|  |
| --- |
| Администрация города Реутова |
| **РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ**  **МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ**  **г.РЕУТОВ**  **Комиссия по проведению общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по материалам по оценке воздействия на окружающую среду в составе проектной документации по объекту «Строительство участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург» (ВСМ-2)»**  Московская область, город Реутов, ул.Ленина, 27.  тел. +7 (495) 528-32-32 |

**ПРОТОКОЛ**

**ЗАСЕДАНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫХ СЛУШАНИЙ**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| г. Реутов |  | 24 февраля 2016 года | | |
| Московская обл., г. Реутов, ул. Комсомольская, 15, шк. № 4 | |  | | |
| **Председатель комиссии:** | | |  |  |
| Заместитель Главы Администрации города Реутов | | |  | Покамин В.М. |
| **Секретарь комиссии:** | | |  |  |
| Эксперт отдела транспорта, связи и экологии в составе Управления по архитектуре и градостроительству Администрации города Реутов | | |  | Бердникова А.В. |
| **Члены комиссии:** | | |  |  |
| Заместитель начальника отдела по архитектуре и градостроительной деятельности в составе Управления по архитектуре и градостроительству Администрации города Реутов | | |  | Бойкова Е.В. |
| Начальник отдела транспорта, связи и экологии в составе Управления по архитектуре и градостроительству Администрации города Реутов | | |  | Объедков М.Н. |
| Заместитель председателя Комитета по управлению муниципальным имуществом Администрации города Реутов | | |  | Павлова О.П. |
| Начальник Управления по архитектуре и градостроительству Администрации города Реутов | | |  | Холиков Е.В. |
| **Представители общественных и экологических организаций:** | | |  |  |
| Генеральный директор ООО «Экологическая безопасность промышленность, энергетики и транспорта» | | |  | Тушонков В.Н. |
| Вице-Президент Межрегиональной общественной организации содействия охране окружающей среды «Независимый институт общественной экологической экспертизы и аудита» | | |  | Спирина О.В. |
| **Председательствующий:**  Уважаемые участники слушаний!  Сегодня во исполнение распоряжения Администрации города Реутов на текущих общественных слушаниях обсуждаются материалы оценки воздействия на окружающую среду в составе проектной документациипо объекту: «Строительство участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань-Екатеринбург» (ВСМ-2).  При подготовке общественных обсуждений организаторы общественных слушаний руководствовались требованиями нормативных и правовых актов, регулирующих порядок подготовки и проведения общественных обсуждений, в том числе Федерального закона от 10.01.2002 №7-ФЗ «Об охране окружающей среды» и «Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденное приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 №372.  Целями проведения сегодня общественных слушаний являются:  - проинформировать общественность о намечаемой хозяйственной деятельности;  - предоставить доступ общественности к материалам по оценке воздействия на окружающую среду в составе проектной документации по объекту «Строительство участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург» (ВСМ-2);  - зарегистрировать и донести до руководства Администрации Главы города Реутов, ОАО «Скоростные магистрали», представителей проектных организаций предложения и замечания общественности, высказанные в ходе проведения общественных слушаний.  Основными принципами проведения сегодня общественных слушаний являются:  - принцип гласности, участия общественных организаций (объединений), учета общественного мнения;  - обеспечение информирования общественности о намечаемой хозяйственной деятельности, ее привлечение к процессу проведения [ОВОС](#sub_1112) .  Мы сегодня встречаемся с вами, чтобы довести до вашего сведения информацию о предусмотренных проектных решениях, материалах по ОВОС и мероприятиях по охране окружающей среды в период строительства и эксплуатации участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург (ВСМ-2).  Уверен, сегодняшняя наша встреча даст более полную картину о намечаемой хозяйственной деятельности и обеспечит объективную и положительную оценку общественностью города Реутов проводимых мероприятий в рамках намечаемой реализации проектных решений.  Через федеральную газету «Транспорт России», региональную газету «Подмосковье сегодня» и районную газету «Реут» была доведена информация об общественных обсуждениях.  Разрешите довести до вас порядок проведения общественных слушаний.  Предлагается заслушать вначале доклад. Затем – ответы на вопросы. Далее – выступления в прениях.  Желающие выступить в прениях могут заранее записаться в президиуме.  Предлагается следующий регламент доклада и выступлений: доклад – до 20 мин.; ответы на вопросы – до 20 мин.; выступления в прениях – до 7 мин. Провести слушания – без перерыва. Других предложений по регламенту докладов и выступлений нет? Нет. Тогда – это принимается к строгому исполнению!  Есть предложение – вопросы к докладчику организовать после докладов. Вопросы можно задавать из зала. Просьба, при формулировании вопросов, сообщать свою фамилию, имя и отчество. Это необходимо для оформления протокола общественных слушаний. Возражений и предложений нет?  Тогда переходим к рассмотрению повестки дня общественных слушаний. | | | | |
| **Председательствующий:**  Слово для приветствия предоставляется Дутчак Анатолию Михайловичу, заместителю начальника Технического управления ОАО «Скоростные магистрали».  **Дутчак А.М.** - заместитель начальника Технического управления ОАО «Скоростные магистрали»:  Добрый вечер, уважаемые жители городского округа Реутов!  Сегодня мы проводим общественные слушания. Наша главная цель сегодня - донести до вас информацию об экологических последствиях, воздействиях на социальную сферу, на жизнь города в целом, от реализации проекта по объекту: «Строительство участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань-Екатеринбург» (ВСМ-2). Мы конечно понимаем, что кроме вопросов экологии, у вас возникнет множество вопросов, которые вы бы хотели сегодня выяснить. Повестка работы сегодняшних слушаний уже была оглашена и поэтому по окончании доклада специалиста-эколога мы готовы выслушать вопросы. В первую очередь нам бы хотелось, чтобы вы выступали по теме, но тем не менее, мы готовы ответить на все вопросы, которые вас волнуют и на которые вы бы хотели получить ответы. Если возражений нет, то предлагаю начать работать и для начала я хотел бы немного ввести вас в курс дела относительно того, что это за проект.  Развитие высокоскоростного движения в нашей стране началось в начале 2000-х годов. Было много попыток довести его до высокого уровня развития. Однако в силу определенных причин это не удавалось и только сейчас создана целостная программа развития высокоскоростного движения и она нашла свое отражение в соответствующих документах, утвержденных Правительством Российской Федерации. Существует транспортная стратегия развития, которая предполагает строительство трех высокоскоростных маршрутов, это: Москва-Адлер, Москва-Санкт-Петербург и Москва- Екатеринбург, в состав которого входит участок Москва-Казань.  На сегодняшний момент Правительство Российской Федерации приняло решение, в том числе о выделении финансирования участка Москва-Казань на стадии проектирования. Кроме проектирования, одновременно идет разработка Проекта планировки и Проекта межевания этого участка. И кроме этого, проводятся комплексные инженерные изыскания, в том числе и инженерно-экологические изыскания. Для организации такой серьезной работы созданы рабочие группы в регионах, с которыми работает ОАО «РЖД», работает Заказчик ОАО «Скоростные магистрали», которое является дочерней компанией ОАО «РЖД».  Для того, чтобы создать первое впечатление о рассматриваемом на общественных слушаниях проекте, предлагаю вам посмотреть фильм об основных проектных решениях. ***(ДЕМОНСТРАЦИЯ ФИЛЬМА)***  **Председательствующий:**  Слово для доклада на тему: «Об оценке воздействия на окружающую среду и мероприятиях по охране окружающей среды в период строительства и эксплуатации участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург» (ВСМ-2) предоставляется начальнику Управления экологического проектирования ОАО «Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт энергетики и транспорта «ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ» Нормову Максиму Анатольевичу. | | | | |
| **Нормов М.А.** – начальник Управления экологического проектирования ОАО «Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт энергетики и транспорта «ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ»:  Уважаемые участники общественных слушаний!  Настоящие общественные слушания проводятся в соответствии с требованиями «Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» (приказ Госкомэкологии России от 16.05.2000 г. №372).  Целью проведения общественных обсуждений является информирование общественности о намечаемой хозяйственной и иной деятельности и ее возможном воздействии на окружающую среду, с целью выявления общественных предпочтений и их учета в процессе оценки воздействия.  *Общие сведения.*  В рамках работы экологическому обоснованию реализации проекта строительства участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань- Екатеринбург» (ВСМ 2) выполнен комплекс инженерно-экологических изысканий, осуществлена разработка предварительных материалов по ОВОС, ведется разработка экологического раздела проекта.  Инженерно-экологические изыскания проводились в летне-осенний период 2015 г., с целью:  - получения полного объема необходимой информации для разработки природоохранной части проекта строительства участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань-Екатеринбург»;  - оценки современного экологического состояния отдельных компонентов природной среды (атмосферного воздуха, уровней физических факторов, водной среды, почвы, растительности и животного мира) и экосистем в целом, их устойчивости к техногенным воздействиям и способности к восстановлению;  - исследования социальных условий проживания и здоровья населения;  - выявления возможных источников воздействия на компоненты окружающей среды, исходя из анализа современной ситуации и использования территории.  В результате инженерно-экологических изысканий для территории прохождения трассы ВСМ-2 получены новые достоверные сведения по всем обследованным компонентам окружающей среды, выполнена качественная оценка и картографирование современного состояния и развития наиболее распространенных процессов и явлений как по отдельным компонентам окружающей среды, так и экосистемы в целом.  Выполненные изыскания заложили основу системы производственного экологического мониторинга и контроля, и при условии последующей систематизации и анализа накопленных данных и геоинформационных методов, станут базисом обеспечения экологической безопасности строительства объекта.  *Общие сведения об объекте.*  Высокоскоростное железнодорожное сообщение по ВСМ-2 на участке Москва-Казань организуется с целями привлечения дополнительного пассажиропотока на железнодорожный транспорт за счет создания для пассажиров более привлекательных условий перевозок:  - сокращение времени в пути,  - повышение комфортности и безопасности поездок;  - повышение уровня технической оснащенности железнодорожного транспорта средствами нового поколения;  - улучшение транспортных связей между регионами Российской Федерации;  - обеспечение повышения уровня мобильности населения страны;  - снижение экологической нагрузки от транспорта.  Расчетное время в пути в направлениях: Москва-Казань – 3 ч. 30 м.; Москва-Владимир – 1 ч. 00 м.; Москва-Нижний Новгород – 2 ч. 10 м.  В Московской области трасса пройдет по следующим районам: г.о. Реутов; г.о. Балашиха; Ногинский район; г.о. Электросталь; Павлово-посадский район; Орехово-Зуевский район.  Расчетная интенсивность движения железнодорожного транспорта по вновь возводимой трассе в границах Московской области (и, соответственно по г.о. Реутов) на 2030 г. следующая (пар поездов в сутки): высокоскоростные пассажирские – 40; ускоренные региональные – 6; почтово-багажные – 6; обкатка – 1; хозяйственные на автономном ходу – 1.  Трасса ВСМ-2 в границах г.о. Реутов проходит в существующем железнодорожном транспортном коридоре. Общая протяженность трассы в пределах округа составляет 2,98 км.  Поскольку трасса на всем своем протяжении проходит в существующем железнодорожном транспортном коридоре, каких-либо значимых экологических ограничений не фиксируется.  Следует отметить, что на всем протяжении нового железнодорожного пути в г.о. Реутов жилая застройка находится не ближе 50 м от существующего транспортного коридора, в котором предполагается строительство.  На участке прохождения трассы ВСМ-2 отсутствуют особо ценные палеонтологические, археологические, культурно-исторические объекты, культовые местности, заповедники или иные ООПТ федерального, регионального или местного значения, очаги особо опасных зоонозных инфекций, захоронения отходов I-III классов опасности.  Вообще, территории в границах в г.о. Реутов, по которым предполагается прохождение трассы ВСМ-2, по составу биокосных, биотических компонентов экосистем, наличию или состоянию популяций особо охраняемых видов животных и растений, состоянию земельных, почвенных, растительных ресурсов, не относятся к категории экологически специфичных или уникальных территорий, а совсем наоборот являются промышленно-освоенными и значительно нарушенными.  *Воздействие на окружающую среду и мероприятия по его минимизации.*  При анализе воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на компоненты окружающей среды и социально-экономические условия региона были выделены наиболее приоритетные направления.  Наиболее значимыми воздействиями в период строительства будут загрязнение атмосферного воздуха и воздействие физических факторов (шум, вибрации) от работающей строительной, транспортной и путевой техники. При эксплуатации ВСМ-2 основным будет являться шумовое воздействие. Воздействие на почвы, поверхностные и подземные воды, состояние геологической среды, животный мир и растительность будет минимальным.  Для оценки состояния атмосферного воздуха в г.о. Реутов получены сведения в ФГБУ «Центральное УГМС» о фоновых концентрациях загрязняющих веществ. По полученным данным не наблюдается превышений основных составляющих фон города загрязняющих веществ, таких как диоксид азота, оксид азота, оксид углерода, диоксид серы и взвешенные вещества. В период строительства на границе близрасположенной жилой застройки (60 метров) возможны незначительные превышения по диоксиду азота и пыли неорганической и образуемым этими веществами групп суммаций. Данное воздействие будет иметь локальное распространение (только на участке производства работ) и ограничено во временных рамках (период проведения работ на участке). Необходимо отметить, что в расчете приняты наихудшие условия рассеивания и максимальные концентрации выделения загрязняющих веществ в атмосферный воздух при производстве работ. Однако, по факту на границе жилой застройки снижения качества атмосферного воздуха до значений ПДК не ожидается.  Поезда, осуществляющие движение по новому ж/д пути электрофицированы, поэтому воздействия на атмосферный воздух в период эксплуатации фактически отсутствует.  С точки зрения комфорта для жителей, проживающих в районах, примыкающих к железной дороге, основными факторами воздействия являются шум и вибрация.  В рамках инженерных экологических изысканий были проведены измерения физических факторов (шум, вибрация, электромагнитные поля) в селитебной зоне, прилегающей к существующей железной дороге. При этом были обнаружены некоторое (до 6,5%) превышения максимальных и эквивалентных уровней звука как в дневное, так и в ночное время. При этом основной вклад вносят существующие автомобильные транспортные потоки. Превышения таких факторов, как вибрация и электромагнитные поля не обнаружены ни в одной точке исследования.  Предварительные расчеты позволяют сделать выводы о допустимом воздействии на окружающую среду проектируемой железной дороги в период строительства и эксплуатации. В частности, расчеты по шуму показали, что на этапе строительства в период наиболее интенсивных работ (подготовка территории строительств и отсыпка земляного полотна) в близрасположенной жилой застройке могут наблюдаться превышения нормативов до 5-6 дБА (до 10%). Эти превышения носят локальный и временный характер. Кроме того, в ночное время суток строительство вестись не будет. Также предусматривается использование передвижных мобильных шумозащитных экранов.  Предварительные расчеты уровней звука в период эксплуатации показали, что уровни звука не увеличатся относительно существующей ситуации. При этом на расстоянии 50 м максимальные значения уровней звука с учетом существующих условий будут превышать допустимые значения на 10 дБА (18-20%) в дневное время и на 24 дБА (30-35%) – в ночное.  В связи с этим проектом предусматривается установка стационарных шумозащитных экранов и, в случае необходимости, шумозащитное остекление в жилой застройке, попадающей в зону акустического дискомфорта. Это позволит уменьшить шумовое воздействие до допустимого уровня.  Шумозащитные экраны предполагается установить на участке наиболее близко расположенной жилой застройки севернее проектируемой ж/д на участках прохождения трассы от Комсомольской улицы до Ашхабадской улицы (ул. Дзержинского - 1586 м, 5 м высотой) и далее уже южнее трассы ВСМ 2 до границы с г.о. Балашиха (протяженность – 1500 м, 5 м). Впервые в России планируется применение наиболее эффективных в условиях города шумопоглощающих экранов Г-образной формы, разработанных с учетом передового зарубежного опыта. Аналогичные шумозащитные экраны зарекомендовали себя на действующих высокоскоростных магистралях других стран.  Данные мероприятия позволят минимизировать не только воздействия от вновь проектируемого объекта, но и от существующей ж/д.  Согласно исследованиям, проводимым на действующих объектах-аналогах (в том числе зарубежных), при движении поездов уровни вибрации могут превышать предельно-допустимые на расстояние до 40 м. Расчетное расстояние достижения ПДУ вибрации с учетом существующих типов грунтов, условий увлажнения составит порядка 27 м. То есть на границе существующей селитебной зоны уровни вибрации не будут превышать допустимых значений.  На участках возможного проявления вибрации, с целью сокращения зоны дискомфорта от существующего ж/д коридора (а также и снижения уровня шума) от подвижного состава на участках близкого расположения жилых массивов, предусматривается укладка под щебеночный балласт демпфирующих антивибрационных, противошумных подбалластных матов.  Характеризуя принципиальные решения по проекту строительства ВСМ-2 необходимо отметить следующие положения, повышающие степень экологической надежности проекта:  - проектирование объекта ведется с учетом интересов всех заинтересованных сторон, с соблюдением необходимости рационального использования и сохранения ресурсного потенциала региона (трасса проходит в существующем коридоре ж/д или на небольших участках по промышленным зонам, не затрагивая прочие городские территории);  - принятые в проекте технологические и технические решения, рекомендуемые природоохранные мероприятия разработаны в соответствии с регламентирующими положениями нормативно-правовых и инструктивно-методических документов, регулирующих отношения в области охраны окружающей среды и управления природными ресурсами на территории Российской Федерации и г.о. Реутов и ориентированы на предупреждение и смягчение негативных воздействий намечаемой хозяйственной деятельности на компоненты окружающей среды.  С целью оптимального решения вопросов охраны окружающей среды, в основу разработки технологических и технических решений по строительству и эксплуатации ВСМ-2 положен принцип обеспечения максимальной надежности и безопасности проектируемых объектов. Проектом предусмотрено применение высоко технологичного и экологически надежного современного оборудования как для выполнения СМР, так и использование применяемого подвижного состава.  В целом для объекта запроектирован комплекс мероприятий организационного и технического характера по минимизации влияния на состояние отдельных компонентов окружающей среды, снижению уровней физических факторов воздействия при производстве СМР и эксплуатации объекта:  - выполнение строительных работ строго в границах отведенных площадок;  - использование только исправного автотранспорта и строительной техники с допустимыми показателями содержания загрязняющих веществ в отработанных газах;  - использование только исправного автотранспорта и строительной техники с допустимыми показателями уровней шума;  - запрет на ведение работ в ночное время на участках близрасположенной жилой застройки;  - с целью снижения пыления в теплый период года проводится систематическое увлажнение покрытия временных дорог, строительных площадок и рабочих поверхностей складов;  - укрытие сыпучих грузов во избежание сдувания и потерь при транспортировке;  - использование современного оборудования с улучшенными показателями эмиссии загрязняющих веществ в атмосферу;  - обеспечение надлежащего технического обслуживания и использования строительной техники и автотранспорта;  - запрет на сверхнормативную работу двигателей автомобилей и строительной техники в режиме холостого хода в пределах стоянки на строительных площадках и объектах;  - использование (по возможности) электричества для энергообеспечения потребителей строительства;  - размещение технологического оборудования на песчано-гравийных подсыпках, имеющих гидроизоляцию и обвалование;  - использование в системе пожаротушения пены, не оказывающей вредного воздействия на окружающую среду;  - временное размещение отходов производства и потребления в специальных емкостях, в отведенных для этих целей местах;  - антикоррозийная защита емкостей хранения ГСМ и химреагентов;  - строительство канализационных сетей производственных, промливневых и хозбытовых сточных вод;  - согласование мест сброса очищенных сточных вод с местными органами водо- и рыбоохраны;  - регулярная уборка рабочих площадей в период проведения работ;  - своевременное удаление образующихся отходов со строительных площадок;  - запрет на сжигание мусора на территории строительных работ;  - техническая и биологическая рекультивация нарушенных земель на территориях временных объектов и сооружений после завершения строительства;  - компенсационное озеленение и благоустройство территории;  - складирования строительных материалов, разрабатываемого грунта и т.п. вне водоохранных и рыбоохранных зон водных объектов;  - исключение сброса грунта, мусора, строительных материалов в водоемы;  - применение материалов, не влияющих на экологический режим водоемов и химический состав грунта;  - недопущение мойки техники на берегах водоемов;  - размещение баз строительства, мест стоянки, мойки, ремонта, заправки и слива ГСМ автотранспортной и строительной техники за пределами водоохранных зон и прибрежных защитных полос пересекаемых водотоков.  Проектом предусмотрены превентивные меры по снижению риска возникновения аварийных ситуаций при строительстве и эксплуатации, предусмотрен комплекс мероприятий, обеспечивающих оперативную ликвидацию последствий аварий различного уровня.  С целью предотвращения необратимых изменений окружающей природной среды планируется в течение всего срока строительства и эксплуатации объекта проведение комплексного экологического мониторинга на специально выбранных фоновых и контрольных площадках. Систематический анализ результатов мониторинговых наблюдений будет направлен на обеспечение надлежащего контроля за уровнем антропогенной нагрузки и состоянием компонентов окружающей среды, принятие оптимальных организационных и инженерных решений по корректировке режимов работы различных производственных циклов и разработке оперативных природоохранных мероприятий во избежание долгосрочных и масштабных экологических последствий.  Предусматриваются компенсационные выплаты и экологические платежи по всем вопросам, установленным законодательством.  *Выводы.*  Проведенная в процессе работы оценка потенциального воздействия на окружающую среду позволяет прогнозировать, что при реализации проекта существенных изменений окружающей среды не произойдет.  Выявленные негативные воздействия на отдельные компоненты окружающей среды могут быть предотвращены, снижены до минимума и частично компенсированы комплексом природоохранных и технических мероприятий.  Предложенные проектные решения при реализации мер производственного и экологического мониторинга позволяют обеспечить требуемый уровень экологической безопасности при реализации проекта.  Реализация данного проекта будет иметь комплексное значение (транспортная связь регионов, ускоренная доставка грузов, повышение уровня мобильности населения страны) и создаст условия для дальнейшего социально-экономического развития как отдельных регионов, так и страны в целом.  Таким образом, можно говорить о том, что планируемая хозяйственная деятельность на рассматриваемой территории целесообразна по социально-экономическим показателям и допустима по экологическим.  **Председательствующий**:  Доклад мы выслушали. Переходим к ответам на вопросы по докладу. У кого будут вопросы к докладчику? Не забывайте представляться!   |  |  | | --- | --- | | **Вопрос:**  (Палий В.И.) | В глобальном масштабе вопросов к докладчику нет. А вот в частном есть. А кто будет докладывать в частности по улице Дзержинского, дом 9? Или вы вообще не имеете информации о той проблеме, что есть сейчас? По вашему плану один выход со станции будет прямо в подъезд, а второй будет немного сбоку. Зачем вы нас определили жить на станции? Проект ваш замечательный. Но что вы планируете делать с нашим домом? | | **Ответ:**  (Нормов М.А.)  **Ответ:**  (Дутчак А.М.) | Нашим проектом не предусматривается строительство станции. Эта станция уже существует и к данному проекту отношения не имеет.  Остановочный пункт Реутово к проекту ВСМ-2 отношения не имеет. В нашем проекте не предусматривается развитие станции Реутово и развития пригородного сообщения. Это – развитие пригородного сообщения в целях увеличения и улучшения возможностей по перевозке пассажиров. Мы не можем Вам сегодня конкретно ответить на эти вопросы, это не в нашей компетенции. Этими вопросами занимаются соответствующие структуры ОАО «РЖД» и с этими вопросами обращайтесь к руководству ОАО «РЖД» по Московской области. | | **Вопрос:**  (Палий В.И.) | Среду вас есть, кто разработал схемы, которые вывешены в зале сегодня для нас? | | **Ответ:**  (Дутчак А.М.) | Среди нас проектировщики есть. Они отразили на схемах общее положение. И показали где, что находится. На этой схеме отражены объекты, которые уже существуют и которые будут возведены в перспективе. | | **Вопрос:**  (Палий В.И.) | Но ведь здесь строится бетонная платформа. Значит будет мини-подземный город, станция. Все человеко-потоки, которые сейчас выходят на ул.Ленина, будут выходить на ул.Дзержинского, дом 9. То есть прямо в наш подъезд. Кроме всего этого, прямо напротив дома будет стоянка такси, различные киоски. Зачем нам все это? | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | У нас развитие железной дороги идет по двум проектам. Первый проект – это эстакада на Балашиху, один путь до города Железнодорожного. И ваши вопросы относятся к первому проекту.  Второй проект (то, что мы сегодня обсуждаем) – это высокоскоростные магистрали, которые не предусматривают остановку поездов в городе Реутов. | | **Вопрос:**  (Палий В.И.) | Вы собрали общественные слушания по конкретной проблеме. А оказывается, что ответить на наши вопросы не кому. Зачем тогда вы нас собрали? | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Мы вас собрали по проекту высокоскоростных магистралей на участке Москва-Казань.  По первому проекту у нас уже были проведены публичные слушания на ул.Котовского 1,5-2,0 года назад. Сегодня присутствуют в зале некоторые жители, которые присутствовали на этих проведенных слушаниях. Приглашали на них всех желающих.  А сегодня у нас другая тема слушаний.  Да действительно, железнодорожная станция переносится в район ул.Дзержинского. Это будет создавать некоторые неудобство жителям близлежащих домов. Но при этом, отсутствуют нарушения технических правил и норм размещения объектов железнодорожного транспорта. Мы планируем ул.Дзержинского закрыть для транспорта от магазина «Карат» и до ул.Комсомольской. Сделаем ее пешеходной, чтобы не было ни какого такси. Выходы со станции будут и на ул.Октября и на ул.Дзержинского. | | **Вопрос:**  (Палий В.И.) | Может сделать подземный переход с ул.Дзержинского на ул.Ленина? Это – 100 метров. И выход пусть останется на ул.Ленина. | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Первым проектом это не предусмотрено. Так мы можем дойти и до ул.Некрасова. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | Я живу в доме на ул.Дзержинского, дом 8 уже 40 лет. И вы знаете, сколько мы натерпелись от железных дорог? Дом трясет. Летит пыль, дышим грязью. | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Сегодня у нас другая тема общественных слушаний. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | Нам сказали, что будут сегодня будут проводить слушания по железнодорожной станции. | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Нет. Сегодня у нас проводятся общественные слушания по высокоскоростной магистрали. Тему слушаний я вам объявил в самом начале слушаний. И доклад был посвящен только этой проблеме. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | То, что проектом предусмотрены экраны – это хорошо. Но ваши экраны высотой 5 метров. А дома намного выше. Будут ли защищены жители верхних этажей от шума? | | **Ответ:**  (Иванов Н.И.) | Я представляю головную организацию, которая занимается на всей территории Российской Федерации акустикой. Мы разрабатываем всю нормативную документацию и основные проекты. В отношении акустики и экранов можете не беспокоиться. Мы понимаем свою ответственность. У нас многолетний опыт этих работ. Проблем с точки зрения акустики у вас не будет. Нам известно, что 14-й этаж – это зона звуковой тени. Поверьте, что здесь никто не занимается полупрофессиональными вещами. Здесь работают профессионалы. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | Экран будет находиться на высоте не выше 5 метров. Подвесная дорога до какого этажа будет идти? | | **Ответ:**  (Иванов Н.И.) | Вся шумозащита высокоскоростной магистрали предусматривает два мероприятия. Это – звукоизолирующее остекленение домов. Второе – это акустические экраны. Эти две меры дают снижение порядка 20-25 дБА. И гарантированно снижают шум до требований санитарных норм. Никто нам не позволит превысить допустимые нормы. Так не бывает. Мы подвергаемся жесточайшему контролю со стороны государственной экспертизы ФАУ «Главгоэкспертиза России». Поэтому, шумозащитные экране оградят не только от ВСМ-2, но и от всей железной дороги. И не только от шума, но и от пыли. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | А от эстакады спасет? | | **Ответ:**  (Иванов Н.И.) | К вам должны прийти специалисты, которые занимались проектом по эстакаде и доказать, что они снизят шум с эстакады до нормы. В наше техническое задание на проектирование не входит строительство эстакады. | | **Вопрос:**  (Дмитроченков С.Ф.) | У нас выкупили гаражи, забили их мусором. То есть создали пожароопасную ситуацию. Это опасно? Со стороны железнодорожной ветки в направлении Балашихи вырубили лес и все бросили. Водоотвод делают выше, для вида. У людей в подвалах вода стоит. А кто за все это будет отвечать? | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Повторяю, что сегодня у нас проводятся общественные слушания по высокоскоростной магистрали. То о чем Вы сейчас говорите, не намечаемая деятельность в соответствии с проектом строительства ВСМ-2. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | Посмотрите. Мы писали письмо о том, что при переносе станции на схемах, которые находятся в сети Интернета в общем доступе наши дома не нанесены на плане. Вместо них нарисованы деревья. Может быть поэтому, данная станция была утверждена в этом месте? | | **Ответ:**  (Нормов М.А.) | На нашем плане, ваши дома нанесены. И мы их обязательно учитывали при проведении проектных работ. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | Мы не против железной дороги. Мы против выхода со станции на ул.Дзержинского. Понимаете? Кто согласовывал выход на эту улицу, ставил свою подпись? | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Если в городе больше негде сделать платформу, как Администрация может не согласовать выход? Тем более, что проект уже прошел государственную экспертизу. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | А тогда можно ли расселить жителей дома? | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Никто вас расселять не будет. Для вашего дома нормы при проектировании не нарушены. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | Сейчас от существующей станции 150 метров до жилой застройки. А от новой станции будет 5 метров. И вы говорите, что ничего не нарушено? | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Настоящий проект прошел уже государственную экспертизу в ФАУ «Главгоэкспертиза России». | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | Да прошел. Но наши дома не были нанесены на этих схемах. Так? Мы писали письмо, собирали подписи жителей. Но на наше письмо в ОАО «РЖД» никто не отреагировал. | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | А кто должен был отреагировать, если в проекте нет нарушений? Есть только некоторые неудобства жителей. Если бы была возможность перенести станцию к другим домам, то жители этих домов будут тоже недовольны. Поэтому проектировщики нашли оптимальное место, где можно сделать платформу. Еще раз повторяю – это не вопрос сегодняшних слушаний. | | **Ответ:**  (Иванов Н.И.) | Уважаемые граждане, я предлагаю вам сейчас повнимательнее отнестись к данным слушаниям, чтобы через 1,5-2,0 года не возникли вопросы по этим слушаниям. В противном случае может повториться ситуация с проектом РЖД по городу Балашихе. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | Сейчас выходы со станции в очень плохом состоянии: грязно, нет освещения, зимой скользко, никто не убирает. И вы хотите сделать это перед нашим домом? Если вы закроете проезд по ул.Дзержинского, то таксисты и другие машины будут заезжать с ул.Калинина и все машины будут парковаться у нас во дворе. | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Эти вопросы не являются повесткой рассмотрения на этих слушаниях. | | **Вопрос:**  (Широнина И.Р.) | Я живу на 10 этаже. Докладчик сказал, что согласно анализам и экспертизам улучшения-ухудшения условий жизни не наблюдается. У меня все время закрыты окна балкона. Два раза в год я стираю занавески и каждый раз наблюдается около полсантиметра осадка в виде грязи. Пока не вырубили лесополосу вдоль железной дороги – такой грязи не было. Меня интересует, кто и какие экспертизы проводил, на каком этапе они проводились? И покажите нам их результаты. В чьей квартире проводились замеры и экспертизы? | | **Ответ:**  (Нормов М.А.) | Мы получили сведения из ФГБУ «Центр ГМС». Это уполномоченный орган, который имеет право выдавать справки о фоновом содержании загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест. Ни в чьей квартире мы изыскания не проводили. Я довожу до вашего сведения информацию от официального органа. | | **Вопрос:**  (Широнина И.Р.) | На основе чего тогда давалась эта информация что все у нас хорошо и воздух в норме? | | **Ответ:**  (Дутчак А.М.) | Ваша проблема с воздухом не только связана с железной дорогой. У вас под окнами проходит скоростная автомобильная дорога. Пыль и грязь в ваши квартиры попадает не только от железной дороги, но и от любого движения наземного транспорта.  Что касается нашего проекта, то в нем предусмотрена новая технология по строительству железной дороги. Будет новая технология строительства верхнего пути. Новый балласт, который не будет выделять столько пыли. Предусматривается укладка под щебеночный балласт демпфирующих антивибрационных, противошумных подбалластных матов. Сами составы будут новее нынешних. У нас будут шумозащитные экраны, которые отчасти останавливают основные пылевые вихри, которые образуются в процессе движения состава. Поэтому, все, что можно сделать в целях минимизации воздействия на окружающую среду, мы делаем.  Что касается зеленых насаждений, то проектом предусмотрено озеленение и благоустройство территории.  Я понимаю, что у вас есть проблемы. Но мы не можем в рамках своего проекта принимать решения и давать обещания за другие организации. | | **Вопрос:**  (Палий В.И.) | Платформы, которые сейчас строятся – это в рамках вашего проекта? | | **Ответ:**  (Дутчак А.М.) | Нет. У нас по рассматриваемому сегодня проекту - стадия выполнения инженерных изысканий и выполнения проектных работ. Разрешение на строительство дается только после государственной экспертизы проектной документации. | | **Вопрос:**  (Палий В.И.) | А что нам делать и к кому обратиться с нашими проблемами? | | **Ответ:**  (Иванов-Толмачев Д.И.) | Вы можете обратиться в Департамент капитального строительства ОАО «РЖД». Они обязательно вашу жалобу рассмотрят и предусмотрят капитальные вложения. | | **Вопрос:**  (Палий В.И.) | Шумозащитный экран вашего проекта предусматривает защиту от шума поездов, которые идут на большой высоте на ответвлении от Реутова на Балашиху? | | **Ответ:**  (Иванов Н.И.)  **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Конечно нет. В рамках их проекта выделяются необходимые финансовые средства на выполнение шумозащитных мероприятий, в том числе и установку шумозащитных экранов.  На эстакаде будут свои шумозащитные экраны. Мы их показывали жителям города Реутов в прошлом году на прошедших общественных слушаниях. На схемах эти экраны были показаны. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | Когда закончится стройка эстакады? | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Если финансирование железной дороги будет нормальным, то стройка закончится в следующем году. Сейчас стройка еще не закончилась. Поэтому и экраны пока не установлены. | | **Вопрос:**  (Широнина И.Р.) | Назовите мне время монтировки этого антишумового экрана вашей ВСМ-2? | | **Ответ:**  (Дутчак А.М.) | На сегодняшний момент Правительством РФ утверждена дата ввода участка в эксплуатацию. Это - 2020 год. Но еще не принято решение о начале строительства и источниках финансирования. Когда это будет сделано, тогда и мы поймем о сроках строительства. В 2018 году этот вопрос должен быть решен. | | **Вопрос:**  (Широнина И.Р.) | Докладчик говорил, что под железнодорожным полотном будет что-то антивибрационное. Можно узнать сроки укладки этого полотна? | | **Ответ:**  (Дутчак А.М.) | Когда будет принято решение о начале строительства, тогда и будет все, что предусмотрено рассматриваемым сегодня проектом, строиться. Поэтапно, с учетом технологического процесса возведения объектов ВСМ-2.  Для ВСМ-2 будут применяться очень прогрессивные технологии. И что касается противовибрационного устройства с подбаластным слоем, то это нужно не только с точки зрения снижения шума, но и с точки зрения решения других технических характеристик, которые нужно будет решать. Это будет безстыковой путь. | | **Вопрос:**  (Светличная С.В.) | Все показатели, которые вы здесь представляли – это называется проектные показатели, которые вы предполагаете. Я хочу узнать, какая организация будет контролировать соблюдение всех этих норм и при строительстве и при эксплуатации? И где можно будет ознакомиться с результатами контроля? Как можно связаться с этой организацией-контролером? | | **Ответ:**  (Дутчак А.М.) | Согласно федеральному закону у нас существует конкурсная процедура заключения договоров подряда. Поэтому будет определен генеральный подрядчик, который обязан взять на себя ответственность за соблюдение всех норм строительства, соблюдение мониторинга как в процессе строительства, так и в процессе эксплуатации. За контроль в процессе эксплуатации отвечает эксплуатирующая организация, то есть ОАО «РЖД». | | **Вопрос:**  (Светличная С.В.) | На каком сайте в сети Интернет можно наблюдать историю прохождения вашего проекта? | | **Ответ:**  (Дутчак А.М.) | На официальном сайте ОАО «Скоростные магистрали», на сайте Правительства РФ, на сайте Министерства транспорта России. | | **Вопрос:**  (Куранов Е.Г.) | А нельзя ли с южной стороны сделать шумозащитные экраны от МКАДа? | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Мы зафиксируем Ваш вопрос в протоколе и попросим Заказчика этот вопрос изучить. И если он основателен, то внести уточнения в проектную документацию. | | **Вопрос:**  (из зала, не представились) | А может быть действительно имеет смысл, не нарушая существующей структуры прокопать 100-метровый туннель и оставить выход со станции в том же месте, где он сейчас есть? А сверху посадим деревья, где они были? | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | Обещать вам то, что практически не выполнимо, я не буду. Проект, который сейчас реализуется он уже прошел экспертизу. В нем нет нарушений. Поэтому в него сложно вносить какие-то изменения. Но мы попробуем от Администрации обратиться с письмом в ОАО «РЖД» и постараемся с сети Интернета опубликовать их ответ. | | **Вопрос:**  (Палий В.И.) | Какая планируется мощность потока людей через переход, выходящий на ул.Дзержинского? | | **Ответ:**  (Покамин В.М.) | На этот вопрос вам не смогут сегодня ответить. Так как на сегодняшних общественных слушаниях рассматривается другой проект. |   **Председательствующий:**  Переходим к выступлениям в прениях по докладам. Кто желает выступить? Пожалуйста!  **Председательствующий:**  Слово для выступления предоставляется Тушонкову Владимиру Николаевичу, генеральному директору ООО «Экологическая безопасность промышленности, энергетики и транспорта».  **Тушонков В.Н.** – генеральный директор ООО «Экологическая безопасность промышленности, энергетики и транспорта»:  Уважаемые участники общественных слушаний!  Хочу поприветствовать всех, кто нашел время и возможность и собрался сегодня в зале, чтобы обсудить важнейшие темы. Я сам проживаю недалеко от железной дороги данного Горьковского направления - в 30 метрах от станции Заря г.о. Балашиха (микрорайон Заря). Поэтому озабоченность ряда участников слушаний мне понятна.  Сегодняшние слушания – это инициатива ОАО «Скоростные магистрали» поддержанная администрацией г.о. Реутов. Мы сегодня участвуем в общественных слушаниях по материалам воздействия на окружающую среду нового строительства участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург» (ВСМ-2). Слушания – это одна из серьезных ступеней в развитии любого производственного проекта. Эти слушания сегодня позволили нам всем глубоко понять, какие же экономические, социальные и экологические последствия мы должны ожидать в результате реализации этого проекта.  Сегодняшний зал говорит о том, что интерес к обсуждаемому вопросу имеет высокую планку. В зале все, кого волнует и интересует это.  При разработке проектной документации будут учтены пожелания всех участников процесса ОВОС, за счет чего будет гарантировано обеспечение экологической безопасности технологического процесса на вновь создаваемом участке Москва-Казань ВСМ-2.  Мне как эксперту государственной экологической экспертизы со стажем более 20 лет и проведенными более 650 экспертизами на федеральном уровне отрадно отметить, что в представленном нам сегодня для обсуждения проекте по строительству участка Москва-Казань ВСМ-2 есть основа и серьезные аргументы того, что, в новом производстве будут применены современные технологии, передовой опыт строительства и эксплуатации аналогичных создаваемых сооружений.  Любая хозяйственная деятельность человека наносит ущерб окружающей среде. Однако в данном случае компромиссом является четкая проработка материалов, рассматриваемых сегодня на слушаниях, и рассмотрение вопросов компенсации в случае нанесения ущерба внешней среде при строительстве и эксплуатации объекта. Необходимо уделить большое внимание на практическую реализацию проекта.  Мне как руководителю экологической организации пришлось много заниматься проектированием объектов в городе-курорте Сочи, на территории ООПТ - Сочинского национального парка (196 договоров), где природоохранные требования значительно строже, чем в г.о. Реутов. Там широко нашли применение шумозащитные мероприятия, о которых мы сегодня слышали в докладе и в ответах на вопросы. Эти мероприятия подтвердили свою эффективность и внешне шумозащитные экраны выглядят современно и красиво.  В качестве рекомендации хотелось бы обратить внимание заказчика и разработчиков проектной документации и материалов по охране окружающей среде, на необходимость принятия исчерпывающих мер по охране природной среды, предотвращению и минимизации воздействия создаваемых объектов на окружающую среду при условии полного выполнения проектных решений, с учетом предложений и замечаний населения, общественных и экологических организаций, экспертов-экологов, внесенных в процессе ознакомления с указанными выше материалами и документацией.  Необходимо оказать необходимое содействие в обеспечении государственного и общественного экологического контроля за строительством и эксплуатацией объектов, предусмотренных проектными решениями.  О результатах экологического мониторинга (производственного экологического контроля) следует информировать в средствах массовой информации органы местного самоуправления, население, общественные организации с целью обеспечения конституционных прав граждан на получение достоверной информации о состоянии окружающей среды, экологической безопасности, сохранения биоразнообразия, и рационального использования природных ресурсов.  Обеспечить и в дальнейшем учет общественного мнения и участие населения и общественности в процессе [намечаемой хозяйственной деятельности](#sub_1115).  Хотелось, пользуясь случаем, поблагодарить руководство и администрацию города Реутов, ОАО «Скоростные магистрали» за предоставленную сегодня нам возможность услышать о намечаемой хозяйственной деятельности, конструктивно участвовать в общественных слушаниях и иметь возможность задать свои вопросы и предложения, высказать, и получить на них ответы.  Спасибо за внимание!  **Председательствующий:**  Переданы в президиум тезисы выступления Спириной Ольги Васильевны, Вице-Президента Межрегиональной общественной организации содействия охране окружающей среды «Независимый институт общественной экологической экспертизы и аудита».  **Спирина О.В.** – Вице-Президент Межрегиональной общественной организации содействия охране окружающей среды «Независимый институт общественной экологической экспертизы и аудита»:  Межрегиональной общественной организацией содействия охране окружающей среды «Независимый институт общественной экологической экспертизы и аудита» была проведена предварительная экспертиза материалов по оценке воздействия на окружающую среду в составе проектной документации по объекту «Строительство участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург» (ВСМ-2).  Для рассматриваемой территории выполнены все необходимые инженерные изыскания, в том числе инженерно-экологические.  В рассматриваемых сегодня материалах ОВОС проведения работ по строительству участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург» (ВСМ-2) сняты все ограничения для реализации проектных решений на территории. За счет чего?  Это прежде всего:  - применение таких технологических решений, при которых максимально снижается до допустимых уровней выбросы загрязняющих веществ, образующихся в технологическом процессе в ходе проведения работ по строительству участка Москва-Казань ВСМ-2;  - обеспечение экологической безопасности на территории проведения работ по строительству участка Москва-Казань ВСМ-2, населения населенных пунктов, близлежащих к району строительства нового тоннеля; экологическая безопасность компонентов окружающей природной среды.  В проектных материалах учтены требования действующих в Российской Федерации нормативных и правовых актов в сфере обеспечения экологической безопасности.  В основном воздействие на окружающую среду будет в период выполнения строительных работ. Реализация принятой проектом системы природоохранных, технических и технологических мероприятий позволит минимизировать воздействие на окружающую среду в пределах допустимых параметров.  Анализ проектных материалов показал, что экологическая безопасность населения будет обеспечиваться за свет комплекса мероприятий, в том числе:  - максимальный учет специфики и характера загрязнения от последствий деятельности по строительству участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург» (ВСМ-2);  - создание допустимого уровня воздействия на окружающую природную среду в процессе обращения с отходами обеспечивается выполнением мероприятий организационного и технического характера;  - разработка мер по снижению негативного воздействия и значимых экологических рисков.  Можно сделать следующие выводы:  1. При проектировании проведения работ по строительству участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали, использован принцип обеспечения экологической безопасности и соответствия принятых проектных решений российским стандартам в области охраны окружающей среды, предъявляемым к выполняемым работам подобного типа.  2. Экологическое сопровождение проектирования проведения работ по строительству участка Москва-Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали, организовано в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и нормативно-методической базой в области охраны окружающей среды.  3 Представленные на рассмотрение проектные материалы целесообразно одобрить.  **Председательствующий**:  Еще кто желает выступить? Нет? Тогда есть предложение на этом прения закончить. Возражений нет?  На этом повестка общественных слушаний исчерпана.  Считаю, что цели общественных слушаний достигнуты. До всех присутствующих сегодня доведена информация о намечаемых проектных решениях.  По результатам общественных слушаний будет оформлен протокол, который будет находиться в Администрации города Реутов. В протоколе будет зарегистрирована вся информация о проведенных сегодня общественных слушаниях, все поступившие предложения, замечания и рекомендации. С протоколом общественных слушаний всегда можно будет ознакомиться.  РЕЗОЛЮЦИЯ:   1. Заслушав и обсудив информацию по материалов по оценке воздействия на окружающую среду в составе проектной документации по объекту «Строительство участка Москва - Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Казань - Екатеринбург» (ВСМ-2) отмечается, что участниками общественных слушаний были высказано мнение о допустимости строительства проектируемого объекта. Вместе с тем ряд участников слушаний высказал свою озабоченность низким качеством окружающей среды в районе реализации проектных решений. 2. Рекомендовано следующее:   - одобрить и поддержать проводимые и планируемые в рамках реализации по объекту «Строительство участка Москва - Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Казань - Екатеринбург» (ВСМ-2) мероприятия, направленные на решение социальных, природоохранных и других жизненно важных для населения проблем. В проектной документации должны быть максимально учтены достижения научно-технического прогресса, по применению современных технологий, передовой опыт строительства и эксплуатации аналогичных создаваемых сооружений и объектов инфраструктуры, направленные на снижение и предотвращение негативного воздействия на состояние окружающей среды планируемой хозяйственной деятельности;  - обратить внимание заказчика и разработчиков проектной документации и материалов по охране окружающей среде, на необходимость принятия исчерпывающих мер по охране природной среды, предотвращению и минимизации воздействия создаваемых объектов на окружающую среду при условии полного выполнения проектных решений, с учетом предложений и замечаний населения, общественных и экологических организаций, экспертов-экологов, внесенных в процессе ознакомления с указанными выше материалами и документацией;  - оказать необходимое содействие в обеспечении государственного и общественного экологического контроля за строительством и эксплуатацией объектов, предусмотренных проектными решениями;  - о результатах экологического мониторинга (производственного экологического контроля) информировать в средствах массовой информации органы местного самоуправления, население, общественные организации с целью обеспечения конституционных прав граждан на получение достоверной информации о состоянии окружающей среды, экологической безопасности, сохранения биоразнообразия, и рационального использования природных ресурсов;  - обеспечить и в дальнейшем учет общественного мнения и участие населения и общественности в процессе [намечаемой хозяйственной деятельности](#sub_1115). | | | | |

