

## ПРОТОКОЛ № 04/2021

### ОБЩЕСТВЕННЫХ ОБСУЖДЕНИЙ (В ФОРМЕ СЛУШАНИЙ)

по объекту государственной экологической экспертизы - проектной документации «Второй путь на перегоне Бельсу–Теба Красноярской железной дороги. 1 этап – Строительство двухпутной вставки на перегоне Бельсу-Теба», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду на территории Междуреченского городского округа Кемеровской области

Место проведения:

Кемеровская область-Кузбасс, г. Междуреченск, пр. Коммунистический, 4, большой зал центральной городской библиотеки.

Дата проведения: «12» октября 2021г.

Время проведения: 15:00 – 16:30.

#### Основание для проведения общественных обсуждений (в форме слушаний):

- Федеральный закон РФ от 23.11.1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе»;
- ФЗ от 10.01.2002г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»,
- ФЗ от 06.11.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»,
- Приказ Минприроды России от 01.12.2020 г. № 999 «Об утверждении требований к материалам оценки воздействия на окружающую среду»;
- Постановление администрации Междуреченского городского округа от 15.09.2021 № 1893-п «О проведении общественных обсуждений (в форме слушаний) предварительных материалов по оценке воздействия на окружающую среду объекта государственной экологической экспертизы «Второй путь на перегоне Бельсу–Теба Красноярской железной дороги. 1 этап – Строительство двухпутной вставки на перегоне Бельсу-Теба»;
- Постановление администрации Междуреченского городского округа от 16.09.2021 № 1919-п «О создании комиссии по проведению общественных обсуждений материалов оценки воздействия на окружающую среду, при реализации намечаемой хозяйственной и иной деятельности на территории Междуреченского городского округа»;
- заявление филиала ОАО «РЖД» Западно-Сибирской дирекции по капитальному строительству от 02.09.2021 № 2204/3-СИБ ДКС.

Общественные слушания были проведены в рамках общественных обсуждений проектной документации «Второй путь на перегоне Бельсу–Теба Красноярской железной дороги. 1 этап – Строительство двухпутной вставки на перегоне Бельсу-Теба» и предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду.

В соответствии с п.7.9.2 Требований к материалам оценки воздействия на окружающую среду (утв. Приказом Минприроды России от 01.12.2020 № 999), вступивших в силу с 01.09.2021 г., уведомления о проведении общественных обсуждений предварительных материалов ОВОС и проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы федерального уровня были размещены на официальных сайтах для обеспечения доступности объекта общественных обсуждений для ознакомления общественности:

1. На муниципальном уровне – на сайте администрации Междуреченского городского округа.
2. На региональном уровне – на сайтах Южно-Сибирского межрегионального управления Росприроднадзора и Министерства природных ресурсов и экологии Кузбасса.
3. На федеральном уровне – на сайте Федеральной службы по надзору в сфере природопользования (Росприроднадзор).
4. На официальном сайте заказчика ОВОС: <http://www.leks-group.com/>.



**Участники общественных обсуждений:**

**Председатель общественных слушаний:**

Твиретина Ольга Александровна – Председатель муниципального казенного учреждения «Междуреченский комитет по охране окружающей среды и природопользованию».  
Шлендер Сергей Эдуардович – председатель Комитета по управлению имуществом администрации Междуреченского городского округа  
Паршукова Татьяна Михайловна – и.о. начальника Управления архитектуры и градостроительства администрации Междуреченского городского округа  
Некрасова Инна Борисовна – начальник управления по связям с общественностью администрации Междуреченского городского округа

**Представитель Новосибирского ПИИ «Сибжелдорпроект»:**

Павелко Михаил Викторович – Главный инженер проектов

**Представитель ООО «Проект-Сервис»:**

Шеркеева Ирина Викторовна – начальник отдела экологии.

**Представитель общественной организации:**

Сергей Иванович Михайлов - директор Кемеровского регионального общественного учреждения «Школа Созидания» Сергея Михайлова

**Представители граждан:**

Андреева Ольга Валентиновна выбрана ответственным представителем граждан.

*Список граждан и заинтересованных лиц прилагается к данному протоколу (журнал регистрации участников).*

**Общее количество участников общественных слушаний:** 10 человек.

**Примечание:**

Во время общественных обсуждений участникам был обеспечен доступ к разработанной проектной документации.

На общественных слушаниях были зарегистрированы 10 человек: жители Междуреченского городского округа; представители администрации Междуреченского городского округа; другие представители заинтересованной общественности (Приложение №1 к настоящему протоколу).

При проведении общественных обсуждений велась фото и аудиозапись. Данный протокол не является стенограммой и отражает порядок и содержательную часть выступлений участников в соответствии с регламентом проведения общественных слушаний.

**Материалы по объекту общественных обсуждений** были размещены по адресу:

- 652870, Кемеровская область-Кузбасс, г. Междуреченск, пр. Коммунистический, 4, центральная городская библиотека;
- в электронном виде материалы доступны на сайте разработчика ОВОС <http://www.leks-group.com/>.
- на официальном сайте администрации Междуреченского городского округа <http://www.mrech.ru/infrastructure/ecology/>.

**Сроки доступности материалов, а также приема замечаний и предложений:**

- проектная документация, включая предварительные материалы ОВОС, с **20.09.2021 г. по 22.10.2021 г.**

В соответствии с п. 7.9.5.5. Требований к материалам оценки воздействия на окружающую среду (утв. Приказом Минприроды России от 01.12.2020 № 999) регистрация замечаний и



предложений к материалам объекта общественных обсуждений обеспечена в течение 10 дней после проведения общественных слушаний – по 22.10.2021г.

**Регламент проведения общественных обсуждений (в форме слушаний):**

1) Вступительное слово, представление программы общественных слушаний. Краткая информация о порядке проведения процедуры общественных обсуждений.

Докладчик: О.А. Твиретина

2) Общее описание проектных решений. Прогнозируемый уровень воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду.

Докладчик: И.В. Шеркеева

3) Вопросы и ответы (все участники общественных слушаний), выступления участников с предложениями и замечаниями.

4) Подведение итогов общественных обсуждений. Завершение обсуждений.

**1. Вступительное слово председательствующего общественных слушаний**

Сегодня 12 октября 2021 года проводятся общественные слушания, организованные в рамках выполнения оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности по объекту «Второй путь на перегоне Бельсу–Теба Красноярской железной дороги. 1 этап – Строительство двухпутной вставки на перегоне Бельсу-Теба», в целях соблюдения прав человека на благоприятные условия жизнедеятельности в соответствии с федеральными законами:

- ФЗ от 23.11.1995г №174-ФЗ «Об экологической экспертизе»,

- ФЗ от 10.01.2002г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»,

- ФЗ от 06 ноября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»,

- Приказ Минприроды России от 01.12.2020 г. № 999 «Об утверждении требований к материалам оценки воздействия на окружающую среду».

Основанием проведения настоящих обсуждений является:

- Постановление администрации Междуреченского городского округа от 15.09.2021 № 1893-п «О проведении общественных обсуждений (в форме слушаний) предварительных материалов по оценке воздействия на окружающую среду объекта государственной экологической экспертизы «Второй путь на перегоне Бельсу–Теба Красноярской железной дороги. 1 этап – Строительство двухпутной вставки на перегоне Бельсу-Теба».

- Постановление администрации Междуреченского городского округа от 16.09.2021 № 1919-п «О создании комиссии по проведению общественных обсуждений материалов оценки воздействия на окружающую среду, при реализации намечаемой хозяйственной и иной деятельности на территории Междуреченского городского округа».

В соответствии с природоохранным законодательством для принятия решений по реализации намечаемой деятельности ОАО «РЖД» на территории Междуреченского городского округа по строительству второго пути на перегоне Бельсу–Теба Красноярской железной дороги. 1 этап – Строительство двухпутной вставки на перегоне Бельсу-Теба, необходимо выяснить общественные предпочтения.

**Общественные обсуждения проводятся с целью:**

- реализации прав граждан на информирование и участие в принятии экологически значимых решений;

- выявления всесторонних экологических факторов на рассматриваемой территории, чтобы при экологической оценке не были упущены серьезные воздействия;

- учета интересов различных групп населения;



- обеспечения прозрачности и ответственности в принятии решений;
- снижения конфликтности путем раннего выявления спорных вопросов.

**Инициатор общественных слушаний:** ОАО «РЖД» (Западно-Сибирская дирекция по капитальному строительству – филиал ОАО «РЖД»).

Регистрация и сбор мнения участников общественных слушаний проводились в соответствии с Федеральным законом от 27.07.2006 г. №152-ФЗ «О персональных данных». Участники общественных слушаний уведомлены об использовании их персональных данных при составлении Материалов общественных обсуждений (уведомление ООО «Проект-Сервис» от 08.10.2021г. № 2010).

В соответствии с регламентом, выступления участников общественных слушаний с предложениями и замечаниями предоставляется после окончания выступлений всех докладчиков. Время выступления 1 участника не более 5 мин. Просьба к участникам общественных слушаний перед выступлением представляться (ФИО), место жительства.

По результатам общественных слушаний составляется протокол общественных слушаний, в который войдут все полученные вопросы, замечания и предложения заинтересованных сторон, а также ответы на них, (неотъемлемой частью к протоколу является список участников).

В соответствии с процедурой общественных обсуждений нам нужно выбрать ответственного представителя граждан.

Прошу предлагать кандидатуры.

Выдвинули кандидатуру Андреевой Ольги Валентиновны. За предложенную кандидатуру проголосовали единогласно.

В соответствии с регламентом, выступления участников общественных слушаний с предложениями и замечаниями предоставляется после окончания выступлений всех докладчиков. Время выступления 1 участника не более 5 мин.

Просьба к участникам общественных слушаний перед выступлением представляться (ФИО), место жительства.

## **2. Шеркеева И.В. Информация об оценке воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду.**

Основанием для проектирования вторых путей: является инвестиционный проект ОАО «РЖД» «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в т.ч. Транссиб за 7 суток» и мероприятия II этапа развития Восточного полигона и инвестиционная программа ОАО «РЖД» «Увеличение пропускной и провозной способности участка Артышта-Междуреченск-Тайшет»

Заказчик: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»

Генеральная проектная организация: Новосибирский проектно-изыскательский институт «Сибжелдорпроект» филиал АО «Росжелдорпроект».

Разработчик материалов ОВОС: Кемеровский филиал ООО «Проект-Сервис».

Цель намечаемой деятельности: увеличение пропускной и провозной способности участка Артышта – Междуреченск – Тайшет.

Проект «Увеличение пропускной способности участка Артышта – Междуреченск – Тайшет» включает в себя строительство вторых главных путей на однопутных перегонах



направления, реконструкцию станций, усиление устройств электроснабжения, а также прокладку четырех тоннелей в горах Восточного Саяна.

Назначение железнодорожного пути в настоящее время и на перспективу заключается в пропуске транзитного поездопотока в рамках транспортного коридора Кузбасс – Дальний Восток.

В соответствии с мероприятиями II этапа развития Восточного полигона на период до 2030 г на основании данных ИЭРТ, объемы грузовых перевозок по основным родам грузов в границах Красноярской железной дороги составят на участке Бискамба – Междуреченск 78,8 млн. т, в том числе к концу участка (ст. Междуреченск) 15,5 млн. т и к началу участка (ст. Бискамба) 63,3 млн.т. Основной груз – уголь и рудные грузы.

В перспективе на участке будут обращаться 86 грузовых поездов в сутки: 26,5 поездов весом до 7100 т, 18 поездов весом от 6000 до 6300 т, 10 поездов весом от 3800 до 4000 т, 2 поезда весом 3000 т и 30 порожних поездов.

Модернизация БАМа и Транссиба - один из крупнейших инфраструктурных проектов в РФ. Его первый этап предусматривает увеличение в 2021 году провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 144 млн тонн.

Так как существующая линия оборудована автоблокировкой и электрифицирована, то единственно возможным мероприятием увеличения наличной пропускной способности остается строительство вторых путей

#### **Описание планируемой деятельности**

Участок проектирования расположен на направлении Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги. В административном отношении район проектирования расположен в Междуреченском городском округе Кемеровской области.

Участок однопутный, электрифицирован переменным током, оборудован автоблокировкой. В настоящем проекте рассматривается I этап - устройство двухпутной вставки на перегоне Бельсу – Теба, а именно:

- укладка двухпутной вставки на перегоне Бельсу – Теба, в сторону разъезда Бельсу, являющейся продолжением станции Теба. Предусматривается реконструкция отдельного пункта Теба в станцию поперечного типа с наличием трех приемо-отправочных путей (нечетного и четного направлений). Примыкание двухпутной вставки к существующему пути предусматривается стрелочным переводом М 1/18. Начало участка ПК1010+00 (острек стрелочного перевода № 102 М 1/18) конец участка ПК1050+00 (конец выправки в профиле пути № 3), протяженностью 4,0 км. Длина двухпутной вставки – 4234 м.

- строительство второго главного пути на перегоне Бельсу – Теба на общем земляном полотне, за исключением подходов к мостам;

- устройство земляного полотна второго пути по типовым и индивидуальным поперечным профилям с обеспечением общей устойчивости насыпей и откосов выемок;

- ширина междупутья принята не менее 4,10 м с уширением в кривых в зависимости от радиуса и возвышения. Проектируемая трасса устраивается в основном концентрично существующему пути;

- переустройство станции Теба с укладкой дополнительных съездов в четной горловине, удлинение приемоотправочного пути № 3, с выправкой пути в профиле на протяжении 308 м для обеспечения уклона в пределах полезной длины не более 2,5 ‰ с заменой РШР на ж.б. подрельсовое основание, рельсы Р65, старогодные;

- устройство бесстыкового пути из новых рельсов типа Р65 (дифференцированно термоупрочненные общего назначения категории ДТ 370) на железобетонных шпалах, скрепление ЖБР65ПШМ и ЖБР65Ш;



- укладка новых стрелочных переводов Р65 на железобетонном подрельсовом основании на станции Теба;
- укладка высокопрочных металлокомпозитных изолирующих стыков типа АпАТЭК Р65 МК;
- устройство балластной призмы типовых размеров, с плечом балластной призмы 45 см.

Земляное полотно на участке строительства двухпутной вставки справа от существующего представлено насыпями высотой до 14 м, нулевыми местами. Земляное полотно представлено прислоненной насыпью, и в некоторых местах ограничено водотоками. Насыпь под второй путь на перегоне Бельсу – Теба устраивают в виде досыпок к существующему земляному полотну в одном уровне.

При проектировании второго пути на перегоне Бельсу – Теба принята схема устройства второго пути, когда второй путь устраивается рядом с существующим путем на общем земляном полотне в одном уровне. На подходах к мостам второй путь устраивается на отдельном земляном полотне.

Насыпь под второй путь на перегоне Бельсу – Теба устраивают в виде досыпок дренирующим грунтом к существующему земляному полотну в одном уровне. Ширина досыпок назначена исходя из требований обеспечения нормативных размеров, междупутий и расстояния от оси до бровок земляного полотна.

Земляное полотно второго пути на подходах к станции Теба протяженностью 0,4 км отсыпается в воду (р. Томь). На участках подтопления для предотвращения размыва откосов насыпи предусматривается отсыпка защитных берм из скальных грунтов. Для устранения подмывания – организуется каменная наброска.

#### **Создание искусственного земельного участка**

Объект строительства расположен в зоне водного объекта федерального подчинения (река Томь и ее притоки).

Искусственный земельный участок расположен на правом берегу р. Томь и состоит из 8 частей общей площадью 10399,72 м<sup>2</sup>.

После получения разрешения на ввод искусственного земельного участка в эксплуатацию планируется установить его категорию как «земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения»

Сооружение земляного полотна намечено выполнить специализированным механизированным комплексом, состоящим из экскаваторов ЭО-4010 и ЕК-18-20 с вместимостью ковша 0,4 м<sup>3</sup> и 1,0 м<sup>3</sup> соответственно, автосамосвалов КамАЗ 65222 грузоподъемностью 19 т, бульдозеров ДЗ-18 мощностью 108 л.с, катков ДМ-84 массой 14 т, автогрейдеров среднего типа для планировки площадок земляного полотна ДЗ122, экскаваторов-планировщиков для планировки откосов земляного полотна.

Отсыпка насыпи и контрбанкетов производится автосамосвалами со сдвижкой грунта бульдозерами и последующим разравниванием грунта бульдозером.

**В проектной документации рассмотрены альтернативные варианты строительства.**

**1 вариант – строительство двухпутной вставки с примыканием к станции Бельсу.**

Строительство двухпутной вставки на перегоне Бельсу – Теба от разъезда Бельсу с четной стороны относительно существующего главного пути № I, продолжение двухпутной



вставки в сторону перегона Чульжан – Бельсу предусматривается в рамках титула «Второй путь на перегоне Чульжан – Бельсу Красноярской железной дороги».

Примыкание двухпутной вставки в существующему пути предусматривается стрелочными переводами М 1/18. Начало участка ПК927+49,04 (рамный рельс стрелочного перевода № 2 на рзд. Бельсу, стык с проектом «Сибгипротранспуть»), конец участка ПК978+21,79 (остряк стрелочного перевода № 103 М 1/18), протяженностью 5,073 км.

В результате получаем объединенный перегон Чульжан – Теба (с закрытием разъезда Бельсу). Двухпутная вставка из 6 блок-участков. Длина двухпутной вставки по центрам стрелочных переводов М 1/18 – 9730 м. Расчетный коэффициент заполнения пропускной способности - 0,843 при допустимом – 0,87.

**2 вариант – строительство двухпутной вставки с примыканием к станции Бельсу.** Укладка двухпутной вставки на перегоне Бельсу – Теба, в сторону разъезда Бельсу, являющейся продолжением станции Теба. Предусматривается реконструкция отдельного пункта Теба в станцию поперечного типа с наличием трех приемо-отправочных путей (нечетного и четного направлений). Примыкание двухпутной вставки к существующему пути предусматривается стрелочным переводом М 1/18.

Начало участка ПК1010+00 (остряк стрелочного перевода № 102 М 1/18) конец участка ПК1050+00 (конец выправки в профиле пути № 3), протяженностью 4,0 км. Двухпутная вставка из 3 блок-участков (два на перегоне, третий в пределах отдельного пункта Теба). Длина двухпутной вставки – 4234 м. Расчетный коэффициент заполнения пропускной способности - 0,843 при допустимом – 0,87.

Оценка по варианту 1: устройство дополнительных защитных сооружений, от скально-обвальных и процессов и лавиноопасных участков для обеспечения безопасного движения поездов; устройство снегоудерживающих сооружений на большем протяжении. Земляное полотно на этом участке ограничено крутыми скальными косогорами, устроено на прижимных участках, где наблюдаются скально-обвальные деформации. Также протяжении отсыпки земляного полотна в русло реки Томь по 1 варианту вдвое длиннее, а, следовательно, и воздействие на окружающую среду при осуществлении отсыпки будет значительно больше. По анализу основных технико-экономических и экологических показателей был выбран 2 вариант.

#### **Природные условия территории.**

По данным ГМС Междуреченска, преобладающие направления ветров В (18%), ЮЗ (21 %) и З (21 %) направлений.

Среднегодовая температура воздуха составляет плюс 1,1°С.

Средний максимум температуры воздуха 26,5 °С.

Средний минимум температуры воздуха минус 17,5°С.

Средняя годовая скорость ветра 1,2 м/с.

Участок проектирования расположен на правом борту долины реки Томь. Правый коренной склон долины реки Томь крутой, почти вертикальный, изрезан долинами правых притоков реки Томь, задернованный, поросший смешанным лесом, с частыми скальными выходами коренных пород, на отдельных участках с каменными осыпями.

Железнодорожный путь проходит по пойменной части долины, местами переходя на коренной склон (прижимные места). В рельефе преобладают округлые сглаженные водоразделы с преобладающей крутизной склонов от 10 до 30°, крутосклонные ящикообразные и каньонообразные долины. Днища долин узкие, не превышающие обычно в поперечнике от 200 до 400 м, глубина их составляет от 30 до 80 м.

В геологическом строении пойменная терраса сложена современными четвертичными отложениями (аQIV), преимущественно валунно-галечниковым грунтом с



песчаным и глинистым заполнителем до 40 % мощностью более 5,0 – 9,0 м, водонасыщенным водой, реже суглинком и глиной от полутвердой до текучей консистенции мощностью более 4,0 – 7,5 м, на отдельных участках встречен торф среднезаторфованный и суглинок среднезаторфованный мощностью от 0,5 до 1,1 м (bQIV). В инженерно-геологическом строении обследуемой территории выделено 39 инженерно-геологических элементов (ИГЭ).

#### **Основные виды воздействия на окружающую природную среду**

- Воздействие на атмосферный воздух.
- Акустическая нагрузка на территорию.
- Воздействие на состояние водной среды.
- Образование промышленных отходов.
- Воздействие объекта на животный и растительный мир.
- Воздействие при возможных аварийных ситуациях.

#### **Оценка воздействия на атмосферный воздух**

##### **Период строительства**

Основными источниками выделения загрязняющих веществ в атмосферу будут являться пыление при земляных работах, выбросы от двигателей строительной техники, сварочные, окрасочные и гидроизоляционные работы. Режим работы всех строительных механизмов в период строительства очень неравномерен.

В составе выхлопных газов автотранспорта и строительной техники в атмосферу будут выделяться диоксид и оксид азота, оксид углерода, диоксид серы, сажа и керосин.

При ведении земляных работ в атмосферу будет поступать пыль неорганическая с содержанием  $\text{SiO}_2$  от 20 до 70%. При балластировке пути, планировке поверхности строительных площадок, площадки для строительства временной автодороги и других работах, связанных с перемещением и пересыпкой песка, щебня и цемента, ПГСМ в атмосферу будет поступать пыль неорганическая с содержанием  $\text{SiO}_2$  от 20 до 70%.

##### **Период эксплуатации**

На период эксплуатации железнодорожных путей загрязнение атмосферы не будет в связи с тем, что проектируемые и железнодорожные пути электрифицированы. В рамках данного проекта обслуживание и ремонт подвижного состава не предполагается.

Загрязнение атмосферы в период эксплуатации будет происходить от печей в пунктах обогрева, работающих на твердом топливе. В атмосферу при этом будут поступать диоксид и оксид азота, оксид углерода, диоксид серы, сажа, зола углей.

Расчет рассеивания проведен на 2 периода: период строительства и период эксплуатации.

Анализ результатов расчетов приземных концентраций показал, что уровень загрязнения атмосферы на границе санитарно-защитной зоны не будет превышать гигиенические нормативы.

#### **Оценка акустического воздействия**

Расчет акустического воздействия выполнен в ПК «ЭРА-Шум» версия 3.0, разработанной ООО НПП «Логос-Плюс».

Источником шума на период строительства являются дорожно-строительная техника, бульдозеры, экскаваторы, сварочные работы, компрессоры, тепловоз и т.д. Расчет проводился на дневное время суток, т.к. в ночной период работы не ведутся.

Источниками шума на период эксплуатации являются поезда, идущие по железнодорожному пути. Расчет акустического воздействия выполнен по 2 линейным источникам.



По акустическому фактору воздействия от перегона Бельсу – Теба предлагается принять санитарный разрыв переменного размера: 25 метров с установкой шумозащитного экрана в местах прохождения трассы в непосредственной близости от жилой застройки, 100 метров – в остальных случаях.

#### **Санитарно-защитная зона**

Согласно СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 (новая редакция) п. 2.6. Для автомагистралей, линий железнодорожного транспорта, устанавливается расстояние от источника химического, биологического и/или физического воздействия, уменьшающее эти воздействия до значений гигиенических нормативов на основании расчетов рассеивания загрязнения атмосферного воздуха и физических факторов с последующим проведением натуральных исследований и измерений.

На период эксплуатации железнодорожных путей выбросов загрязняющих веществ в атмосферу не предполагается т.к. пути электрифицированы.

Лимитирующим фактором для установления санитарно-защитной зоны является акустическое воздействие от проходящих по железнодорожному пути поездов. Рекомендуемую санитарно-защитную зону предлагается принять переменного размера: 25 метров с установкой шумозащитного экрана в местах прохождения трассы в непосредственной близости от жилой застройки, 100 метров – в остальных случаях.

Ближайшая жилая застройка (ул. Тракторная, п. Теба) непосредственно примыкает к полосе отвода железной дороги с северо-восточной стороны (кадастровые участки 42:08:0101009:66, 42:08:0101009:67, 42:08:0101009:68).

#### **Оценка воздействия на поверхностные и подземные воды**

##### **Период строительства**

Для функционирования объекта и для возможности подъезда к проектируемым объектам, предусматривается строительство временной автомобильной дороги.

Автомобильная дорога на всем протяжении проходит справа от железной дороги с низовой стороны, частично по защитной берме железнодорожного пути, частично на обособленном земляном полотне.

Временная автомобильная дорога попадает в водоохранную зону р. Томь и р. Барсук. Согласно СП 119.13330.2017 п.10.10 предусматривается очистка поверхностных сточных вод, образующихся с автомобильной дороги, перед сбросом в водоемы.

Для организации сбора воды с поверхности проезжей части с последующей её очисткой предусмотрено устройство водоотводных лотков тип I-0,35 сечением 185 x 350 мм. Лотки располагаются слева от оси за полосой движения на обочине. На участке пешеходного перехода в районе о.п. Борсики для пересечения пешеходами водоотводного лотка предусмотрена установка железобетонных.

Поверхностные сточные воды из лотков поступают в колодцы – выпуски в закрытые водостоки в каждом из которых устраивается отстойная часть глубиной не менее 1,0 м. Далее по самотечному трубопроводу поверхностные сточные воды отводятся на локальные очистные сооружения выполненных на основе комбинированных фильтрующих патронов ФПКМК заводского изготовления, установленных в сборные железобетонные колодцы.

Очищенные поверхностные сточные воды по самотечным трубопроводам поступают от локальных очистных сооружений в водоотводные каналы с последующим сбросом очищенной воды в р. Томь, р. Барсук или в ближайший водоток и далее в водоем (р. Томь, р. Барсук).

В качестве локальных очистных сооружений приняты фильтры очистки поверхностного стока (ФОПС) с последовательной установкой двух фильтров типа ФОПС®/К-2,0 и ФОПС®/МУ-2,0-1,8 в одном колодце с рабочей производительностью 4,4 л/с (максимально-допустимая кратковременная производительность 8,9 л/с).



ФОПС®/-К – обеспечивает очистку поверхностных стоков от крупного плавающего мусора, взвешенных веществ (листья, травы, древесных и плодоовощных отходов и др.), после него концентрация взвешенных веществ в поверхностном стоке составит не более 300 мг/дм<sup>3</sup>.

ФОПС®/-МУ – осуществляет комбинированную очистку поверхностных стоков от взвешенных веществ, нефтепродуктов (эмульгированных и растворенных), анионных и неионогенных СПАВ, фенолов, железа общего, марганца, а также снижает показатели БПК<sub>5</sub>, БПК<sub>20</sub> (БПКПОЛН) и ХПК. После ФОПС®/-МУ концентрации загрязнений в поверхностном стоке составят не более: нефтепродукты – 0,05 мг/дм<sup>3</sup>; взвешенные вещества – 5 мг/дм<sup>3</sup>.

ЛОС временной автодороги № 2вр, 3вр, 4вр, 5вр, 8вр, 9вр и 10вр подлежат дальнейшей постоянной эксплуатации после строительства проектируемого железнодорожного пути.

ПД предусмотрено строительство водопропускных труб и мостов через временную автомобильную дорогу. Отверстия искусственных сооружений, расположенных на водотоках на временной автодороге V категории, обеспечивают максимальный расход расчетных паводков вероятностью превышения 10 % для малых мостов и водопропускных труб. Для пропуска воды р. Барсук на ПК 19+62,00 предусмотрен металлический временный мост.

#### Железнодорожные пути

Строительство двухпутной вставки на перегоне Бельсу-Теба предусматривается от ПК1010+00 (остряк стрелочного перевода № 102 М 1/18) до ПК1042+07,80 (светофор «Ч» на станции Теба) протяженностью 3,208 км.

Насыпь под второй путь на перегоне Бельсу – Теба устраивают в виде досыпок дренирующим грунтом к существующему земляному полотну в одном уровне.

Земляное полотно второго пути на подходах к станции Теба протяженностью 0,4 км отсыпается в воду (р. Томь). На участках подтопления для предотвращения размыва откосов насыпи предусматривается отсыпка защитных берм из скальных грунтов, с защитой от размывания каменной наброской.

Отвод воды от полотна осуществляется естественным оттоком по существующему рельефу.

Схема поверхностного водоотвода открытая, поверхностные воды дренируют, грунтовые воды зафиксированы на глубине от 1,3 м и более, признаков заболачивания не зафиксировано.

Земляное полотно на подходе к большому мосту через р. Барсук и к мосту через ручей на ПК1015 должно быть уширено на 0,5 м на протяжении 10 м от задней грани устоя, а на последующих 25 м постепенно сведено до нормальной ширины. Отсыпку земляного полотна на подходах к мосту необходимо производить дренирующим грунтом, наиболее крупные фракции в которых не более 0,20 м. Также проектом предусматривается спрямление русла реки Барсук.

#### Железнодорожные мосты

Железнодорожный мост на ПК 1015+51,30 предназначен для пропуска ручья, ливневых и талых поверхностных вод. Введен в эксплуатацию в 1956 году. Железнодорожный мост на ПК 1030+90,12 предназначен для пропуска р. Барсук, ливневых и талых поверхностных вод. Введен в эксплуатацию в 1955 году. Год последней реконструкции 2013 год.

Поперечный отвод воды из балластного корыта мостов производится через водоотводные щели в продольных бортиках и далее собирается в продольный лоток водоотвода.

Проектной документацией предусмотрен ремонт, реконструкция и строительство водоотводных сооружений.



ПК 1012+36,20 водопропускная труба, введена в эксплуатацию в 1955 году, предлагается удлинение и ремонт существующей трубы (с переустройством концевых секций с просадкой).

ПК 1022+47,38 железнодорожный мост. Введен в эксплуатацию в 1954 году, проектом предусматривается переустройство моста в трубу с учетом строительства второго ж/д пути.

ПК 1027+61,84 водопропускная труба. Введена в эксплуатацию в 1954 году, предлагается удлинение и ремонт существующей трубы (с переустройством концевых секций с просадкой).

ПК 1035+36,12 водопропускная труба. Введена в эксплуатацию в 1954 году, устроена из бутобетонных звеньев, предусматривается переустройство трубы.

ПК 1036+99,57 Водопропускная труба. Введена в эксплуатацию в 1954 году, устроена из железобетонных звеньев, предусматривается переустройство трубы.

ПК 1041+37,71 Водопропускная труба. Введена в эксплуатацию в 1954 году, устроена из бутобетонных звеньев, предусматривается переустройство трубы.

ПК 1043+26,62 Водопропускная труба. Введена в эксплуатацию в 1954 году, устроена из железобетонных звеньев. На входе в трубу устроен водоприемный колодец, предусматривается переустройство трубы.

Водопропускные сооружения у платформы на ст. Теба, предусматривается переустройство.

#### **Земельный отвод**

Линейный объект расположен на земельном участке с кадастровым номером 42:08:0101009:1. Категория земель: земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения. Виды разрешенного использования: под объекты железнодорожного транспорта.

Площадь земельного участка в полосе отвода, занимаемая линейным объектом в границах проектирования составляет 42,93 га.

Для функционирования линейного объекта требуется дополнительный землеотвод, для размещения проектируемых сооружений, прокладки сетей и т.д.

Все земельные участки для постоянного и временного землеотвода располагаются на земельном участке с кадастровым номером 42:08:0101009:372.

#### **Оценка воздействия на окружающую среду при обращении с отходами**

Период строительства

Проектом предусматривается устройство основной временной строительной площадки справа от оси пути на ст. Теба.

Техническое обслуживание и ремонт основных строительных машин, механизмов и транспортных средств осуществляется за пределами территории строительной площадки, силами подрядных строительных организаций.

Для мойки колес, перед выездом машин за пределы строительной площадки, предусмотрена модульная унифицированная мойка «Мойдодыр К-1».

На территории строительной площадке предусмотрено накапливать производственные и твердые коммунальных отходов в металлических контейнерах с крышками на специально оборудованной площадке с бетонным покрытием, конструкции контейнеров и бункеров должны исключать возможность загрязнения грунтов и поверхностных вод.

В соответствии с расчетами в период строительства будут образовываться 15 видов отходов.

Период эксплуатации

Проектом предусмотрено строительство комплекса объектов:

- модульное здание ПТБ на станции Теба;
- модульные пункты обогрева на перегоне Бельсу-Теба (2 шт.);



- ограждение территории станции Теба;  
- проектирование пассажирской платформы на о.п. Борсики и ст. Теба;  
Согласно сводной штатной численности, количество работников Красноярской дирекции инфраструктуры составляет 91 человек.

В соответствии с расчетами в период эксплуатации будут образовываться 6 видов отходов.

Все отходы, образующиеся при строительстве или эксплуатации объекта: «Второй путь на перегоне Бельсу-Теба Красноярской железной дороги 1 этап – Строительство двухпутной вставки на перегоне Бельсу – Теба» входят в ФККО.

#### **Оценка воздействия объекта на растительный и животный мир**

В силу многофакторного антропогенного воздействия при ведении строительных работ необходимо учитывать меры охраны, предотвращающие гибель объектов растительного и животного мира и сохранения среды их обитания:

1. Основным методом является максимальное сохранение исходного ландшафта и по возможности исключение непосредственных воздействий на среду их обитания;
  2. Обязательное соблюдение границ строительных площадок;
  3. Транспортировка и складирование сыпучих и жидких материалов должны быть строго упорядочены;
  4. Не предусматривать использование материалов, веществ, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на растительный и животный мир;
  5. Исключить вероятность загрязнения горюче-смазочными материалами территории, расположенной в зоне строительства объекта и прилегающей территории;
  6. Использование при проведении строительных работ исправных механизмов, исключающих загрязнение окружающей среды отработанными газами двигателей и горюче-смазочными материалами;
  7. При случайных проливах топлива загрязненный грунт подлежит сбору в специальную емкость и передается на утилизацию;
  8. Оснастить проектируемые ВЛ птицевозными устройствами ПЗУ на участках где с наибольшей частотой возможна гибель птиц;
  9. Осуществить весеннюю доочистку в случае рубки в зимнее время;
  10. Во избежание эрозийных процессов необходима своевременная рекультивация нарушенных земель;
  11. После окончания строительных работ необходимо информировать персонал о возможности захода парнокопытных на территорию ж/д путей. В случае обнаружения особей следует обязательно информировать уполномоченные органы;
  12. Установить предупреждающие знаки о возможности захода крупных копытных животных на территорию ж/д путей;
  13. Вся техника должна заправляться за пределами пойменных участков рек и озер на специально оборудованных площадках из заправочных резервуаров;
  14. Запрет на проведения всех видов работ в период нереста и развития икры нерестующих видов рыб;
  15. Осуществить очистку русла реки и поймы от загромождающих их предметов, извлечение и вывозка свай, подмостей и временных опор;
  16. Возместить до окончания производства работ ущерб водным биологическим ресурсам путем осуществления компенсационных мероприятий на основании договора об искусственном воспроизводстве водных биологических ресурсов, заключенного до начала производства работ с Федеральным агентством по рыболовству (Верхнеобским территориальным управлением Росрыболовства).
- В связи с тем, что на участке остановочным пунктом Лосиный Камень и остановочным пунктом Борсики (53°39'36" с.ш., 88°28'51" в.д.) был обнаружен черный аист (*Ciconia nigra*) необходимо предусмотреть следующие мероприятия:
- неукоснительно соблюдать отведенные границы;



- запрещается несанкционированное передвижение техники (особенно вездеходной), а также работников вне отведенных границ
- осуществить запрет со стороны администрации на ввоз и хранение на территории всех орудий промысла (охотничьего оружия, капканов и т.д.), а также на нахождение собак;
- в случае расширения границ в сторону кормового участка необходимо проводить ежегодный биомониторинг на наличие данного вида. Биомониторинг необходимо осуществлять во время прилета и гнездования (начало апреля – первая декада мая).

#### **Противоаварийные мероприятия**

Проектной документацией разработаны основные противоаварийные мероприятия:

- Искусственные сооружения, земляное полотно и путевые устройства на перегоне систематически осматриваются и проверяются ответственными работниками с регистрацией в специальном журнале;
- Контроль состояния рельсовой колеи пути и сооружений по маршрутам следования вагонов с опасными грузами осуществляется в обязательном порядке с применением дефектоскопных средств, вагонов-путеизмерителей и путеизмерительных приборов, не реже одного раза в квартал.
- Периодические централизованные проверки подвижного состава, перевозящего опасные вещества, на соответствие возможности безопасной перевозки данных веществ.
- Проверки подвижного состава в пути следования техническим персоналом ОАО «РЖД».
- Ограничение скорости проезда составов с опасными веществами

*В целом, прогнозируемое влияние планируемой деятельности с учетом заложенных природоохранных мероприятий, свидетельствует о допустимости реализации проектных решений.*

### **3. Выступления участников общественных обсуждений (в форме слушаний), предложения и замечания, вопросы и ответы:**

Михайлов С.И. (вопрос): Интересный проект. Покажите еще раз слайд со схемой железнодорожного пути, она везде двух путевая, какой период строительства?

Павелко М.В. (ответ): Общий период строительства до 2025 года. В настоящее время дорога однопутная, мы сейчас рассматриваем первый участок строительства 2-х путной вставки. Исходя из условий финансирования сначала идет строительство реперного участка, затем строительство будет продолжено.

Михайлов С.И. (вопрос): Уточните временная дорога будет проходить от куда и куда? Она к городу будет подходить?

Павелко М.В. (ответ): Временная дорога будет организована от станции Теба до разъезда Бельсу. Временная дорога предназначена для складирования и отсыпки строительных материалов. Она прижимается к железнодорожному полотну как контрбанкет. После окончания строительства временная дорога будет разобрана. Дорога будет организована только на участках строительства и к городу Междуреченск она не подходит.

Андреева О.В. (вопрос): Уточните категорию вновь образуемых земельных участков.

Шеркеева И.В. (ответ): Искусственный земельный участок состоит из 8 частей общей площадью 10399,72 м<sup>2</sup>. После получения разрешения на ввод искусственного земельного участка в эксплуатацию планируется установить его категорию как «земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения», вид разрешенного использования: под объекты железнодорожного транспорта.



Михайлов С.И. (вопрос): Это будет один общий участок?

Павелко М.В. (ответ): Будут организованы 8 отдельных земельных участков. Они не объединены между собой.

Андреева О.В. (вопрос): Уточните по СЗЗ, жилая застройка попадает?

Шеркеева И.В. (ответ): При эксплуатации ж/д путей выбросов загрязняющих веществ в атмосферу не будут т.к. пути электрифицированы.

Лимитирующим фактором для установления санитарно-защитной зоны является акустическое воздействие от проходящих по железнодорожному пути поездов. Рекомендуемую санитарно-защитную зону предлагается принять переменного размера: 25 метров с установкой шумозащитного экрана в местах прохождения трассы в непосредственной близости от жилой застройки, 100 метров – в остальных случаях.

Ближайшая жилая застройка (ул. Тракторная, п. Теба) непосредственно примыкает к полосе отвода железной дороги с северо-восточной стороны.

Андреева О.В. (вопрос): Сколько домов попадают в СЗЗ, какие мероприятия предусмотрены?

Шеркеева И.В. (ответ): 3 жилых дома, расположенные на земельных участках с кадастровыми номерами 42:08:0101009:66, 42:08:0101009:67, 42:08:0101009:68.

Некрасова И.Б. (вопрос): Нужно уточнить адреса и номера домов, попадающих в СЗЗ.

Павелко М.В. (ответ): После устройства двухпутной вставки эти дома будут расселены, и разобраны. Речь идет о домах построенных для сотрудников РЖД.

Твиретина О.А. (вопрос): В проектной документации предусмотрен вывоз жидких отходов ассенизаторской машиной в место утилизации. Где это место? ООО «Экологические инновации» расположены в г. Новокузнецк, каким образом будет организован вывоз отходов. Прошу уточнить схему движения отходов.

Шеркеева И.В. (ответ): В связи с тем, что участок удаленный и нет возможности вывоза отхода ассенизаторской машиной, возможным вариантом является вывоз емкостей накопления до г. Междуреченска или г. Новокузнецка с дальнейшей передачей ООО «Экологические инновации».

Твиретина О.А. Прошу данную схему внести в проект.

Шеркеева И.В. (ответ): Замечание учтено, схема движения отходов будет внесена в проектную документацию.

Твиретина О.А. (вопрос): В настоящее время региональный оператор группу отходов ТКО со станции Теба не забирает – нет транспортной составляющей. В проектной документации необходимо прописать схему движения с отходами.

Шеркеева И.В. (ответ): Согласно транспортной схеме, представленной на сайте регионального оператора по обращению с ТКО в поселке Теба имеется 11 мест накопления отходов в том числе и ТКО от объектов транспортной инфраструктуры. На момент начала строительства если не будет налажена транспортная составляющая региональным оператором будут прорабатываться другие возможные варианты.

Твиретина О.А. Прорабатываться иные варианты должны на стадии проектирования. Прошу это учесть в проектной документации.

Шеркеева И.В. (ответ): В проектной документации будут рассмотрены 2 варианта вывоза отходов: 1 через регионального оператора и 2-ой вариант вывоза ТКО по ж/д представителями РЖД до места сортировки.



Твиретина О.А. (вопрос): Вы проводите реконструкцию станции Теба. Прошу уточнить, образуется ли такой отход как шпалы отработанные и включить в перечень отходов.  
Шеркеева И.В. (ответ): При реконструкции ст. Теба шпалы предполагается повторно использовать на месте или вывозить на ст. Курагино для повторного использования. Отход будет внесен проектную документацию.

Твиретина О.А. (вопрос): Отходы от работы техники, те же отработанные масла.  
Шеркеева И.В. (ответ): Техническое обслуживание и ремонт основных строительных машин, механизмов и транспортных средств осуществляется за пределами территории строительной площадки, силами подрядных строительных организаций. Генеральный подрядчик, обеспечивающий подготовку территории строительства, выполнение земляных работ, строительство и реконструкцию искусственных сооружений, устройство временных автодорог, строительство временных зданий и сооружений определяется в ходе торгов.  
Твиретина О.А. (вопрос): Дополните информацию по аренде и обслуживанию транспорта.  
Шеркеева И.В. (ответ): Информация содержится в проекте в п. 5.5.1 тома 7.1.1.

Твиретина О.А. (вопрос): Сейсмичность по проекту 7 баллов. Уточните, в соответствии со строительными правилами сейсмичность в г. Междуреченск от 7-8 баллов.  
Павелко М.В. (ответ) Согласно картам общего сейсмического районирования территории Российской Федерации ОСР-2016. Сейсмичность района строительства – 7 баллов по карте А (п. 4.3 СП 14.13330.2014). Сейсмичность площадки строительства (для конструктивной части) по грунтовым условиям принята - 8 баллов (т.1 СП 14.13330.2014 для III категории грунта).

Твиретина О.А. (вопрос): Основной вопрос. В проектной документации приложена справка гидрометеобсерватории по природным условиям п. Теба. Природные данные, указанные в проектной документации (скорость и направление ветра, количество осадков) не совпадают с данными Гидромета.  
Шеркеева И.В. (ответ): Ольга Александровна мы серьезно относимся к расчетам. Изначально в проектной документации использовались климатические характеристики, определенные техническим отчетом по результатам инженерно-гидрометеорологических изысканий в соответствии с «Климатическими характеристиками для объекта «Строительство вторых путей на перегоне Бельсу – Теба», выданные НПК «Атмосфера», СПб 2018 г. Затем в рамках инженерно-экологических изысканий эти данные были уточнены, получено письмо Кемеровского ЦГМС – филиала ФГБУ «Западно-Сибирское УГМС» №11-24/2363 от 02.07.2021 г и расчеты откорректированы в соответствии с этими данными. В описательной части материалов ОВОС информация будет откорректирована.

Твиретина О.А. (вопрос): На стр. 44 у вас нет сведений по защитным леса из Департамента лесного комплекса. У Вас есть земли лесного фонда? Там есть реки, у Вас есть справки о нерестовых реках? Вы указываете, что по данным администрации Междуреченска отсутствуют защитные леса.  
Шеркеева И.В. (ответ): По защитным лесам информация запрошена. у Департамента лесного комплекса Кузбасса. В проекте представлено письмо ФГБУ «Главрыбвод» Верхне-Обского филиала о рыбохозяйственных характеристиках рек с описанием периода нереста для каждого вида рыб.

Твиретина О.А. (вопрос): В материалах ОВОС отсутствуют мероприятия по краснокнижным растениям. Растения выявлены, а мероприятия не предусмотрены. Прошу предусмотреть мероприятия, в том числе пересадку краснокнижных растений.



Шеркеева И.В. (ответ): Планируемые строительные работы не затрагивают места произрастания видов краснокнижных растений: кандык сибирский (*Erythronium sibiricum*) и осмориза остистая (*Osmorhiza aristata*). Воздействие в процессе строительства объекта будет носить косвенный кратковременный характер в виде загрязнения атмосферного воздуха от строительной и вспомогательной техники. Во время эксплуатации объекта дополнительное негативное воздействие не прогнозируется.

Твиретина О.А. (вопрос): С ответом не согласно, везде есть кандык, а где будем строить нету, сомневаюсь о правдивости тогда ваших изысканий.

Шеркеева И.В. (ответ): В рамках инженерно-экологических изысканий выполнялись геоботаническое обследование ФГБУ «Центральный сибирский ботанический сад СО РАН». По данным этого отчета приведено описание растительного мира в разделе ОВОС. Отчет вам для ознакомления дополнительно предоставим.

При обнаружении краснокнижных растений на площадке строительства, будет организовано компенсационное мероприятие по пересадке растений в зону озеленения железной дороги, к мемориальному комплексу.

Твиретина О.А. (вопрос): У вас отсутствуют мероприятия по пылеподавлению на складах строительных материалов. При перевозке материалов в проектной документации предусмотрено укрытие, а при хранении материалов нужно мероприятия доработать.

Шеркеева И.В. (ответ): Складов строительных материалов не предусматривается, все строительные материалы (щебень, песок) сразу используются для отсыпки.

Твиретина О.А. (вопрос): В проектной документации не разработаны мероприятия по охране водного объекта на период строительства. Предлагаем разработать мероприятия по снижению негативного воздействия.

Шеркеева И.В. (ответ): В проектной документации предусмотрен сбор и очистка поверхностных сточных вод на локальных очистных сооружениях. Предусмотрена реконструкция водопропускных труб и лотков. Площадки после окончания строительства демонтируются, на территории строительной площадки организуется регулярная уборка территории и проведение своевременного ремонта дорожных покрытий. После завершения работ предусмотрена рекультивация всех временно занимаемых на период строительства земель с выполнением необходимого комплекса агротехнических мероприятий. В качестве природоохранных мероприятий также предусмотрен расчет ущерба водным биологическим ресурсам, и расчет моделирования распространения взвешенных веществ при устройстве искусственного земельного сооружения.

Мероприятия по снижению негативного воздействия по охране водного объекта при создании искусственных земельных участков будут внесены в проектную документацию.

Твиретина О.А. (вопрос): Отвод русла реки как альтернативный вариант вы не рассматривали?

Изменение дна и берегов водного объекта, то есть проведение дноуглубительных работ вы не рассматривали? Предусмотрите данное мероприятие как альтернативный вариант по негативному воздействию.

Павелко М.В. (ответ): Проектной документацией предусмотрено кратковременное воздействие при строительстве искусственных земельных участков. В качестве строительного материала будет использован скальный щебень, не размываемый материал.

Шеркеева И.В. (ответ): Отвод русла реки и проведение дноуглубительных работ как природоохранное мероприятие будет рассмотрено в проектной документации как альтернативный вариант.



Андреева О.В. (вопрос): Подскажите каким образом нам организовать остановку ж/д транспорта у Черного Салана. В рассматриваемой проектной документации это возможно организовать?

Павелко М.В. (ответ) Мы разрабатываем проектную документацию «Второй путь на перегоне Бельсу–Теба Красноярской железной дороги. 1 этап – Строительство двухпутной вставки на перегоне Бельсу-Теба» в строгом соответствии с техническим заданием заказчика. Вам нужно обратиться с данным вопросом в ОАО «РЖД».

#### **РЕШИЛИ:**

1. **Общественные слушания по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Второй путь на перегоне Бельсу–Теба Красноярской железной дороги. 1 этап – Строительство двухпутной вставки на перегоне Бельсу-Теба» считаются состоявшимися.**
2. По результатам общественных слушаний составляется протокол общественных слушаний (неотъемлемой частью к протоколу является список участников). В протокол войдут все полученные вопросы, замечания и предложения заинтересованных сторон, а также ответы на них.

#### **Приложение:**

Журнал регистрации участников общественных слушаний - 1 шт. на 25 листах.

#### **Примечание:**

Протокол составлен в двух экземплярах, один хранится в администрации Междуреченского городского округа, второй передается представителю заказчика ОАО «РЖД».

И. о. Председатель общественных слушаний:

С.Э. Шлендер

Представитель заказчика:

Главный инженер Западно-Сибирской дирекции  
по капитальному строительству – филиал ОАО «РЖД»

П.С. Ионов

Представитель общественной организации:

директор Кемеровского регионального  
общественного учреждения  
«Школа Созидания» Сергея Михайлова

С.И. Михайлов

Представитель граждан,  
(г. Междуреченск 8 991-116-23-05)

О.В. Андреева