ветра.

Соленость

В период лета – осени средняя соленость восточной части залива изменяется между 2.4 и 4.3 промилле (минимум – 0.8 промилле, максимум – 6.1 промилле). Для центральной части залива диапазон изменения солености составляет 3.9 – 5.0 промилле (при минимальной солености в 1.9 и максимальной – в 6.4 промилле). Для южной части характерен диапазон 1.0 – 3.4 промилле (1.0 – минимум, 4.6 – максимум). Внутригодовой ход солености определяется вариацией речного стока: минимальная соленость весной и максимальная – в осенне-зимний период. Короткопериодные вариации определяются интенсивностью водообмена с Балтийским морем, адвекцией и горизонтальным перемешиванием, вызванными действием ветра.

Вертикальная стратификация по солености наблюдается в основном в районах залива, близких к Балтийскому проливу и устью реки Преголи. При этом, в среднем, разница между значениями в поверхностном и придонном слоях (кроме как весной) не превышает 1 промилле. Это является основным аргументом в пользу использования 2-мерного подхода для моделирования основных гидрологических характеристик причиной залива.

Температура

Пространственные и вертикальные вариации температуры малы и обычно не превышают 1.5% и 30% от их среднего значения соответственно зимой и летом. С точки зрения структуры поля температуры залив может рассматриваться как однородный. Внутригодовые вариации находятся в пределах от 0°C зимой до +22-25°C в начале августа. Ежегодно залив обычно покрывается льдом в течение 3 месяцев (январь-март).

Взвешенное вещество

Средняя концентрация общего количества взвешенного вещества колеблется в пределах $(25 \div 66) \cdot 10^{-3}$ мгл⁻¹ [Chubarenko, Kuleshov and Chechko, 1998]. Среднее (диапазон) значение для органической и неорганической составляющих равны соответственно $18 (7 \div 35) \cdot 10^{-3}$ мгл⁻¹ и $19 (5 \div 30) \cdot 10^{-3}$ мгл⁻¹. В целом, органическая и неорганическая составляющие дают равный вклад в общую концентрацию взвешенного материала, хотя в разные сезоны доминирует только одна из них: органическая – в течение весны и лета, и неорганическая – в ветреный осенний период.

Процессы взмучивания донного осадка

Фильтрация воды моллюсками является важным компонентом самоочищения для экосистемы. Пресноводный моллюск (*Dreissena Polymorpha Pallas*), завезенный из Северной Америки торговыми судами, сильно распространился с тех времен. В последнее время его популяция уменьшилась в связи с ростом солености в лагуне, но он еще достаточно распространен в польской, менее соленой части лагуны.

Процессы взмучивания донного осадка также очень важны для способности залива к самоочищению. Большая масса «вторично взмученного материала» существенно увеличивает возможность адсорбировать из воды тя-

желые металлы и неполярные углеводороды. С другой стороны, взмучивание донного осадка негативно воздействует на окружающую среду. Постоянное перемешивание верхнего слоя осадка мешает процессу утилизации вредных веществ. Оно способствует постоянному притоку биогенных элементов из осадка в водный раствор. Высокая концентрация взмученного осадка у дна негативно влияет на бентосные организмы и уменьшает их разнообразие.

Органическое вещество

Экосистема Вислинского залива характеризуется высокой скоростью продукции органического материала [Rasmussen, 1997]. Сменяющее друг друга цветение различных видов фитопланктона обеспечивает постоянно высокий уровень содержания органического материала в водах залива в течение теплого периода. В мае и августе, обычно, бывает два максимума в развитии первичной продукции, причем летний максимум интенсивнее весеннего обычно в 1.5 - 2 раза. На базе классификации Винберга залив может быть отнесен к разряду эвтрофных водоемов.

Приморская бухта

Бухта Приморская названа так из-за того, что в ее северной вершине находится город Приморск. Старое название города - Fischhausen, и, соответственно, название этой бухты - Fischhausen Bucht.

Площадь бухты Приморской составляет 55 км². Ее объем может быть оценен в 0.1 км³. Максимальная глубина – 4.2 м, средняя глубина – 2.9 м. По результатам сравнительных оценок, выполненных в 1994 г. в [Rasmussen, 1997], среднегодовой расход рек и искусственных водотоков, впадающих в Приморскую бухту, представлен в табл. 3.1.

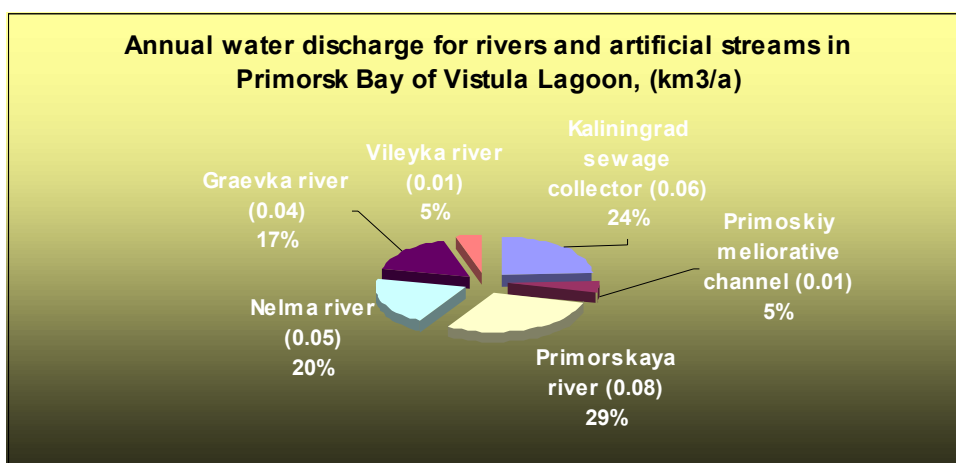


Рисунок 3. Среднегодовой расход рек, впадающих в Приморскую бухту

Таблица 1. Оценки среднегодовых расходов рек и искусственных водотоков, впадающих в Приморскую бухту (по результатам проекта [Rasmussen, 1997]).

Название водотока	Среднегодовой расход (по данным 1994-1995)		
	м ³ сек ⁻¹	км ³ год ⁻¹	%
Речка Приморская	2.5	0.08	30
Калининградский обводной канал	2	0.06	24
Речка Нельма	1.7	0.05	20
Речка Граевка	1.4	0.04	17
Приморский мелиоративный канал	0.4	0.01	5
Речка Вилейка	0.4	0.01	5

Структура глубин

Общая структура глубин для Вислинского залива представлена на Рисунке 1. Максимальные глубины наблюдаются в его средней части. В равновесном состоянии максимальная глубина составляет 5.2 м. В моменты затока больших масс морской воды его глубина может увеличиваться до 5.5-5.7 м.

Калининградский морской канал проходит вдоль северного побережья Калининградского залива. На Рисунке 2 его акватория легко определяется по мониторинговым станциям 11 ÷ 21. В начале, в районе Балтийска, глубина в канале составляет 10-12 м (мониторинговые станции 11 и 12), далее по направлению к Калининграду, глубина колеблется в пределах 8-9 м. Канал ограничен островами искусственной дамбы, разделенными небольшими проходами. Местами острова покрыты лесом, местами – это едва возвышающаяся над водой территория, заросшая тростником. На одном участке акватория канала открыта (см. мониторинговую точку 13). Этот открытый участок, а также два острова дамбы (второй и Северный) отделяют акваторию Приморской бухты от центральной части залива.



Рисунок 4. Узкий проход между островами дамбы, отделяющими Калининградский морской канал от залива. Фото – Б.В. Чубаренко.



Рисунок 5 Тростниковые заросли вдоль островов дамбы. Фото – Б.В. Чубаренко.



Рисунок 6 Лесные заросли и берегоукрепительная каменная отмостка Северного острова. Фото – Б.В. Чубаренко.

Рисунок 7). Это свидетельствует о ее морфологической принадлежности остальному заливу и отсутствию какой-либо естественной границы между ними.

Согласно [OVOS] небольшой проход между полуостровом Восточный и дамбой Северная имеет ширину 57 м и глубины 5-6 м. Ожидается, что в проходе имеются большие глубины, т.к., в принципе, проходы между островами дамбы, если в них не проводятся специальные дноукрепительные мероприятия, имеют глубины на 20-30% превышающие окружающие глубины. Это вызвано значительным гидродинамическим воздействием потоков, возникающих в результате водообмена через эти проходы.

Существующая в настоящий момент информация о структуре глубин в районе строительства паромного терминала не достаточна, чтобы сделать всестороннюю оценку гидрологических, гидродинамических и седиментационных процессов. Существующие карты достаточно грубы, необходимы дополнительные гидрографические изыскания в районе прохода

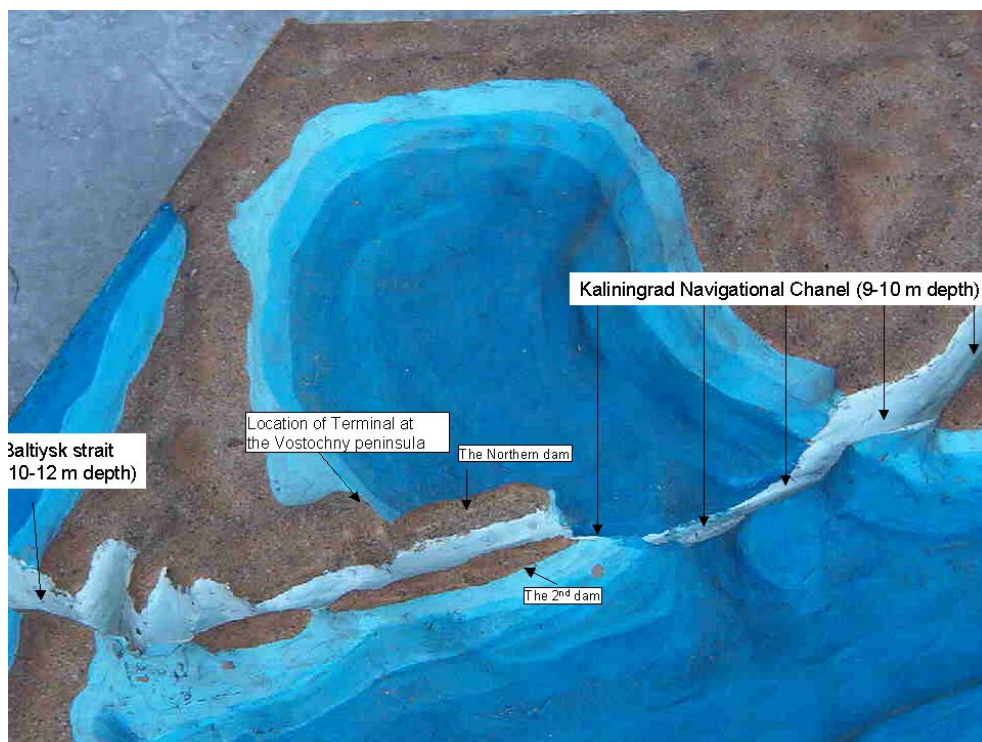


Рисунок 8 Вид объемной структуры бухты Приморская (по рабочим материалам АОИОРАН).

Колебания уровня

Колебания уровня в Вислинском заливе определяются соотношением между колебаниями уровня в соседствующей акватории Балтики, речным стоком и действием местного ветра. В силу того, что паромный терминал будет расположен очень близко от Балтийского пролива, соединяющего залив с морем, колебания уровня воды в основном определяются колебаниями уровня в Балтике. Исключение могут составлять ситуации сильного ветра северо-восточного направления, при которых будет возникать значительный непродолжительный ветровой нагон на наветренном берегу бухты Приморская.

Согласно анализу данных измерений в Балтийске в течение 1948-1975 гг. максимальный уровень может превышать средний уровень на 100 – 110 см. Минимальный уровень может отличаться от среднего на 115-120 см. Величины минимального и максимального уровней представлены в Таблица 2. Обычно, размах колебаний уровня в течение месяца составляет 60-80 см.

Таблица 2 Максимальные и минимальные значения уровня разной повторяемости.

	Период повторяемости в годах				
	50	25	10	5	1

Максимальный уровень, см	106±5	97±4	85±3	76±2	39±2
Минимальный уровень, см	-121±4	-114±3	-104±3	-96±2	-65±1

Основным фактором, приводящим к экстремальным колебаниям уровня в Вислинском заливе, является ветер. Например, в Калининграде это может приводить к росту уровня на 140 см за 8-12 часов. Уровень начинает расти после 2-4 часов действия ветра, максимальный рост наблюдается после 5-6 часов постоянного действия ветра и максимальный уровень достигается по истечению 6-12 часов. Максимальные колебания уровня наблюдаются при ветрах, дующих вдоль оси залива.

Если ветер является главным фактором, определяющим рост или падение уровня на концах залива, то в районе строительства порта Восточный таковым является водообмен с Балтийским морем. Скорость подъема уровня, вызванного затокком морских вод, может составлять 40-55 см в день.

Кроме мгновенного действия ветра на колебания уровня влияют также и другие факторы, действие которых приводит к средне- и долгопериодным его изменениям [Lazarenko & Maevski]. Сезонные колебания уровня определяются годовым циклом речного стока, и их размах составляет примерно 15 см в год. Приливные колебания незначительны, полусуточная приливная волна, проникающая в Балтику из Северного моря, может менять уровень в Балтийске на 2-5 см. Изменения уровня в связи с изменением водности Балтики составляют 0.8-1.0 см в год, скорость опускания суши для Юго-восточной Балтики оценивается в 0.1-0.2 мм в год.

Ветровой режим

[OVOS, Lazarenko&Maevski, 1971]

Таблица 3 Вероятность повторения направлений ветра летом и зимой (%).

	С	СВ	В	ЮВ	Ю	ЮЗ	З	СЗ
Январь	4	7	13	10	22	22	12	10
Июль	17	8	9	5	8	12	19	22
Год в целом	11	8	12	11	14	16	14	14

Среднегодовая скорость ветра составляет 6.1 м/сек. Интенсивность ветров наибольшая в холодные сезоны. Ветра со скоростью в диапазоне 9-13 м/сек наблюдаются в 16,5% случаев, штормовые ветры (скорость выше 14 м/сек) наблюдаются в 6,23% случаях [OVOS].

Таблица 4 Среднемесячные скорости ветра, м/сек

Месяц	Янв	Фев	Мар	Апр	Ма й	Ию н	Ию ль	Авг	Сен	Окт	Ноя	Дек	Год
Скорость ветра	7.5	6.5	5.9	5.0	4.7	4.9	5.1	5.7	6.2	6.8	6.8	7.6	6.1

Максимальная скорость ветра 35 м/сек (с порывами более 40 м/сек) наблюдалась для западных и юго-западных ветров. Распределение дней в году со скоростью ветра большей 15 м/сек представлено в Таблица 5 [OVOS].

Таблица 5 Количество дней со скоростью ветра более 15 м/сек.

Месяц	Янв	Фев	Мар	Апр	Ма й	Ию н	Ию ль	Авг	Сен	Окт	Ноя	Дек	Год
Сред	4.9	2.9	2.5	1.1	0.6	0.5	1.6	2.5	3.5	4.2	3.9	4.8	33
Макс	10	11	9	3	2	2	6	8	10	11	10	15	59

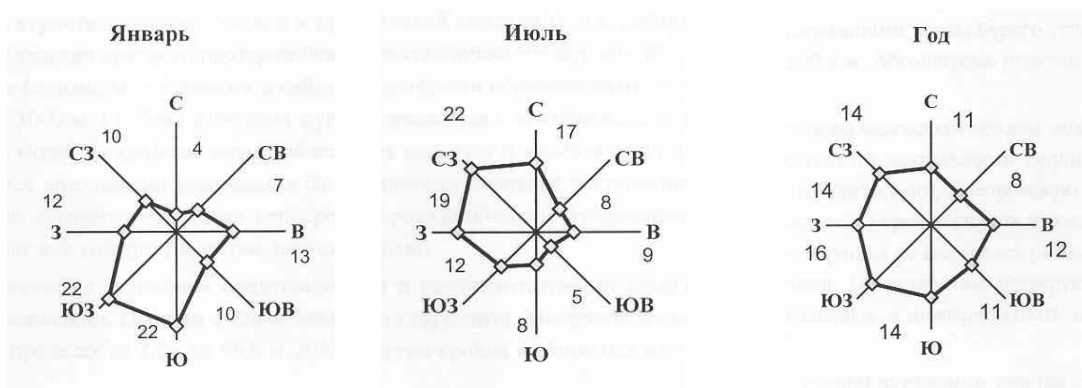


Рисунок 9 Розы ветров для типичных летнего и зимнего месяца и для года в целом [OVOS]

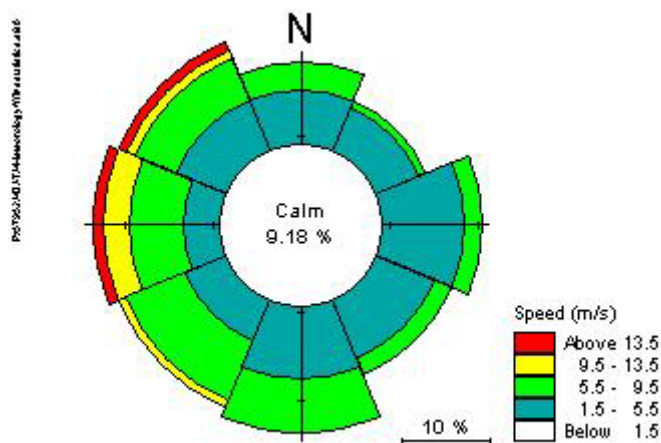


Рисунок 10 Роза ветров по результатам наблюдений в Балтийске 1949 – 1988 гг.

Ледовые условия

Данные непосредственного наблюдения за ледовым покровом Приморской бухты отсутствуют. Согласно общему описанию [Lazarenko and Maevskiy, 1971] Вислинский залив покрывается льдом ежегодно, но продолжительность ледового периода меняется год от года. В среднем, лед устанавливается в декабре и тает в марте. В теплые зимы первый лед появляется во второй половине декабря, припай устанавливается до начала января. Таяние льда и ледоход начинается в самом начале марта и уже во второй половине марта залив обычно свободен ото льда. В обычные зимы лед появляется в середине декабря, припай устанавливается в конце декабря, ледоход начинается в начале марта и кончается в конце марта. В холодные зимы первый лед появляется в начале декабря, и залив замерзает полностью уже через 7-10 дней. Устойчивый ледовый покров держится до начала апреля.

Продолжительность ледового периода по данным на 1985 год составляет 70-80 дней, 100-110 дней, 135-140 дней соответственно для теплых, умеренных и холодных зим. В связи с общим потеплением климата средняя продолжительность ледового периода может составлять 67-75 дней, максимальная – 140 дней. Средняя толщина льда составляет 35 см, максимальная – 75 см.

Обычно, лед устойчиво покрывает залив по истечению 15-20 дней после устойчивого понижения температуры ниже нуля. Только Калининградский морской канал и Балтийский пролив остаются свободными ото льда из-за постоянного прохода по ним судов. Лед в первую очередь образуется около берега, что обусловлено более быстрым выхолаживанием суши. Не смотря на кажущуюся близость паромного терминала к Балтийскому проливу и каналу, окружающая его акватория будет замерзать достаточно активно. Юго-восточная часть Приморской бухты, где и расположен терминал, покрывается льдом довольно быстро и тает в последнюю очередь из-за слабой ветроволновой активности в это время.



Рисунок 11 Таящий лед в проходе между первым островом дамбы и Вислинской косой (верхний рисунок) и в небольшой гавани паромной переправы (нижний рисунок). Фото – Б.В. Чубаренко.

Течения в канале и Приморской бухте.

[Chubarenko & Chubarenko, 2002]

Скорость течения в Калининградском морском канале на участке от Балтийска до открытой части канала, там, где он пересекает Приморскую бухту, зависит в основном от изменения уровня в Балтийском проливе. Составляющая, зависящая от местного ветра не очень большая, поскольку акватория канала «затенена» островами дамбы. Типичные скорости течения могут быть оценены как 4-8 см сек⁻¹.

Течения в Приморской бухте характеризуются постоянным присутствием двухъячейной циркуляционной системы, имеющей место фактически при всех ветрах. Пространственный размер и направление движения вод зависят от направления и скорости ветра (рис. 4.15-4.17).

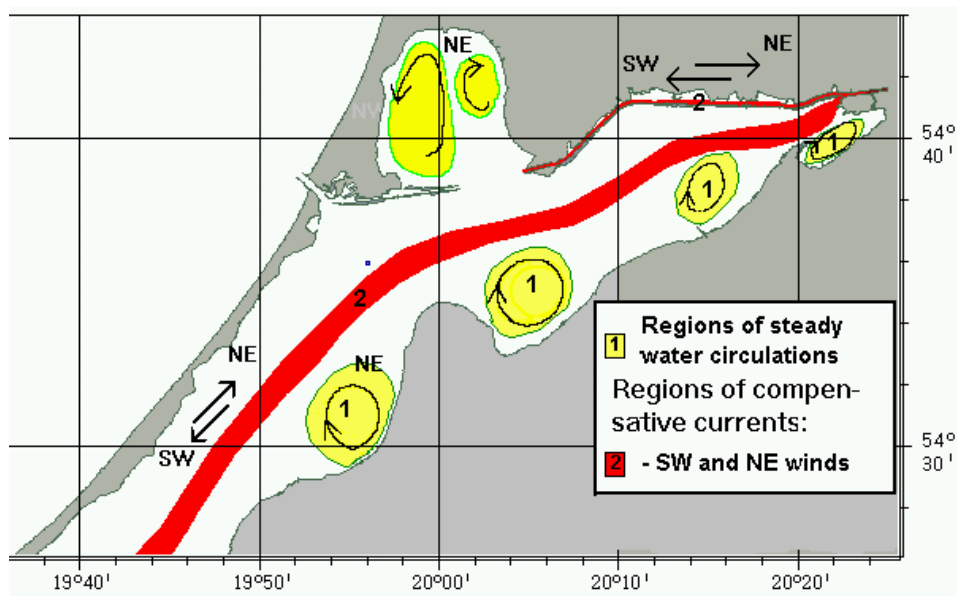


Рисунок 12 Структура течений при ветрах, сонравленных с основной осью залива. Направления циркуляционных движений показаны для северо-восточного ветра. При юго-западном ветре это направление меняется.

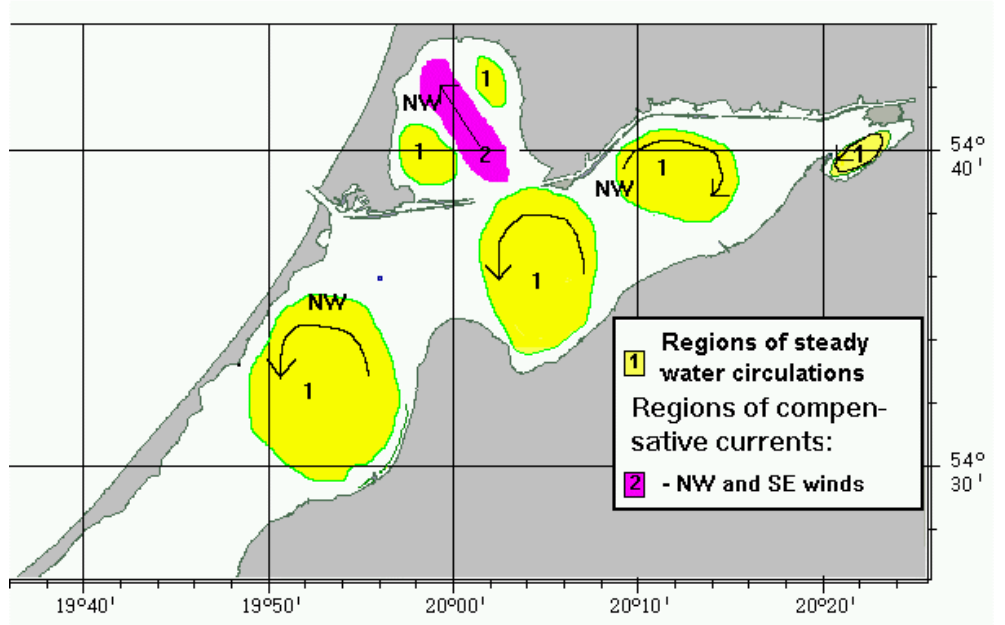


Рисунок 13 Структура течений при ветрах, направленных поперек продольной оси залива. Циркуляционные движения показаны для северо-западного ветра. При юго-восточном ветре это направление меняется.

