



МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-
КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНСТРОЙ РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АВТОНОМНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ»
(ФАУ «ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА РОССИИ»)



Заместитель начальника

В.М. Вернигор

«21» апреля 2016 г.

ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ № 467 -16/ГГЭ-10520/04

(№ в Реестре 00-1-1-3-1424-16)

Объект капитального строительства

**"Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его кор-
невой части в морском порту Кавказ"**
(Краснодарский край, Темрюкский район, морской порт Кавказ)

Объект государственной экспертизы

Проектная документация и результаты инженерных изысканий

1. Общие положения

1.1. Основания для проведения государственной экспертизы:

- Проектная документация и результаты инженерных изысканий приняты на государственную экспертизу на основании 5_1 ст. 6 и п. 9 ч. 1 ст. 48_1 Градостроительного кодекса Российской Федерации по признаку отнесения объекта к особо опасным, технически сложным объектам – объекты инфраструктуры морского порта.

- Заявление Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт» от 11.12.2015 № АЛ-26/13033-28 о проведении государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий «Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ».

- Договор от 10.02.2016 № 0142Д-16/ГГЭ-10520/04 на выполнение экспертных работ, между ФАУ «Главгосэкспертиза России» и ФГУП «Росморпорт».

- Копия задания на выполнение проектно-изыскательских работ, утвержденное ФГУП «Росморпорт» от 15.12.2014 г.

- Копия технических заданий на проведение инженерных изысканий (инженерно-геодезических, инженерно-гидрометеорологических, инженерно-геологических, инженерно-экологических).

- Копия свидетельств о допуске исполнителей работ к соответствующему виду работ по подготовке проектной документации и (или) инженерным изысканиям, выданных саморегулируемыми организациями.

1.2. Сведения об объекте экспертизы с указанием вида и наименования рассматриваемой документации (материалов), разделов такой документации:

Номер тома	Обозначение тома, раздела, части	Наименование	Примечание (арх. №)
Проектная документация			
01.01	661/ДО-14.ПЗ Изм. 1	Раздел 1. Пояснительная записка	88741
01.02		Раздел 2. Схема планировочной организации земельного участка	
01.02.01	661/ДО-14.ПЗУ.ГТ Изм. 1	Книга 1. Генеральный план и транспорт	88742
01.02.02	661/ДО-14.ПЗУ.БС Изм. 1	Книга 2. Безопасность судоходства (Математическое моделирование маневрирования судов в условиях стеснённых операционных акваторий пирса АПП)	88743
01.04		Раздел 4. Конструктивные и объемно-планировочные решения	

Номер тома	Обозначение тома, раздела, части	Наименование	Примечание (арх. №)
01.04.01	661/ДО-14.КР.ГР Изм. 1	Книга 1. Гидротехнические решения	88744
01.05		Раздел 5. Сведения об инженерном оборудовании, о сетях инженерно-технического обеспечения, перечень инженерно-технических мероприятий, содержание технологических решений	
01.05.01	661/ДО-14.ИОС.ЭН	Книга 1. Система электроснабжения	88745
01.05.02	661/ДО-14.ИОС.ЭХЗ	Книга 2. Электрохимзащита	88746
01.05.03	661/ДО-14.ИОС.НВК	Книга 3. Система водоотведения	88747
01.05.04	661/ДО-14.ИОС.ТХ Изм. 1	Книга 4. Технологические решения	88748
01.06	661/ДО-14.ПОС	Раздел 6. Проект организации строительства	88749
01.08		Раздел 8. Перечень мероприятий по охране окружающей среды	
01.08.01	661/ДО-14.ПМООС Изм. 1	Книга 1. Перечень мероприятий по охране окружающей среды	88750
01.08.02	661/ДО-14.РБО	Книга 2. Рыбоводно-биологическое обоснование	88751
01.08.03	661/ДО-14.ПСЗЗ Изм. 1	Книга 3. Проект санитарно-защитной зоны	88752
01.09	661/ДО-14.ПБ	Раздел 9. Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности	88753
01.10	661/ДО-14.ОДИ Изм. 1	Раздел 10. Мероприятия по обеспечению доступа инвалидов	88754
01.10.01	661/ДО-14.ТБЭ	Раздел 10 (1). Требования к обеспечению безопасной эксплуатации объектов капитального строительства	88755
01.12		Раздел 12. Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами	
01.12.01	661/ДО-14.ГОЧС Изм. 1	Книга 1. Перечень мероприятий по гражданской обороне, мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера	88759
Инженерные изыскания			
01.12.02.01	661/ДО-14.ИГИ1 Изм. 1	Часть 1. Технический отчет об инженерно-геологических изысканиях	88761
01.12.02.02	661/ДО-14.ИГИ2	Часть 2. Технический отчет о гидрографических и топогеодезических работах	1910

Номер тома	Обозначение тома, раздела, части	Наименование	Примечание (арх. №)
01.12.02.03	661/ДО-14.ИГИЗ Изм. 1	Часть 3. Технический отчет об инженерно-гидрометеорологических изысканиях	88763
01.12.02.04	661/ДО-14.ИЭ4 Изм. 1	Часть 4. Технический отчет об инженерно-экологических изысканиях	88764
01.12.03	661/ДО-14.ТО	Книга 3. Инженерно-техническое обследование состояния пирса автопассажирской паромной переправы (причалы № 3, № 4)	88765

1.3. Идентификационные сведения об объекте капитального строительства, а также иные технико-экономические показатели объекта капитального строительства:

Наименование объекта предполагаемой реконструкции:

«Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ».

Почтовый (строительный) адрес объекта капитального строительства:

Краснодарский край, Темрюкский район, морской порт Кавказ.

Основные технико-экономические показатели объекта капитального строительства:

- протяженность причального фронта - 209,00 м;
- ширина (полная) – 11,18 м;
- срок строительства – 3,5 мес.;
- общая стоимость строительства в ценах 01.01.2001 г. - 10,96 млн. руб.;
- количество основных причалов - 2 ед.;
- проектная глубина у причалов – 4,78 м;
- площадь операционной акватории - 1,39 га;
- максимальная расчетная осадка судов – 3,80 м;
- количество судозаходов судов в сутки с максимальной осадкой – 8.

1.4. Вид, функциональное назначение и характерные особенности объекта капитального строительства:

Проектной документацией предусмотрена реконструкция автопассажирского пирса в морском порту Кавказ - объекта федеральной собственности, предназначенного для безопасной швартовки, обработки и отшвартовки автопаромов различных типов.

Целью проектной документации является восстановление нормальной эксплуатации причалов №№ 3, 4 пирса. Реконструкция предусматривается в одну очередь. В состав реконструкции объекта входит: удлинение и усиление конструкции пирса, а также создание швартовно-отбойной системы. Протяженность паромного пирса с палом в его головной части составляет 104,5 м.

1.5. Идентификационные сведения о лицах, осуществивших подготовку проектной документации и (или) выполнивших инженерные изыскания:

Генпроектировщик:

ОАО "Гипроречтранс"

Место нахождения юридического лица: Окружной проезд, дом 15, корпус 2, Москва, 105187.

Свидетельство о допуске к видам проектных работ: № П-013-7719043398-20082012-226 от 20.08.2012 г, Приложение № 2.

Свидетельство о допуске по инженерным изысканиям: № 0421.04-2009-7719043398-И-003 от 13.11.2012 г.

Субпроектировщики:

ООО "Морпроект-Престиж"

Место нахождения юридического лица: ул. Свободы, 1, оф. 10, г. Новороссийск, 353900.

Свидетельство о допуске к видам проектных работ: № П-039-ПН072-14082015 от 14.08.2015 г.

Свидетельство о допуске к видам проектных работ: № П-039-ПН072-09122014 от 09.12.2014 г.

ООО "Рубеж Юг"

Место нахождения юридического лица: ул. Раевского, д. 62, кв. 22, г. Новороссийск, Краснодарский край, 353900.

Свидетельство о допуске к видам проектных работ: № П-100-2315108481-21012010-019.2 20.04.2012 г.

ЗАО "ГРИС"

Место нахождения юридического лица: ул. Мира, д. 152а, г. Темрюк, Краснодарский край, 353504.

Свидетельство о допуске по инженерным изысканиям: № 01-И-№0037-3 от 18.10.2011 г.

ООО "Евразия-строй"

Место нахождения юридического лица: ул. Карбышева, дом 32, г. Пермь, 614030.

Свидетельство о допуске к видам проектных работ: № 14590375-22052014-00 от 22.05.2014 г.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Кубанский государственный университет"

Место нахождения юридического лица: ул. Набережная им. Адм. Серебрякова, дом 43, г. Новороссийск, 353905.

Свидетельство о допуске по инженерным изысканиям: от 18.06.2014 № Р/2014/2590/100/Л.

1.6. Идентификационные сведения о заявителе, застройщике, техническом заказчике:

Заявитель:

ФГУП "Росморпорт"

Место нахождения юридического лица: ул. Суцневская, д. 19, стр. 7, Москва, Российская Федерация, 127055.

Заказчик (Застройщик):

Федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт"

Место нахождения юридического лица: ул. Суцневская, д. 19, стр. 7, Москва, 127055.

1.7. Сведения о документах, подтверждающих полномочия заявителя действовать от имени застройщика, технического заказчика (если заявитель не является застройщиком, техническим заказчиком):

Заявитель является заказчиком (застройщиком).

1.8. Реквизиты (номер, дата выдачи) заключения государственной экологической экспертизы в отношении объектов капитального строительства, для которых предусмотрено проведение такой экспертизы:

Заключение экспертной комиссии государственной экологической экспертизы проектной документации «Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ», утвержденное приказом Федеральной службы по надзору в сфере природопользования от 15.10.2015 № 818.

1.9. Сведения об источниках финансирования объекта капитального строительства:

Финансирование за счет собственных средств ФГУП «Росморпорт».

1.10. Иные представленные по усмотрению заявителя сведения, необходимые для идентификации объекта капитального строительства, исполнителей работ по подготовке документации, заявителя, застройщика, технического заказчика:

Иные документы заявителем не представлены.

2. Основания для выполнения инженерных изысканий, разработки проектной документации

2.1. Основания для выполнения инженерных изысканий

2.1.1. Сведения о задании застройщика или технического заказчика на выполнение инженерных изысканий:

Инженерно-геологические изыскания

Согласно техническому заданию (приложение № 1.3 к договору № 1374 от 12.02.2015, утвержденному директором ООО «Морпроект-Престиж»), намечалось выполнение комплекса инженерно-геологических изысканий в соответствии со СНиП 11-02-96 «Инженерные изыскания для строительства. Основные положения», СП 11-105-97 «Инженерно-геологические изыскания для строительства. Часть I. Общие правила производства работ» с целью получения исходных данных для реконструкции пирса.

Инженерно-геодезические изыскания

Техническое задание на производство инженерно-топографических работ, утвержденное директором ООО «Морпроект-Престиж» (2015 г.).

Цель работ – получение топографо-геодезических материалов и данных, необходимых и достаточных для разработки проектной документации.

Нормативные документы (инструкции), регламентирующие выполнение инженерно-геодезических изысканий:

- СП 47.13330.2012 «Инженерные изыскания для строительства. Основные положения»;
- СП 11-104-97 «Инженерно-геодезические изыскания для строительства»;
- ГКИНП-02-033-82 «Инструкция по топографической съемке в масштабах 1:5000 - 1:500».

Инженерно-гидрометеорологические изыскания

Техническое задание на производство инженерно - гидрометеорологических изысканий, утвержденное директором ООО «Морпроект-Престиж» (20.12.2014).

Цель работы – выполнение комплекса инженерно-гидрометеорологических изысканий в соответствии с требованиями СНиП 11 02 96 «Инженерные изыскания для строительства. Основные положения», СП 11-103-97 «Инженерно-гидрометеорологические изыскания для строительства», СП 33-101-2003 «Определение основных расчетных гидрологических характеристик» и других нормативных документов для изучения гидрометеорологических условий района работ и получения исходных данных для разработки проектной документации реконструкции пирса паромной переправы.

Инженерно-экологические изыскания

Техническое задание на выполнение инженерно-экологических изысканий согласовано генеральным директором ФГУПП «Южморгеология» и утверждено директором ООО «Морпроект-Престиж».

2.1.2. Сведения о программе инженерных изысканий:

Инженерно-геологические изыскания

Согласно программе инженерно-геологических работ (приложение № 1.4 к договору № 1374 от 12.02.2015 г.), утвержденной директором ЗАО «ГРИС», намечались следующие объемы и виды работ:

- механическое бурение 7 скважин колонковым способом, глубиной до 37,0 м, с отбором образцов грунта и проб подземных вод, всего: 184,0 п.м;
- комплекс лабораторных работ для определения физико-механических свойств грунтов, химический анализ проб подземных вод и вытяжек из грунтов;
- сбор, систематизация и обработка архивных данных, материалов изысканий прошлых лет, камеральная обработка материалов полевых и лабораторных исследований, составление отчета.

Инженерно-геодезические изыскания

Программа инженерно-геодезических изысканий, утвержденная генеральным директором ЗАО «ГРИС» (2015 г.).

В программе поставлены цели и задачи инженерно-геодезических изысканий, дана физико-географическая характеристика исследуемой территории, приведены состав и объемы топографо-геодезических и гидрографических работ, определены методики и технологии их выполнения (полевые и камеральные), представлен перечень отчетных материалов.

Инженерно-гидрометеорологические изыскания

Договором на инженерно-гидрометеорологические изыскания разработка программы инженерных изысканий не предусмотрена.

Инженерно-экологические изыскания

Программа инженерно-экологических изысканий утверждена генеральным директором ФГУП «Южморгеология» и согласована директором ООО «Морпроект-Престиж».

2.1.3. Реквизиты (номер, дата выдачи) положительного заключения экспертизы в отношении применяемой типовой проектной документации (в случае, если для проведения экспертизы результатов инженерных изысканий требуется представление такого заключения):

Применение типовой проектной документации не предусмотрено.

2.1.4. Иная представленная по усмотрению заявителя информация, определяющая основания и исходные данные для подготовки результатов инженерных изысканий:

2.1.4.1. Сведения о результатах обследования технического состояния пирса автопассажирской переправы

Представлены материалы «Инженерно-технического обследования автопассажирского пирса (причалы №№ 3, 4) паромной переправы порта Кавказ», 2014 года, исполнитель – ЗАО «ППМТС «Пермснабсбыт».

Существующий пирс автопассажирской паромной переправы в порту Кавказ по данным паспорта, составленного в 2004 г. и откорректированного в 2007 и 2013 г.г., построен в 2003 г. по проекту ООО «Стройинформ», как причал для паромной переправы.

Конструкция пирса выполнена в виде причального сооружения эстакадного типа. В качестве верхнего строения пирса использованы конструкции ПС-1 и ВБ от демонтированной морской буровой платформы, основанием для которого служат свай-трубы $\varnothing 1020 \times 13$ мм. Класс сооружения определен - III.

На пирсе располагаются причалы: № 3 (с северной стороны) и № 4 (с южной стороны). Общая длина каждого из причалов составляет 77,50 м. Ширина пирса - 8,00 м. Проектная глубина у причалов № 3 и № 4 составляет 4,78 м. Отметка кордона - 3,42 м от отсчетного уровня моря, принятого за «0,00». Положение отсчетного уровня моря соответствует отметке «минус» 0,520 м БСВ.

Верхнее строение причала скомпоновано из сварных пространственных ферм: из 3-х блоков типа ВБ и двух типа ПС-1. На свай-трубы опираются блоки ВБ, а на них, как мостовые пролеты, монтируются ПС-1. Вместе они составляют конструкцию длиной 77,5 метров и шириной 8,0 метров.

В качестве свай использованы металлические трубы $\varnothing 1020 \times 13$ мм. Количество и шаг свай определен конструктивными особенностями верхнего строения, где требуется в каждый опорный узел по свае. Для защиты пролетной части блоков ПС-1 предусмотрены козловые опоры из трубы $\varnothing 478 \times 10$ с уклоном 3:1 и отметками низа вертикальных свай «минус» 8.780 м, наклонных свай – «минус» 10.480 м. Свай козловых опор заполнены бетоном с установкой арматурных каркасов. Продольный шаг свайного основания составляет 8,00 м и 7,00 м. Поперечный шаг составляет 8,0 м.

Длина свай $\varnothing 1020 \times 13$ мм переменная: от 15,00 м у берега до 20,0 м в голове пирса. Проектная глубина погружения свай определена отметками от минус 18.280 м до «минус» 13.280 м.

Пирс АПП оборудован нестандартными швартовными устройствами (11 шт.) из стальных труб различных диаметров: 219х6 мм (1 шт.), 250х10 мм (2 шт.), 280 мм (1 шт.) и 320 мм (7 шт.). Кнехты $\varnothing 250 \times 10$ мм установлены в 2005 г. хозспособом: одно на северной стороне пирса, второе – на территории берегоукрепления для швартовки паромов с северной стороны пирса. Данные кнехты являются аналогом кнехта I В-250 ГОСТ 112365-73 на усилие 16 тс.

Отбойные устройства представляют собой обойму из старогодних покрышек, набранными на вертикальную трубу, приваренную к опорному элементу блока ВБ. Отбойные устройства размещены только в узлах сопряжения блоков ВБ со сваями.

Козловые опоры, выполненные из труб $\varnothing 478 \times 10$ мм, жестко соединены с верхним строением с аналогичными описанными выше отбойными устройствами.

В соответствии с обследованиями для обеспечения безопасной эксплуатации пирса при приемке судов типа автопаром «Николай Аксененко» необходимо выполнить работы по замене отбойных устройств и установить дополнительный кнехт $\varnothing 325 \times 9$ мм в голове пирса на причале № 4.

По верху ферм на пирсе уложено железобетонное покрытие, размером поперечного сечения 8000x200 мм. На пирсе выполнено колесоотбойное устройство в виде стального уголка сечением 125x125 мм на стойках из уголка сечением 75x75 мм общей высотой 300 мм.

По результатам обследования выдано заключение со следующими выводами по физическому износу:

- свайное основание – 32%;
- верхнее строение – 30%;
- швартовые устройства – замена 100%;
- покрытие верхнего строения пирса – 10%

Существующий автопассажирский пирс паромной переправы признан ограниченно-работоспособным.

Самым слабым местом в конструкции существующего пирса АПП является его свайное основание, а именно, отметка погружения свай, которая недостаточна для восприятия усилий при сейсмическом воздействии.

Необходима реконструкция пирса эстакадного типа для обеспечения устойчивости и несущей способности самой конструкции и ее основных элементов.

2.2. Основания для разработки проектной документации

2.2.1. Сведения о задании застройщика или технического заказчика на разработку проектной документации:

Задание на разработку проектной документации по объекту «Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ» к Договору № 661/ДО-14 от 15.12.2014 г.

- Основание для разработки проектной документации: Протокол Министра транспорта Российской Федерации от 10.06.2014 № ОВ-25.

- Назначение объекта: Для обеспечения безопасного приема автопассажирских паромов различных типов.

- Вид строительства: Реконструкция.

- Заказчик: ФГУП «Росморпорт».

- Генпроектировщик: ОАО «Гипроречтранс»

- Цель работы: Восстановление работоспособности сооружения для постановки автопассажирских паромов с большими параметрами.

2.2.2. Сведения о документации по планировке территории (градостроительный план земельного участка, проект планировки территории, проект межевания территории), о наличии разрешений на отклонение от предельных параметров разрешенного строительства, реконструкции объектов капитального строительства:

Градостроительный план земельного участка для объекта капитального строительства – реконструкция причалов № 3 и № 4, не требуется.

Представлено Распоряжение Правительства Российской Федерации от 12 августа 2009 № 1150-р об установлении границ акватории морского порта

Кавказ, в соответствии с которыми реконструируемый пирс (причалы № 3 и № 4) находится в водных границах порта Кавказ.

Представлена копия свидетельства о государственной регистрации права Управление Федеральной регистрационной службы по Краснодарскому краю от 16.03.2016. Повторное взамен, свидетельства 18.02.2005 № 23-23/44-4/2005-348.

Субъект права: Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт».

Объект права: Пирс для автопассажирской паромной переправы, общая площадь 625,7 кв. м.

Кадастровый номер: 23:30:0101013:589.

Представлен паспорт причального сооружения «Пирс для автопассажирской паромной переправы», разработанный ООО «НовоморНИИпроект» в 2013 г., согласованный руководителем ТФ ФГУП «Росморпорт».

Представлен договор водопользования от 27.01.2012 3 ГО-00.00.00.000-М-ДИБВ-Т-2012-01276/00 между ФГУП «Росморпорт» и Кубанским бассейновым водным управлением федерального агентства водных ресурсов в соответствии с Водным Кодексом Российской Федерации от 03.06.2006 № 74-ФЗ.

2.2.3. Сведения о технических условиях подключения объекта капитального строительства к сетям инженерно-технического обеспечения:

- Письмо от 23.01.2015 № 98У АЧБФ ФГУП «Росморпорт» о технических условиях на проектирование сетей электроснабжения и присоединения к существующим сетям.

2.2.4. Иная представленная по усмотрению заявителя информация об основаниях, исходных данных для проектирования

- Письмо некоммерческой организации «Единая Транспортная дирекция» (АНО «ЕТД») от 09.12.2014 № 70С-1/701 о технических характеристиках аппарелей расчетных паромов.

- Письмо ЗАО «Морское инженерное бюро - СПб» от 30.12.2014 № 01/12-14-30 о предоставлении технических характеристик паромов.

- Письмо Администрации МО Темрюкский район от 13.01.2015 № В-140/03-47/15-24 о предоставлении информации по объектам культурного наследия.

- Письмо Администрации МО Темрюкский район от 15.01.2015 № В-140/07-115/15-24 о санитарно-защитных зонах.

- Письмо от 24.12.2014 № 65.01-8785/14-14 Государственного Управления Ветеринарии Краснодарского края о предоставлении информации в районе проектируемого объекта.

- Письмо АЧБФ «Росморпорт» от 12.02.2015 № 0526/02 о предоставлении исходных данных по планируемому количеству судозаходов к пирсу АПП.

- Письмо ФГУП «РОСМОРПОРТ» от 03.02.2015 № АЛ-32/876-28 о предоставлении дополнительных исходных данных.

- Письмо Министерства природных ресурсов Краснодарского края от 24.08.2015 № 202-14120/15-11.2 о границах особо охраняемых природных территорий регионального значения.

- Письмо Министерства природных ресурсов Краснодарского края от 03.09.2015 № 202-14937/15-11.2 о наличии особо охраняемых природных территорий регионального значения в зоне размещения пирса АПП в порту Кавказ.

- Письмо Муниципального образования Темрюкский район Краснодарского края от 03.09.2015 № В-140/04-7947/15-24 о наличии особо охраняемых природных территорий регионального значения в зоне размещения пирса АПП в порту Кавказ.

- Письмо АЧБФ ФГУП «Росморпорт» от 14.10.2015 № 1677 о сроках строительства пирса автопассажирской паромной переправы в п. Кавказ.

- Согласование проектных решений по разделу «Безопасность мореплавания» директором ООО НИО «ПЛЕЯДА» и капитаном морского порта Кавказ от 24.02.2015 г.

- Письмо ФГУП «Росморпорт» от 28.08.2015 № 1351 о внесении изменений в техническое задание в части принятия за расчетное судно паром «Победа» с осадкой 3,80 м.

- Письмо ФГУП АЧБФ «Росморпорт» от 21.09.2015 № 1516 о дополнении к заданию на проектирование о проектной глубине и периодических ремонтных дноуглубительных работах на операционной акватории.

- Письмо ФГУП «Росморпорт» от 19.04.2016 № АТ-32/3726-28 об исключении из состава проектной документации отчета «Технический отчет по гидрографическим и топогеодезическим работам», арх. № 88762 и включении отчета арх. № 1910, выполненного ЗАО «ГРИС».

3. Описание рассмотренной документации (материалов)

3.1. Описание результатов инженерных изысканий

3.1.1. Стадия рассмотрения результатов инженерных изысканий:

Результаты инженерных изысканий рассмотрены впервые.

3.1.2. Топографические, инженерно-геологические, экологические, гидрологические, метеорологические и климатические условия территории, на которой предполагается осуществлять строительство, реконструкцию объекта капитального строительства, с указанием наличия распространения и проявления геологических и инженерно-геологических процессов (карст, сели, сейсмичность, склоновые процессы и другие):

3.1.2.1. Инженерно-геологические изыскания

В геоморфологическом отношении участок расположен в прибрежной зоне и акватории Керченского пролива Черного моря. Абсолютные отметки дна акватории составляют до минус 9.000 м (от минус 4.250 до минус 7.050 по устьям скважин).

В геолого-литологическом строении до разведанной глубины 37,0 м принимают участие:

- четвертичные морские отложения, представленные суглинком текуче-пластичной консистенции, иловатым, с примесью органического вещества, с включениями битой ракушки до 15% мощностью от 2,1 до 5,6 м, песком мелким, средней плотности, насыщенными водой мощностью от 0,4 до 3,1 м, супесью пластичной мощностью от 6,2 до 8,9 м, глиной тугопластичной консистенции, вскрытая мощность 26,4 м.

На период изысканий подземные воды не вскрыты.

Воды акватории среднеагрессивные к бетону на портландцементе марки W4, сильноагрессивные к арматуре железобетонных конструкций при периодическом смачивании и слабоагрессивные при постоянном погружении.

Сейсмичность района в соответствии с картой ОСР-97 «А» составляет 8 баллов. Расчетная сейсмичность для периода повторяемости 1 раз в 500 лет составляет 9 баллов.

3.1.2.2. Инженерно-геодезические изыскания

Инженерно-геодезические изыскания проведены на территории и акватории морского порта Кавказ, расположенного в Темрюкском районе Краснодарского края. Район работ освоенный, характеризуется развитой инженерно-транспортной инфраструктурой. В непосредственной близости от порта расположена железнодорожная станция Кавказ, построенная для обслуживания железнодорожной переправы, на территории порта проложена железнодорожная ветка. К порту примыкает автодорога федерального значения. Акватория порта ограждена Северным и Южным молами.

Исследуемая территория находится в северной части Керченского пролива, на границе Азовского и Черного морей, на западном побережье полуостровной косы Чушка, образованной песчаными наносами и протянувшейся от мыса Ахиллеон на юго-запад, в сторону Черного моря. Побережья Азовского моря входят в группу равнинных, с долинным и овражно-балочным рельефом. Восточный берег Керченского пролива от Таманского залива до мыса Ахиллеон в основном низкий. Рельеф дна Керченского пролива представляет собой полугую возвышенность, равномерно понижающуюся от центра в сторону морей. Дно акватории вдоль побережья представляет собой обширную отмель, которая изобилует рифами и банками. В наиболее возвышенной части косы изобата 2 м проходит на расстоянии 250 - 300 м от берега.

Пирс автопассажирской паромной переправы примыкает в корневой части к берегоукреплению 2-го района Северное. Общая протяженность пирса - 77,5 м, ширина - 8,0 м. Территория порта частично застроена, имеет твердое покрытие, инженерные коммуникации. Абсолютные отметки в границах топографической съемки изменяются от 2,92 (на пирсе) до 1,91 м (береговой участок). Глубина акватории, прилегающей к реконструируемому пирсу изменяется от 4 до 7 м. Подводный склон от берега до глубин 8 - 10 м пологонаклонный. Максимальная глубина исследуемого участка составляет 9,0 м.

Исходная геодезическая основа района работ представлена пунктами триангуляции и полигонометрии государственной геодезической сети.

3.1.2.3. Инженерно-гидрометеорологические изыскания

Расчетные характеристики ветра, волнения и скорости течений, сведения о заносимости в районе реконструируемого причала приведены по паспорту объекта.

Среднегодовая температура воздуха составляет плюс 11,8°C, Средние месячные температуры воздуха самых теплых месяцев – июля и августа – плюс 23 - 24 °С, самых холодных месяцев – января и февраля – плюс 1°C. Первые заморозки отмечаются в середине – конце ноября, последние могут наблюдаться в марте.

Среднее многолетнее количество осадков за год составляет 479 мм, среднее за год число дней с осадками – около 120 мм. Устойчивый снежный покров, который удерживается 30 и более дней подряд, в данном районе наблюдается в 10 - 20% зим. Максимальная высота снежного покрова за зиму составляет 39 см.

Количество дней с туманом в среднем за год – 41. Сильные туманы наблюдаются главным образом в холодную половину года. Повторяемость туманов с видимостью менее 100 м может составлять 10 дней в году. Зимой туманы могут продолжаться более 100 ч. В среднем сильный туман сохраняется в течение 6 - 12 ч. Продолжительность непрерывных периодов с видимостью менее 1 км не превышает 24 - 28 ч.

В среднем за год наблюдается 20 - 25 дней с грозой. Максимум их повторяемости приходится на июль (7 - 9 дней в месяц), 40% гроз продолжаются менее 1 ч., 35 - 40% - от 1 до 3 ч.

Среднее за год число дней с гололедом – 4, с изморозью – 2.

Сильные метели наблюдаются 1 раз в три - пять лет, в среднем – 4 дня в год. Средняя продолжительность метели составляет 8 - 9 ч. При этом видимость сокращается до 0,2 - 1,0 км.

В течение года сильные ветры (более 10 м/с) составляют 11%, штормовые (более 20 м/с) – 0,07%, они наблюдаются в основном с октября по апрель. Максимальную повторяемость (18%) имеют ветры северо-восточного направления, наименьшую (6%) – юго-восточного. Повторяемость штилей не превышает 4%.

Максимальная расчетная скорость ветра повторяемостью 1 раз в 25 лет для района Темрюк - Керченский пролив составляет 31 м/с. Наибольшей скоростью в течение года обладают ветры северного сектора. Максимальная скорость ветра согласно паспорту объекта составляет 41 м/с.

Наиболее опасными являются ветры юго-западного направления, при которых высота волн может достигать в среднем 3,67 м на глубинах 12 м. Повторяемость опасного ветра составляет 14%.

Параметры расчетной волны в шторме, возможном 1 раз в 50 лет: высота 1% обеспеченности – 126 м, средняя длина – 29 м; средний период – 4,81 с. Акватория порта ограждена защитными молами, что обеспечивает защиту портовых сооружений от волновых воздействий.

Средний многолетний уровень моря в районе проектируемых сооружений равен минус 0,28 м Балтийской системы высот 1977 г. (БС77). Отметка минимального уровня моря 98% обеспеченности равна минус 0,52 в БС77 (Керчь).

Отметка максимального уровня моря 1% обеспеченности составляет плюс 0,86 м БС77 (Опасное).

За зиму лед появляется и исчезает до 10 - 12 раз. Плавание судов через Керченский пролив в мягкие и умеренные зимы осуществляется непрерывно. Наибольшую опасность для мореплавания в Керченском проливе представляет дрейфующий лед и особенно его подвижки при перемене ветра. Средняя толщина льда около 30 см, максимальная – 55 см. Толщина торосистого льда достигает 1 -2 м, а размеры ледяных полей – 1 - 3 км².

Согласно паспорту сооружения, величина деформаций дна в районе реконструируемого причала составляет 30 см за год. В пределах операционной акватории и границ района проектирования эта величина может колебаться в зависимости от интенсивности движения судов, направления нагонных волн в Керченском проливе, продолжительности стоянки судов у пирса. Объем донных наносов в течение года может изменяться и контролируется гидрографами Таманского управления ФГУП «Росморпорт».

3.1.2.4. Инженерно-экологические изыскания

Лабораторные исследования морской воды показали, что концентрации загрязняющих веществ не превышают ПДК по всем компонентам (нитраты, нитриты, взвешенные вещества, нефтепродукты, тяжелые металлы, фосфаты, БПК₅). Донные отложения на рассматриваемом участке представляют собой илистые пески серые, мелкие, средней плотности. По комплексу семи загрязняющих веществ и хлорсодержащих соединений донных осадков Черного моря в пределах порта Кавказ автопассажирского пирса классифицируются как умеренно загрязненные.

Проектируемый объект расположен на акватории порта Кавказ, в Керченском проливе. Акватория подвержена сильному антропогенному прессу. Орнитофауна косы Чушка представлена 15 отрядами. Доминируют отряды воробьинообразные (36,2 % от всей орнитофауны), ржанкообразные (22,3 %) и гусяобразные (11,7 %). Соколообразных – 6,4 %, аистообразных и голубеобразных – по 4,3 %, поганкообразных и журавлеобразных – по 3,2 %, ракшеобразных – 2,1 %. Всего по 1,1 % от всего разнообразия птиц приходится на отряды веслоногие, кукушкообразные, совообразные, козодоеобразные, стрижеобразные и удообразные. Коса Чушка и ее окрестности является местом с высоким уровнем разнообразия, также здесь встречаются редкие и охраняемые виды птиц. Так, на косе Чушка отмечено 8 видов птиц, занесенных в Красные списки различного ранга. Из них на пролете и зимовке встречаются большой кроншнеп, черноголовый хохотун и морской голубок. На косе Чушка встречаются три вида, состояние которых в Европе неблагоприятно, но основной ареал лежит за ее пределами со статусом «снижающий численность». Это морской зуек, малая крачка и большой кроншнеп. Шилоклювка имеет статус «локально распространенный». Ходулочник, кулик-сорока, черноголовый хохотун и морской голубок характеризуются статусом «вызывают наименьшее опасение». Согласно Красному списку МСОП все виды имеют статус «вызывающие наименьшее опасение». В Красную книгу Российской Федерации занесено 6 видов птиц.

Большой кроншнеп и малая крачка имеют статус «сокращающийся в численности», ходулочник, шилоклювка и кулик-сорока – «редкие», а черноголовый хохотун относится к категории 5 – «восстановленный и восстанавливающийся». Перечисленные виды птиц не гнездятся на территории порта «Кавказ». Млекопитающие представлены синантропными видами.

Рассматриваемый район (Керченский пролив и предпроливье) является акваторией основных сезонных миграций промысловых рыб: хамсы, сельди и др. Миграционные пути барабули, как и хамсы, проходят в узкой прибрежной зоне на глубине до 20 метров. Барабуля – бентофаг, образует в Черном море две экологические формы – жилую и мигрирующую. Первая форма обитает вдоль Кавказского побережья (Батуми, Сумса, Новый Афон), держится локально и совершает миграции весной на малые глубины (10-12 м) для нереста и нагула, осенью – на глубины 50-80 м – на зимовку.

Качественный состав зоопланктона на исследуемом участке довольно беден и представлен в весенний период незначительным количеством видов (8 видов). Весной в начальной стадии размножения находятся личинки бентосных организмов – полихеты, гарпактициды, баянусы и личинки двустворчатых моллюсков, которые представлены в пелагиали единично. На их долю приходится 12%. Фауна макрозообентоса в весенний период представлена 6 видами животных (3 – моллюсков, 3 – ракообразных, 1 полихета). Численность макрозообентоса в среднем по району составляет 471 экз./м², биомасса – 12,03 г/м². По численности доминировал мелкий брюхоногий моллюск гидробии, концентрация которого в среднем по району исследования насчитывает 433 экз./м², при биомассе 0,55 г/м². Наибольшая биомасса отмечена у двустворчатого моллюска *Plagiocardium simile* (в среднем 10,5 г/м²). Остальные представители макрозообентоса представлены мелкими единичными экземплярами двустворчатого моллюска *Mytilaster lineatus*, бокоплавом *Ampelisca diadema*, усонгим раком баянусом и полихетой *Nephtys hombergii*. В порту Кавказ донные осадки представляют собой илистый грунт, что не позволяет селиться и произрастать на данном участке прибрежья макрофитами, чем объясняется отсутствие водорослей макрофитов в акватории порта Кавказ.

В акватории Порты Кавказ в составе прибрежного растительного комплекса удалось зарегистрировать развитие 29 форм диатомовых, 10 форм динофитовых и 3 – синезеленых водорослей. Отдел синезеленых водорослей представлен пресноводными видами, а диатомовые имеют в своем составе, как виды морского происхождения, так и солоноватоводные и пресноводные таксоны. Выделяются два основных экологических комплекса водорослей: холодно- и тепловодный, а также наличие трех максимумов в развитии фитопланктона: весеннего, осеннего (с преобладанием холодолюбивых) и летнего (с преобладанием теплолюбивых). Ранневесенний период характеризуется абсолютным доминированием диатомовых *Skeletonema costatum* и рядом видов родов *Chaetoceros* и *Coscinodiscus*, а субдоминирующее положение занимают представители родов *Cyclotella* и *Thalassiosira*. Численность фитопланктона в этот период колеблется от нескольких сотен тысяч до нескольких миллионов клеток в литре, а биомасса достигает 10-13 г/м³.

По данным Управления государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края (письмо от 21.04.2016 № 7802157/16-01-21), на земельном участке на акватории порта Кавказ площадью 1,39 га, для реконструкции пирса, по данным единого государственного реестра памятников, перечня выявленных объектов культурного наследия, материалам архива управления, объекты культурного наследия (памятники истории и культуры), а также зоны их охраны на рассматриваемом земельном участке не значатся. Использование земельного участка площадью 1,39 га для реконструкции пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ представляется возможным при условии выполнения требований действующего законодательства (п. 4 ст. 36 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации»).

Согласно письму Минприроды Края от 24.12.2014 № 202-19401/14-11.2, Темрюкский район является курортом местного значения. Согласно письму Администрации МО «Темрюкский район» от 08.04.2016 № В-140/04-3306/16-24, рассматриваемый объект расположен вне границ зон горно-санитарных охраны курортов местного значения. Согласно письму 08.04.2016 № В-140/04-3305/16-24, проектируемый объект расположен вне границ зон санитарной охраны районов водопользования.

Проектируемый объект расположен вне границ ООПТ федерального, регионального и местного значения (письмо Минприроды России от 26.01.2015 №12-47/1332, письмо Минприроды Края от 24.12.2014 № 202-19401/14-11.2, письмо Администрации МО «Темрюкский район» от 30.12.2014 № В-140/07-11615/14-24).

Скотомогильники и биотермические ямы отсутствуют (письмо ГУ Ветеринарии Краснодарского края от 24.12.2014 № 65.01-8785/13-13). Согласно письму Администрации МО «Темрюкский район» от 15.01.2015 № В-140/07-115/15-24, на участке ведения работ зоны санитарной охраны источников водоснабжения, а также санитарно-защитные зоны отсутствуют.

Согласно письму Департамента по недропользованию на континентальном шельфе и мировом океане «Моргео» от 24.04.2015 № АЕ-04-222, в недрах под участком работ полезные ископаемые отсутствуют.

3.1.3. Сведения о выполненных видах инженерных изысканий:

На рассмотрение представлены инженерно-геодезические, инженерно-геологические, инженерно-гидрометеорологические и инженерно-экологические изыскания и материалы обследования технического состояния автопассажирского пирса паромной переправы в морском порту Кавказ.

3.1.4. Сведения о составе, объеме и методах выполнения инженерных изысканий:

3.1.4.1. Инженерно-геологические изыскания

Полевые инженерно-геологические работы проводились в марте и в августе 2015 г. и дополнительно в марте 2016 г.

Состав работ:

- механическое бурение 4 скважин колонковым способом глубиной до 16,0 м, с отбором образцов грунта, всего: 88,0 п.м, бурение 2 скважин всего 74,0 п.м, бурение 3 скважин глубиной до 22,0 м, всего 66,0 п.м;
- комплекс лабораторных работ для определения физико-механических свойств грунтов, химический анализ проб подземных вод и вытяжек из грунтов;
- сбор, систематизация и обработка архивных данных, материалов изысканий прошлых лет, камеральная обработка материалов полевых и лабораторных исследований, составление отчета.

3.1.4.2. Инженерно-геодезические изыскания

Сроки проведения изысканий: февраль 2015 г.

Системы координат - Местная. Система высот - Балтийская.

- обследование исходных геодезических пунктов - 6 пунктов;
- создание опорной геодезической сети с применением глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS;
- развитие съемочной геодезической сети проложением теодолитно-высотных ходов;
- создание инженерно-топографического плана М 1:500 с сечением рельефа горизонталями через 0,5 м - 0,38 га;
- батиметрическая съемка (промеры глубин) - 4,22 га;
- составление совмещенного топографо-батиметрического плана - 4,6 га;
- планово-высотная привязка инженерно-геологических выработок - 7 скв.;
- составление технического отчета.

Топографическая съемка выполнялась тахеометрическим методом с точек съемочного обоснования электронным тахеометром. Промеры глубин производились с промерного катера, оснащенного гидрографическим комплексом на базе однолучевого эхолота. Камеральные работы проведены с использованием программного обеспечения Trimble Business Center, Free Reason, CREDO, SonarXP, AutoCAD. План сетей подземных сооружений согласован с эксплуатирующими организациями. По результатам полевого контроля и приемки работ оформлен акт от 01.03.2015.

3.1.4.3. Инженерно-экологические изыскания

Цель проведения работ заключается в исследовании участка водного объекта в соответствии с программой на проведение инженерно-экологических изысканий, а именно проведение исследования компонентов окружающей природной среды, изучение направления и скорости течений, проведение геоморфологических исследований в районе расположения проектируемого объекта для экологического обоснования проектной документации.

Инженерно-экологические изыскания выполнены в объеме, представленные в таблице.

Виды работ	Объем работ
Отбор проб воды с глубины 0,5 м и с придонной части	4 точки по 2 пробы на акватории
Отбор проб грунта донных отложений	4 точки на акватории
Комплекс специализированных экологических исследований акватории	1,39 га

Инженерно-экологические изыскания выполнены на стадии проектной документации в соответствии со СНиП 11-02-96; СНиП 10-01-94; СП 11-102-97.

3.1.5. Сведения об оперативных изменениях, внесенных заявителем в результаты инженерных изысканий в процессе проведения экспертизы:

3.1.5.1. Инженерно-геологические изыскания

В дополнительных материалах представлено:

- а) письмо ФГУП «Росморпорт» от 31.03.2016 № 568, в котором для оценки сейсмичности выбрана карта ОСР-97 «А»;
- б) расчетная сейсмичность площадки;
- в) материалы дополнительно проведенных инженерно-геологических изысканий в марте 2016 г.

3.1.5.2. Инженерно-геодезические изыскания

В процессе проведения государственной экспертизы представлены дополнительные материалы (Книга 2. Инженерные изыскания. Часть 2. Технический отчет о гидрографических и топогеодезических работах (откорректировано по замечаниям ФАУ «Главгосэкспертиза России» от 23.03.2016 № 1239-16/ГГЭ-10520/04). Том 01.12.02.02. Шифр 661/ДО-14.ИГИ2 ОАО «Гипро-речтранс». Москва-2015):

- а) картограмма выполненных работ с границами участка изысканий, совмещенная со схемой созданной планово-высотной геодезической сети;
- б) ведомость обследования исходных геодезических пунктов с оценкой пригодности их к использованию, описания и абрисы геодезических пунктов;
- в) материалы вычислений, уравнивания и оценки точности спутниковых измерений;
- г) материалы согласования плана сетей подземных сооружений с эксплуатирующими эти сети службами;
- д) данные о метрологической поверке (калибровке) средств измерений, выполненной до начала полевых работ;
- е) акт полевого контроля и приемки выполненных работ;
- ж) схема планово-высотного обоснования;
- з) совмещенный (сведенный и увязанный в плановом и высотном отношении) инженерно-топографический план прибрежной территории и прилегающей к ней акватории.

3.1.5.3. Инженерно-гидрометеорологические изыскания

В дополнительных материалах представлены:

- а) отметки уровня моря различной обеспеченности для 2 пунктов на акватории Керченского пролива – Керчь и Опасное;
- б) данные о неблагоприятных воздействиях, оказываемых действующим сооружением на водную экосистему и атмосферный воздух;
- в) обеспеченность (в системе) и период повторяемости расчетной волны, оценка деформаций дна акватории изысканий согласно паспорту объекта;
- г) сведения о видах и объемах выполненных инженерно-гидрометеорологических изысканий.

3.1.5.4. Инженерно-экологические изыскания

В дополнительных материалах представлены:

- а) откорректированный отчет по инженерно-экологическим изысканиям (в т.ч. сведения о площади реализации проектных решений, о бентосных сообществах акватории строительства);
- б) откорректированная программа работ;
- в) протокол лабораторных исследований проб от 04.03.2015 № 102.094.2015 (исследования радионуклидов в донных отложениях выполнены ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Краснодарском Крае»);
- г) протокол испытаний от 30.09.2015 № 2958 (исследования донных отложений выполнены ГНЦ ФГУП «Южморгеология»);
- д) письмо Администрации МО «Темрюкский район» от 15.01.2015 № В-140/07-115/15-24 (об отсутствии источников водоснабжения);
- е) справка от 24.03.2014 №142хл/89А ФГБУ «Северо-Кавказского УГМС» (фоновые концентрации загрязняющих веществ в атмосферном воздухе);
- ж) справка Центральной аналитической лаборатории ГНЦ ФГУП «Южморгеология» (о фоновых концентрациях мышьяка в донных осадках);
- з) письмо Управления государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края от 14.04.2016 № 780-1960/16-01-22 (об отсутствии объектов культурного наследия на земельном участке);
- и) письмо Администрации МО «Темрюкский район» от 08.04.2016 № В-140/04-3306/16-24 (о границах зон горно-санитарной охраны курортов местного значения);
- к) письмо от Департамента по недропользованию на континентальном шельфе и мировом океане «Моргео» от 24.04.2015 № АЕ-04-222 (об отсутствии месторождений полезных ископаемых);
- л) письмо Управления государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края от 21.04.2016 № 7802157/16-01-21 (об отсутствии объектов культурного наследия).

3.2. Описание технической части проектной документации

3.2.1. Стадия рассмотрения проектной документации:

Проектная документация рассмотрена впервые.

3.2.2. Перечень рассмотренных разделов проектной документации:

Раздел 1. Пояснительная записка.

Раздел 2. Схема планировочной организации земельного участка.

Раздел 4. Конструктивные и объемно-планировочные решения.

Раздел 5. Сведения об инженерном оборудовании, о сетях инженерно-технического обеспечения, перечень инженерно-технических мероприятий, содержание технологических решений.

Раздел 6. Проект организации строительства.

Раздел 8. Перечень мероприятий по охране окружающей среды.

Раздел 9. Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности.

Раздел 10. Мероприятия по обеспечению доступа инвалидов.

Раздел 12. Иная документация в случаях, предусмотренных федеральными законами.

3.2.3. Описание основных решений (мероприятий) по каждому из рассмотренных разделов:

3.2.3.1. Схема планировочной организации земельного участка

Генеральный план и транспорт

В административном отношении, участок объекта реконструкции размещен на акватории порта Кавказ, находящегося в собственности ФГУП «Росморпорт».

Пирс автопассажирской паромной переправы является объектом морского транспорта. Класс гидротехнического сооружения – III (п. 4, табл. Б.1, приложение «Б» СП 58.13330.2012 «СНиП 33-01-2003 «Гидротехнические сооружения. Основные положения»).

Сооружение размещается на землях, покрытых поверхностными водами, на которые не распространяется действие градостроительных регламентов.

Существующие ограничения (обременения) права не зарегистрировано.

Санитарно-защитная зона для данного гидротехнического сооружения не регламентирована.

Ширина водоохраной зоны составляет 500 м.

Причалы № 3 и № 4 автопассажирской паромной переправы эксплуатируются на правах договора аренды ООО «Морская дирекция».

Гидротехническое сооружение (пирс) автопассажирской паромной переправы принадлежит на праве хозяйственного ведения ФГУП «Росморпорт». Кадастровый номер земельного участка 23-23/44-4/2005-348.

Проектируемая реконструкция пирса предназначена для приема и перевозки паромными пассажирами и колесной техники между портами «Крым» и «Кавказ».

Для обеспечения безопасной швартовки паромов различных типов предусматривается устройство в головной части отбойно-швартовного пала размерами в плане 4,0х4,0 м.

Пирс автопассажирской паромной переправы примыкает в корневой части к берегоукреплению 2-го района Северное.

Корневая часть пирса отстоит от берегоукрепления второго района Северное на расстояние 1,50 м. Сопряжение пирса с берегом выполняется устройством свободно опирающейся аппарели.

Земельный участок для эксплуатации пирса имеет площадь 0,06 га.

Проектными решениями предусматривается создание причалов № 3, № 4 по обе стороны пирса. Протяженность каждого причала – 104,50 м. Отметка линии кордона причалов принята 3.000 БС.

Планировочные отметки реконструируемого пирса обоснованы техническими характеристиками расчетных типов судов и существующими отметками прилегающей территории.

Параметры судов приведены в таблице.

Наименование параметров	«Ионас»	«Крым»	«Глюкофилоза III»	«Победа»
Назначение судна	Перевозка накатным способом с носовой и кормовой схемой грузопереработки и пассажиров			Перевозка колесной техники и пассажиров
Дедвейт, т	1864	1068	874,08	695
Водоизмещение, т	3041	4959	-	1997
Длина наибольшая, м	93,86	99,3	102,2	99,65
Ширина, м	15	17,80	18,0	16,50
Осадка в грузу, м	3,10...3,60	3,80	2,70	3,80
Пассажировместимость, чел.	604	30	500	420
Вместимость колесной техники, (легковые а/м) ед	169	160	120	130
Вместимость колесной техники, (автобусы) ед	-	-	-	14

За расчетные суда приняты: паром «Глюкофилоза», имеющий наибольшие габаритные характеристики, а по расчётной осадке – паромы «Крым» и «Победа».

Отведение поверхностных вод обеспечивается в систему ливневой канализации. Общая площадь водосбора составляет 0,06 га.

Благоустройство территории пирса предусматривает покрытие из тротуарной плитки с устройством разуклонки к люкам ливневой канализации.

Участок реконструкции примыкает к основной территории действующего предприятия, связанного с автомобильной дорогой федерального значения М25. Въезд на территорию пирса и выезд осуществляется по автомобильным проездам порта с твердым покрытием.

При входе в порт судно следует по фарватеру № 28. Проход расчетных типов судов к операционной акватории с пирсовым размещением причального фронта предусматривается по фарватеру с существующими глубинами. Разво-

рот судна к причалам № 3 и № 4 производится по ходу без раскантовки в пределах разворотного круга \varnothing 300 м.

В соответствии с п. 2.3.4.5 РД 31.3.01.01-93 «Руководство по технологическому проектированию морских портов» определяем ширину операционной акватории.

Проектными решениями предусматривается существующая схема осуществления перегрузочных операций с размещением причального фронта (причалы № 3 и № 4) по обе стороны пирса (по одному причалу с каждой стороны).

Операционная акватория пирса ограничена с правой стороны акваторией причала № 5 для приема железнодорожных паромов, а с левой – акваторией причала для отстоя судов, швартующихся у причальной стенки берегоукрепления 2-го района Северное.

Согласно таблице 12 РД 31.3.01.01-93 расчетная ширина операционной акватории с двухсторонним расположением причалов составляет:

- для причала № 3 $2B_{c \text{ пр. } 3} + B_{c \text{ пр. } 2} + L_6$;
- для причала № 4 $2B_{c \text{ пр. } 4} + B_{c \text{ пр. } 5} + L_6$.

$L_6 = 45$ м суммарная длина буксира-кантовщика и проекции буксирного троса на горизонтальную плоскость. Учитывая, что расчетные суда оборудованы подруливающими устройствами, согласно рекомендациями Обязательных распоряжений по порту Кавказ, возможно осуществление швартовных операций без использования буксирного обеспечения.

$B_{c \text{ пр. } 2} = 14$ м - ширина судна у причала № 2;

$B_{c \text{ пр. } 5} = 21$ м - ширина судна у причала № 5.

Ширина операционной акватории у причала № 3 составляет:

$B_{a \text{ пр. } 3} = 2 * 18,0 + 14 = 50,0$ м.

Ширина операционной акватории у причала № 4 составляет:

$B_{a \text{ пр. } 5} = 2 * 18,0 + 21 = 57,0$ м.

Ввиду особой стесненности причального фронта на участке существующего размещения пирса, принимается ширина операционной акватории равной протяженности берегоукрепления 2-го района Северное – 99,10 м, исходя из фактически сложившихся условий: у причала № 3 минимально возможная ширина – 42,10 м.

Фактическая ширина акватории между причалами № 4 и № 5 – 65,0 м, что позволяет осуществлять безопасные швартовные операции у причала № 4.

Длина пирса ($L_{\text{п}}$) автопассажирской паромной переправы принимается, исходя из габаритов существующего сооружения, с учетом требований обеспечения безопасности осуществления швартовных операций для расчетного парома путем устройства в головной части отбойно-швартовного пала.

$L_{\text{п}} = 77,5 + 27,0 = 104,50$ м.

Принимается длина операционной акватории (L_a), исходя из габаритных размеров существующего пирса и дополнительно проектируемого головного пала:

$L_a = L_{\text{п}} + 2B_c$ (п. 2.3.3.4 РД 31.3.01.01-97);

$L_a = 104,50 + 2 * 18 = 140,50$ м.

Площадь операционной акватории причалов № 3 и № 4 приняты в соответствии с нормативными требованиями и составляет:

$$S = (42,10 + 57,0) \times 140,50 = 13923,55 \text{ м}^2 \approx 1,39 \text{ га.}$$

Проектная глубина определена для расчетного судна с осадкой 3,80 м в соответствии с письмом Письмо некоммерческой организации «Единая Транспортная дирекция» (АНО «ЕТД») от 0912.2014 № 70С-1/701 о технических характеристиках расчетных паромов.

Навигационная глубина операционной акватории, необходимая для безопасного передвижения расчетного судна с заданной скоростью при самых неблагоприятных расчетных условиях равна 4,36 м в соответствии с пунктом 2.4.5 РД 31.3.01.01–97.

Проектная глубина равна 4,66 м с учетом запаса на заносимость (по паспорту) 0,3 м, а принята проектная глубина, согласно паспорту 4,78 м.

Проектная отметка дна у причалов № 3 и № 4 составляет «минус» 5.300 м в БСВ.

Обеспечение расчетных глубин вдоль причального фронта предусматривается путем проведения периодических ремонтных черпаний согласно проектной документации, разработанной по отдельному договору.

Безопасность судоходства

На основании проведенных исследований и научной проработки, выполненной ООО НИО «ПЛЕЯДА» при условии соблюдения рекомендаций, предусмотренных в главах 3-10 раздела «Безопасность судоходства», том 2.1 кн. 2, безопасность швартовки-отшвартовки и стоянки расчетных судов типа т/х «GLYKOFILOUSA III», «IONAS», «KRYM», «ПОБЕДА» у причалов № 3 и № 4 пирса АПП морского порта Кавказ обеспечивается при выполнении следующих условий:

1. Согласно, выполненных расчетов глубин в соответствии с требованиями п. 5.5 и п. 13.2 РД 31.3.05-97 «Нормы технологического проектирования морских портов» проектная глубина у причалов № 3 и № 4 для расчетного судна максимального из всего запланированного судопотока по осадке 3,80 м (типа т/х «ПОБЕДА», т/х «KRYM») должна составлять 4,78 м.

Проектная отметка дна у причалов № 3 и № 4 Пирса АПП в БСВ для максимального из расчетных судов по осадке (т/х «ПОБЕДА») должна составлять $-0,52$ (ноль порта Кавказ) $+ - 4,78 \text{ м} = - 5,30$ в БСВ.

При проведении безопасных швартовных операций с расчетными судами осадка судов должна соответствовать гарантированным глубинам, объявленным Распоряжением капитана морского порта Кавказ с учетом запаса глубины под килем.

Рекомендуется регулярно проводить промеры глубин у причала ввиду заносимости акватории порта Кавказ.

2. Согласно, выполненного расчета по количеству и мощности буксирного обеспечения необходимого для проведения швартовных операций с расчетными судами типа т/х «GLYKOFILOUSA III», «IONAS», «KRYM», «ПОБЕДА» для операций по вводу/швартовке и отшвартовке/выводу требуется буксирное обеспечение в количестве 2-х буксиров мощностью не менее 600 э.л.с.

Вышеперечисленные расчетные суда оборудованы подруливающими устройствами, швартовные операции могут производиться без использования буксирного обеспечения в виду конструктивных особенностей расчетных автопассажирских паромов.

Допустимая наименьшая ширина бассейна (нормативная) между причалами № 2 и № 3 в соответствии с расчетами без учета величины L_6 (суммарная длина буксира-кантовщика и проекции длины буксирного троса на горизонтальную плоскость) для расчетного судна максимального из всего запланированного судопотока по ширине 18,00 м (типа т/х «GLYKOFILOUSA III») должна составлять 50 м и 36 м (в случае наличия ошвартованного судна у причала № 2 с шириной 14 м).

Фактическая ширина бассейна между причалами № 2 и № 3 морского порта Кавказ (наибольший участок – 78 м, наименьший участок – 44 м) позволяет организовать операционную акваторию, потребную для проведения безопасных швартовных операций с вышеуказанными расчетными судами.

Допустимая наименьшая ширина бассейна (нормативная) между причалами № 4 и № 5 в соответствии с расчетами без учета величины L_6 (суммарная длина буксира-кантовщика и проекции длины буксирного троса на горизонтальную плоскость) для расчетного судна максимального из всего запланированного судопотока по ширине 18,00 м (типа т/х «GLYKOFILOUSA III») должна составлять 57 м и 44 м (в случае наличия ошвартованного судна у причала № 5 с шириной 21 м).

Фактическая ширина бассейна между причалами № 4 и № 5 морского порта Кавказ (65 м) позволяет организовать операционную акваторию, потребную для проведения безопасных швартовных операций с вышеуказанными расчетными судами.

3. Рекомендуются производить швартовные операции к причалам № 3 и № 4 пирса АПП морского порта Кавказ в соответствии с рекомендациями по осуществлению швартовных операций и схемами маневрирования для расчетного судна максимального из всего запланированного судопотока по линейным размерениям: длина – 102,2 м, ширина – 18,0 м (типа т/х «GLYKOFILOUSA III») на акватории морского порта Кавказ (Северный район).

Для расчетных судов типа т/х «GLYKOFILOUSA III», «IONAS», «KRYM», «ПОБЕДА» обеспечивается проведение швартовных операций при скорости ветра не более 15 м/с.

4. Рекомендуемые схемы стоянки расчетного судна максимального из всего запланированного судопотока по линейным размерениям: длина – 102,2 м, ширина – 18,0 м (типа т/х «GLYKOFILOUSA III») у причалов № 3 и № 4 представлены в гл. 9 (9.1 – для причала № 3; 9.2 – для причала № 4) раздела «БЕЗОПАСНОСТЬ СУДОХОДСТВА».

Выполнение технологических и расчетных решений, а также соблюдение рекомендаций, предусмотренных в разделе «БЕЗОПАСНОСТЬ СУДОХОДСТВА» в составе проектной документации позволяет обеспечить безопасную проводку, швартовку-отшвартовку и стоянку расчетных судов типа

m/x «GLYKOFILOUSA III», «IONAS», «KRYM», «ПОБЕДА» у причалов № 3 и № 4 пирса АПП морского порта Кавказ.

3.2.3.2. Архитектурные решения

Разработка раздела заданием на проектирование не предусматривается.

3.2.3.3. Конструктивные гидротехнические решения

Класс проектируемого сооружения, согласно п. 4 и табл. Б.1 СП 58.13330.2012 и П 33–01–2003 – III.

Проектной документацией предусматриваются следующие решения по реконструкции существующего пирса АПП.

Для предотвращения передачи усилий от навала швартуемых паромов и швартовных усилий проектом предусматривается устройство швартовно-отбойной системы, не связанной с конструкциями пирса АПП. Проектируемая отбойно-швартовная система состоит из следующих элементов: вертикально погружаемых свай из трубы $\varnothing 1020 \times 12$ мм, сталь С255, в поперечном направлении объединенных распорками из трубы $\varnothing 325 \times 8$ мм, сталь С255. Отметка низа свай – «минус» 22.800 м в БСВ. В продольном направлении сваи объединены между собой двумя балками из спаренных швеллеров 33П. На балки навешены вертикально отбойные устройства со средним шагом 2,5 м из резиновой трубы $\varnothing 400$ мм (длиной 2 м). Для обеспечения швартовки паромов в головной части свай устраиваются кнехты на усилие 25 т.

Самым слабым местом в конструкции существующего пирса АПП является его свайное основание, а именно, отметка погружения свай, которая недостаточна для восприятия усилий при сейсмическом воздействии. Проектными решениями предусматривается погружение дополнительных (дублирующих) свай из трубы $\varnothing 1020 \times 12$ мм, забиваемых вплотную (насколько это возможно технически) к существующим сваям с небольшим наклоном (3°) наружу. Глубина погружения этих свай («минус» 22.800 м в БСВ) обеспечивает восприятие нагрузок, возникающих при сейсмическом воздействии. В головной части эти сваи жестко посредством сварных соединений объединяются с существующими сваями и опорными частями ферм платформ.

По результатам расчетов максимальная расчетная нагрузка на сваи АПП составляет:

- основное сочетание нагрузок (без навала паромов и швартовных нагрузок) – 58,6 т;
- особое сочетание нагрузок (сейсмическая) – 43,4 т.

В головной части пирса предусматривается строительство головного пала размерами в плане 4x4 м, толщиной ростверка 1,2 м. Ростверк опирается на 4 наклонные сваи из трубы $\varnothing 1020 \times 12$ мм. Сопряжение всех свай с ростверком – жесткое. Все сваи погружаются с уклоном 5:1 под углом к осям 45° и между собой 90° . Все сваи погружаются до отметки «минус» 37.000 м в БСВ. Бетон армированного ростверка – В25, F150, W6. На пале навешиваются отбойные устройства из резиновой трубы $\varnothing 1000$ мм, длиной 1,5 м. Пал оборудуется двумя швартовными тумбами на усилие 40 т.

На верхнем строении АПП после ремонта ж/б плиты предусматривается устройство покрытия из тротуарной плитки с конвертовкой в центр модулей и установкой в них (в центрах) фильтр-патронов для очистки дождевых вод.

Пал соединяется с пирсом металлическим мостиком шириной в свету 900 мм. Конструкция мостика состоит из балок (швеллер 35Ш2, сталь С250), настила из просечно-вытяжной стали ПВА 506х680 по ТУ 36.26.11-89, ограждения высотой 1,1м из трубы □50х5.

Проектные глубины в оперативной акватории пирса от донных наносов в 30 см в год обеспечиваются ежегодным ремонтным дноуглублением, выполняемым ФГУП «Росморпорт» по отдельному договору.

Нагрузка на пирс АПП

В соответствии с «Нормами технологического проектирования морских портов» РД 31.3.05–97, по принятой технологии перегрузочных работ, гидротехническое сооружение рассчитано на следующие нагрузки (III категория нагрузок):

- от собственного веса конструкций;
- от безрельсового транспорта – Н–30;
- равномерно – распределенную нагрузку от обслуживающего персонала – 0,2 т/м²;
- от навала судна при подходе;
- от навала пришвартованного судна;
- швартовную;
- сейсмическую 9 баллов.

Максимальные усилия в элементах свайного основания приведены в таблице.

Названия нагружений	Расчетные усилия		
		Q	M _н /M _в , кН*м
Основное сочетание	-1014/664	10	890/500
Навал при подходе судна НГ1 + НГ4	-1219/822	49	732/510
Основное сочетание Швартовная нагрузка НГ1 + НГ5	-708/503	38	575/405
Особое сочетание Сейсмическая нагрузка НГ1 + НГ6	-255	5	4/30

Максимальные расчетные усилия в элементах отбойной системы приведены в таблице.

Названия конструктивных элементов	Расчетные усилия		
	N, кН	Q, кН	M, кН*м
Сваи	-128	224	1730
Продольные балки	-	124	211

Максимальные расчетные усилия в сваях существующего пирса приведены в таблице.

Сочетания нагрузок	Расчетные усилия		
	N, кН	Q, кН	M _н /M _в , кН*м
Основное сочетание НГ1 + НГ2 + НГ3	-586	14	166/112
Особое сочетание НГ1 + НГ3 + НГ6	-434,1	49	374/701,5

Требования к основным строительным материалам

Для изготовления свай следует применять трубу из стали С255 по ГОСТ 10704-91.

Для изготовления монолитных железобетонных и сборных конструкций применяется тяжёлый бетон по ГОСТ 26633-2012 на сульфатостойком портландцементе.

Применяемые классы бетонов:

– ж/б надстройка (включая тумбовые массивы) – В25, F150, W6;

Для армирования железобетонных конструкций пала следует применять арматурную сталь классов АI и АIII в соответствии с ГОСТ 5781-82*.

Марка стали для стержней класса АI – СтЗсп, СтЗпс, для стержней класса АIII – 25Г2С.

Мероприятия по обеспечению долговечности гидротехнических сооружений

Долговечность железобетонных конструкций обеспечивается применением бетона повышенной плотности и особо плотного (W4 и W6), морозостойкого (F150) на сульфатостойком портландцементе по ГОСТ 22266-2013, а также соблюдением действующих норм и правил по производству бетонных и железобетонных работ:

- СНиП 3.03.01-87 «Несущие и ограждающие конструкции»;

- ВСН 34-91 «Правила производства и приемки работ на строительстве новых, реконструкции и расширении действующих гидротехнических морских и речных транспортных сооружений», часть 1, раздел 7. Минморфлот СССР «Росречфлот» и Минтрансстрой СССР.

Долговечность металлических конструкций причалов от коррозии, обеспечивается путем их окраски специальными антикоррозийными составами в соответствии с требованиями СНиП 2.0311-85 «Защита строительных конструкций от коррозии».

Защитное покрытие на все элементы заводского изготовления наносится в условиях завода-изготовителя. При этом выполняются все требования ТУ к чистоте, подготавливаемой под окраску поверхности и технологии применяемого покрытия.

Элементы, изготавливаемые на месте монтажа, окрашиваются на стройплощадке. После монтажа изделий с проваркой всех стыков и узлов, участки поврежденной окраски зачищаются и окрашиваются в построечных условиях с соблюдением требований ТУ на окраску.

Для защиты от коррозии металлоконструкций свайного основания, верхнего строения причалов их поверхность покрывается составом по системе «Стилпейнт».

3.2.3.4. Сведения об инженерном оборудовании, о сетях инженерно-технического обеспечения, перечень инженерно-технических мероприятий, содержание технологических решений

3.2.3.4.1. Водоотведение

На площади существующего пирса автопассажирской паромной переправы в порту Кавказ, сети водоотведения ливневых стоков отсутствуют.

Сбор ливневых стоков предусматриваться с монолитного железобетонного верхнего строения пирса. Пирс разделен на 5 секций деформационными швами.

Сбор ливневых вод в каждой секции организован за счет вертикальной планировки с уклоном тротуарной плиткой к центру секции. Ливневые стоки отводятся через дождеприемные решетки, диаметром кольца 870x120, в фильтрующий патрон, устанавливаемый в отверстие железобетонной плиты и закрепляемый на опорной кольце.

Очистка ливневых вод осуществляется через сорбент МАУ размещенный в универсальном фильтр-патроне. Площадь водосбора одной секции -128 м².

Согласно технических характеристик указанных в паспорте принимается фильтр-патрон диаметром 920 мм, высотой 900 мм.

Технические требования к очищаемой воде:

- взвешенные вещества - не более 2000 мг/л.

В процессе очистки концентрация взвешенных веществ - не более 10мг/л.

Очищенная вода будет соответствовать требованиям санитарных норм и может быть сброшена в водоёмы рыбохозяйственного назначения.

Проектируемая система сбора и очистки ливневых вод обеспечивает соблюдение чистоты окружающей среды общепринятых нормативов - предельно допустимых концентраций вредных веществ.

Универсальные фильтр-патроны крепятся в железобетонном перекрытии пирса. Пропускная способность 4,0 м³/час.

Тротуарная плитка укладывается с уклоном к фильтр-патрону.

3.2.3.4.2. Электроснабжение

Электропитание наружного освещения паромной переправы предусмотрено от существующего щита РЩ-1, расположенного на территории АПП. От РЩ-1 до проектируемого распределительного щита ЩР запроектирован кабель типа ВВГнг, прокладываемый в металлическом лотке по ограждению. В существующем щите РЩ-1 устанавливается автоматический выключатель для под-

ключения проектируемых нагрузок. Учёт электроэнергии предусмотрен в проектируемом щите ЩР.

Расчётная мощность нагрузок наружного освещения пирса – 2,25 кВт.

Категория по надёжности электроснабжения проектируемого наружного освещения пирса – 3-я.

Управление включением наружного освещения предусмотрено в ручном и автоматическом режиме от щита ЩР.

Система заземления проектируемых сетей 0,4 кВ принята типа TN-C-S.

Освещение причала запроектирована прожекторами с газоразрядными лампами, устанавливаемыми на проектируемых прожекторных опорах высотой 11,5 м. Проектируемые кабели наружного освещения типов ВВГнг-LS и ВВГнг предусматривается проложить в металлическом кабельном лотке по ограждению, в земляной траншее с защитой гибкой двустенной трубой из ПНД/ПВД, открыто в стальной трубе по конструкциям пирса.

3.2.3.4.3. Технологические решения

В общий комплекс автопассажирского паромного терминала, обеспечивающим перевалку колесных грузов и перевозку пассажиров между портами Кавказ и Крым, входит гидротехническое сооружение – пирс автопассажирский с причалами № 3 и № 4.

Согласно техническому заданию, рассматривается только пирс автопассажирской паромной переправы с причалами № 3 и № 4.

Пирс предназначен для приема и обработки расчетных паромов.

Движение пассажиров и автотранспорта осуществляется по существующим портовым автодорогам.

Перевалка колесной техники и перевозка пассажиров осуществляются в соответствии с Регламентом работы Керченской паромной переправы, утвержденным ООО «Морская дирекция» с использованием действующей инфраструктуры порта Кавказ.

В настоящее время к причалам № 3 и № 4 автопассажирской паромной переправы сообщением Кавказ-Крым швартуются и обрабатываются следующие паромы: «Ейск», «Николай Аксененко», «Ионас», «Олимпиада», «Глюкофилоза», «Победа».

В качестве расчетных типов паромов для перевозки пассажиров и автотранспорта приняты данные по судам, предоставленные заказчиком, приведенные в таблице п. 3.2.3.1 настоящего заключения.

Расстояние перевозки – 4,40 км. Общая продолжительность рейса составляет $\approx 1,8$ часа.

Для обеспечения равномерности грузопотока, суда швартуются к причалам с интервалом 0,5...1,5 часа (без учета погодных условий).

Исходя из эксплуатационных возможностей пирса автопассажирской паромной переправы в порту Кавказ, в таблице приведена мощность суточного и годового грузопотока.

Суточный пассажиропоток, чел.	10620
Суточный объем перевозки колесной техники дл. до 4,2 м, ед	4125
Суточный объем перевозки автобусов большой вместимости, ед	112
Годовой пассажиропоток, чел	3488670
Годовой объем перевозки колесной техники дл. до 4,2 м, ед	1355063
Годовой объем перевозки автобусов большой вместимости, ед	36792

Технологические схемы грузовых работ на реконструируемом перегрузочном комплексе предусматриваются в соответствии с его назначением, способом загрузки и разгрузки.

Перегрузочные комплекс причалы № 3 и № 4 автопассажирской переправы предназначены для приема паромов различных типов с кормовой и угловой аппарелью.

Доставка пассажиров к причалам комплекса осуществляется автобусами. Загрузка пассажиров на пассажирские палубы парома осуществляется пешим ходом только по аппарели.

Судовая партия колесной техники следует к причалам своим ходом. Загрузка судовой партии колесной техники на грузовые палубы парома осуществляется своим ходом только по аппарели, опирающуюся на территорию берегоукрепления второго района Северное.

Движение пассажиров и автотранспорта по пирсу запрещено. По пирсу разрешается движение только обслуживающему персоналу ООО «Морская дирекция» при швартовных операциях.

Технология обработки судов

До начала грузовых работ представителями судна и перегрузочного комплекса согласовываются следующие вопросы:

- Интенсивность судовой партии (пассажиры и автотранспорт);
- Максимально допустимая загрузка судна;
- Время, необходимое для выполнения погрузочно-разгрузочных работ;
- Назначение ответственного за проведение грузовых операций и их место нахождения в период грузовых работ;
- Меры по предотвращению загрязнения моря;
- Порядок выполнения действия при чрезвычайных и аварийных ситуациях.

Лоцманская проводка

Вход в Порт осуществляется по оси фарватера № 28 паромной переправы (колена 143.5° – 323.5°).

Скорость движения судов (кроме судов, следующих на выполнение аварийно-спасательных операций) на акватории порта, на подходных каналах Порта и Южного района не должна превышать 6 узлов или быть минимально возможной, обеспечивающей управляемость.

Плавание судов и паромов в зоне паромной переправы

Судам, осуществляющим плавание в Керченском проливе, независимо от их осадки и водоизмещения, в зоне паромной переправы разрешается плавание только по КЕК и по фарватерам № 50 и № 28.

Суда с осадкой менее 4 м или длиной менее 90 метров при пресечении Зоны паромной переправы обязаны уступать дорогу паромам.

Судно с осадкой 4 м и более или длиной 90 метров и более при прохождении зоны паромной переправы должно дополнительно выставлять на видном месте за 0,5 мили до входа в зону и нести до выхода из нее:

- днем – черный шар;
- ночью и при ограниченной видимости – красный круговой огонь, дальность видимости которого должна быть не менее трех миль.

Паромы обязаны уступать дорогу судам, выставляющим такие сигналы, судам, выставляющим сигналы, предписанные правилом 28 МППСС-72, а также всем судам, следующим в составе каравана. В условиях ограниченной видимости паромы обязаны уступать дорогу всем судам.

При расхождении в зоне паромной переправы судам и паромам запрещается пересекать курсы друг друга по носу на расстоянии менее 5 кбт. Два парома должны расходиться на расстоянии не менее 1 кбт.

Любое судно, находящееся на акватории Порта обязано, по требованию ЦУДС, остановиться или уменьшить ход и, при необходимости, принять к борту катер с представителями портовых властей или ПС ФСБ России.

Спуск на воду и использование судовых плавсредств в зоне действия СУДС, кроме случаев оказания помощи людям и плавсредствам, терпящим бедствие, без разрешения ЦУДС запрещается.

При видимости менее 5 кбт. на акватории порта, внешнем рейде и Таманском судоходном пути движение всех судов запрещено.

Лоцманская проводка на акватории порта, Таманском судоходном пути, на внешнем рейде и на участке от Керченского пролива до портов Российской Федерации в Азовском море и обратно обязательна.

При осуществлении швартовных операций, кроме судов смешанного река-море плавания под Российским флагом, лоцманская проводка является обязательной для всех судов и осуществляется круглосуточно.

Буксирное обеспечение

Буксирное обеспечение судов при швартовных операциях и перестановках в порту является обязательным для судов дедвейтом более 500 т или длиной более 50 м. Минимальное количество буксиров - два. Мощность и расстановка буксиров определяется капитаном судна совместно с лоцманом или ИГПК.

Швартовка судов к причалам

Передвижение плавсредств на акватории Порта, подход к причалам Порта и швартовка судов выполняются после подачи заявки в адрес ДЦ РМП и утверждения её капитаном порта.

При швартовке (отшвартовке) судов на причале должны присутствовать швартовная команда, представители ИГПК и организации, эксплуатирующей причал.

Швартовные операции в Порту допускаются:

- транспортных судов при скорости ветра до 14 м/сек;
- автопассажирских паромов при скорости ветра до 17 м/сек.

Угол подхода судна (бункеровщики, суда обеспечения, морские буксиры) к причалу не должен превышать 20 градусов.

Скорость сближения судна с причалом не должна превышать 0.2 и 0.15 м/с при водоизмещении судов соответственно до 2 и 5 тыс. тонн.

Пассажирские операции в порту

Перевозка пассажиров по акваториям порта разрешается при силе ветра не выше 3-х баллов

(скорости ветра не более 5.4 м/с) и волнении моря не более 2-х баллов (высота волны не более 0.75 метра) и благоприятном прогнозе погоды.

При наличии волнения и скорости ветра, превышающих указанные величины, перевозка пассажиров может производиться только по разрешению капитана порта.

Пассажирские операции и погрузка автотранспорта на паромы осуществляются с пирса АПП.

Швартовка автопассажирских паромов может производиться с обеих сторон пирса.

Ответственным за безопасную посадку (высадку) пассажиров с причала (на причал) является вахтенный судоводитель рейдового плавсредства, осуществляющего их доставку. При посадке и высадке пассажиров на причале обязан находиться дежурный по паромной переправе, который осуществляет контроль за безопасностью указанных операций.

Ответственность за безопасную посадку (высадку) пассажиров и погрузку (выгрузку) автотранспорта на (с) паромы (ов) возлагается на администрацию автопассажирской паромной переправы.

3.2.3.5. Проект организации строительства

Строительная площадка расположена в границах Южного Федерального округа Российской Федерации в пределах административной границы порта Кавказ Темрюкского района на землях, предоставленных Таманскому управлению ФГУП «Росморпорт». Участок реконструкции размещен на акватории действующего морского порта Кавказ. Земельный участок расположен в приустьевой зоне в пределах границ землепользования заказчика.

Основные работы ведутся в прибрежной 100-метровой зоне и на акватории порта Кавказ с выходом на глубину 4,78 м.

Снабжение строительства электроэнергией предусматривается от существующего распределительного щитка РЩ-1А, расположенного в корне пирса паромной переправы, принадлежащего ЗАО «Анрос крым».

Источники обеспечения строительства ресурсами:

- пар - от электрокалориферов;
- тепло - от электрических обогревателей.
- кислород - в баллонах с кислородной станцией;
- топливо для заправки строительной техники - на автозаправочных станциях;

- связь на период строительства - мобильная;
 - вода для технических, технологических и хозяйственно - бытовых нужд
- привозная.

Отстой судов технического флота осуществляется у причала № 7 порта Кавказ. Сдача судами льяльных и фановых вод, мусора и пищевых отходов - на причалах портофлота п. Темрюк.

Бункеровка судов технического флота осуществляется на рейде порта в районе якорной стоянки № 451, 455.

Доставка конструкций пирса предусматривается морским путем, а так же по железной дороге и автотранспортом.

Обеспечение строительства бетоном и сборными железобетонными конструкциями рекомендуется за счет мощностей бетонных заводов г. Темрюк.

Строительный мусор и бытовые отходы с территории строительной площадки намечено вывозить на полигон утилизации ЗАО «Азово-Черноморское Экологическое Научно-производственное предприятие СИРИУС» на расстояние 38,9 км.

Нанесение антикоррозионного покрытия на сваи из труб выполняется на производственных площадках завода по изоляции труб в г. Тимашевске.

Для устройства свайного основания и конструктивов пала применяются суда технического флота. Для устройства верхнего строения пирса предполагается задействовать береговые машины и механизмы.

До начала основных работ выполняется водолазное обследование дна у сооружения с применением самоходного водолазного бота.

В основной период строительства выполняются следующие работы:

- погружение свай;
- монтаж металлических строительных конструкций;
- устройство бетонных и железобетонных конструкций;
- защита конструкций от коррозии;
- электроосвещение;
- электрохимзащита;
- водоотведение.

Работы предусматриваются вахтовым методом. Продолжительность вахты - 1 месяц.

Для обеспечения рабочих жильем предполагается использовать жилой фонд п. Ильич.

Перевозку работников из Новороссийска в п. Ильич намечено осуществлять автотранспортом. Предусматривается ежедневная доставка работников из п. Ильич до места производства работ.

В ПОС отражена характеристика района по месту расположения объекта, представлены предложения по организации службы геодезического и лабораторного контроля, мероприятия по охране труда и охране окружающей среды в период строительства, а так же по охране объектов в период строительства, обоснованы потребности строительства в основных строительных машинах и транспортных средствах, в кадрах и во временных зданиях и сооружениях.

Графическая часть ПОС представлена стройгенпланом.
Продолжительность строительства - 3,5 мес.

3.2.3.6. Проект организации работ по сносу или демонтажу объектов капитального строительства

Проектной документацией снос (демонтаж) объектов капитального строительства (их частей) не предусмотрен.

3.2.3.7. Перечень мероприятий по охране окружающей среды

Проектная документация «Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ» в соответствии с п. 7 статьи 11 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» является объектом государственной экологической экспертизы.

Представлено положительное заключение экспертной комиссии государственной экологической экспертизы проектной документации «Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ», утвержденное приказом Федеральной службы по надзору в сфере природопользования от 15.10.2015 № 818.

Охрана атмосферного воздуха от загрязнения

Период строительства

В период реконструкции объекта основными источниками выделения загрязняющих веществ в атмосферный воздух являются: энергетические установки морских водолазного бота, плавкрана, буксира, автотранспорта и строительной техники, сварочное и окрасочное оборудование, газовая резка, разгрузка щебня, гидроизоляционные работы.

В период реконструкции будет происходить выброс 29 наименований загрязняющих веществ, образующих 9 групп суммации. Максимально-разовые выбросы загрязняющих веществ составят 2,555 г/с, валовые выбросы – 5,1633 тонн/период.

Расчеты рассеивания загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы выполнены с помощью программы УПРЗА «Эколог».

Оценка уровня загрязнения атмосферного воздуха произведена по величинам приземных концентраций загрязняющих в расчетных точках на границе территории рассматриваемого объекта (производственной зоны) и ближайшей жилой зоны.

Анализ результатов расчетов рассеивания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе на период реконструкции с учетом фона показал отсутствие превышений допустимого уровня загрязнения атмосферного воздуха в 1,0 ПДК в расчетных точках на границах территории ближайшей жилой зоны по всем веществам и группам суммации. Максимальная приземная концентрация с учетом фона составляет на границе территории производственной зоны – 4,71 до-

лей ПДК (группа суммации 6010). Максимальная приземная концентрация с учетом фона составляет на границе территории ближайшей жилой зоны– 0,9 долей ПДК (группы суммации 6035 и 6010). Максимальная приземная концентрация с учетом фона составляет на границе ближайшей рекомендуемой санитарно-защитной зоны– 0,80 долей ПДК (группа суммации 6035).

Воздействие объекта на атмосферу в период проведения реконструкции допустимо.

Период эксплуатации

Основными источниками выделения загрязняющих веществ в период эксплуатации объекта являются движение автотранспорта, причаливаемые суда, буксировка паромов.

В период реконструкции будет происходить выброс 9 наименований загрязняющих веществ, образующих 1 группу суммации. Максимально-разовые выбросы загрязняющих веществ составят 1,5334478 г/с, валовые выбросы – 25,305327 тонн/год.

Расчеты рассеивания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе от объекта для периода эксплуатации проводились по унифицированной программе УПРЗА «Эколог».

Оценка уровня загрязнения атмосферного воздуха произведена по величинам приземных концентраций загрязняющих в расчетных точках на границах территории рассматриваемого объекта (производственной зоны), ближайшей жилой зоны и рекомендуемой санитарно-защитной зоны.

Анализ результатов расчетов рассеивания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе на период эксплуатации с учетом фона показал отсутствие превышений допустимого уровня загрязнения атмосферного воздуха в 1,0 ПДК в расчетных точках на границах территории рассматриваемого объекта (производственной зоны), ближайшей жилой зоны и рекомендуемой санитарно-защитной зоны по всем веществам и группам суммации. Максимальная приземная концентрация с учетом фона составляет на границе территории производственной зоны– 1,62 долей ПДК (азота диоксид). Максимальная приземная концентрация с учетом фона составляет на границе территории ближайшей жилой зоны– 0,99 долей ПДК (азота диоксид). Максимальная приземная концентрация с учетом фона составляет на границе ближайшей рекомендуемой санитарно-защитной зоны– 0,57 долей ПДК (азота диоксид).

Воздействие объектов на атмосферу в период эксплуатации допустимо.

Охрана и рациональное использование земельных ресурсов

Реконструируемый пирс паромной переправы находится на землях водного фонда (свидетельство о государственной регистрации права ФГУП «Росморпорт» от 12.09.2011).

При реконструкции пирса ФГУП «Росморпорт» предоставляет временно на период проведения работ участок для размещения стройгородка на территории берегоукрепления 2-ое (Северное) (свидетельство о государственной регистрации права ФГУП «Росморпорт» от 15.04.2010). На территорию берего-

укрепления 2-ое Северное ФГУП «Росморпорт» имеет свидетельство о собственности.

Работы по реконструкции рассматриваемого объекта производятся на землях водного фонда и не связаны с изъятием и перемещением земляных масс. Использование земельных участков вне границ землепользования проектной документацией не предусматривается. Возможное воздействие на земельные ресурсы при проведении работ - это захламление территории отходами производства и потребления при возникновении аварийных и нештатных ситуаций за пределами строительной площадки.

Для предотвращения негативного воздействия на земельные ресурсы при проведении работ в проектной документации предусмотрены следующие мероприятия: соблюдение границ, отведенных под проведение капитального ремонта; недопущение захламления строительной зоны мусором и другими отходами производства и потребления; установка биотуалетов; оборудование контейнерных площадок по сбору ТБО; своевременный вывоз строительного мусора из района строительства. Сжигание мусора не допускается; установка стационарных дизельных механизмов должна выполняться на подготовленном основании, исключающем проникновение горюче-смазочных материалов в грунт.

Хозяйственная деятельность ФГУП «Росморпорт» по реконструкции пирса была одобрена в ходе общественных слушаний (Протокол общественных слушаний оценки воздействия на окружающую среду по материалам проектной документации «Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ» от 07 мая 2015 г.).

Охрана поверхностных и подземных вод

Проектные решения по реконструкции пирса приняты с учетом расположения береговой строительной площадки в 500-метровой водоохранной зоне и 50-метровой прибрежной защитной полосе Керченского пролива. Эксплуатируемая операционная акватория находится в акватории порта Кавказ, на которую в ФГУП «Росморпорт» имеется договор водопользования № ГО-00.00.00.000-М-ДИБВ-Т-2012-01276/00 от 27.01.2012.

Период строительства

Воздействия, оказываемые на водные объекты при производстве работ по реконструкции, включают:

- использование воды на нужды строителей на строительной площадке;
- использование воды для приготовления растворов и иных материалов для строительства;
- возможное загрязнение водной акватории в результате аварийных и нештатных ситуаций, связанных с эксплуатацией автотранспорта, техники и механизмов, а также при нарушении условий накопления отходов производства и потребления на строительной площадке.

Расход водопотребления на нужды строителей составляет 5,5 л/с, на производственные нужды – 0,026 л/с, на нужды пожаротушения – 5 л/с.

На строительной площадке не предусмотрена система отведения хозяйственно-бытовых и фекальных вод. Состав хозяйственно-бытовых стоков, принятый по среднестатистическим данным:

- БПК полное - 250 мг/л;
- взвешенные вещества - 200 мг/л;
- азот аммонийный - 25 мг/л;
- азот нитратный - 20 мг/л;
- фосфаты (P₂O₅) - 10 мг/л.

Для сбора хозяйственно-бытовых вод проектными решениями предусмотрена установка емкостей-накопителей, для фекальных биотуалеты с последующей ежедневной вывозкой специализированным автотранспортом и передачей ООО НПФ «Крокус».

Поверхностный сток с территории стройгородка может быть отнесен к первой группе, состав примесей в котором не содержит специфических веществ с токсичными свойствами. В соответствии с ПЮС на стройгородке заправка техники и автомобилей не предусмотрена. Концентрации загрязняющих веществ в дождевом стоке с поверхности стройгородка на период реконструкции составляют:

- взвешенные вещества – 2000 мг/л;
- нефтепродукты – 30 мг/л.

Сбор ливневых вод предусмотрен по водоотводным кюветам в аккумулирующие емкости для сбора ливневых стоков. Ливневые стоки вывозятся автомашинами на очистные сооружения специализированных предприятий, имеющие соответствующие лицензии по обращению с отходами.

Период эксплуатации

Водопотребление на производственные нужды проектными решениями не предусматривается. Расход воды на наружное пожаротушение – 60 л/с.

Образование хозяйственно-бытовых стоков на территории рассматриваемого объекта не прогнозируется.

В соответствии с проектными решениями образование ливневых сточных вод прогнозируется на территории монолитного железобетонного верхнего строения пирса. Сбор ливневых вод в каждой секции организован за счет вертикальной планировки с уклоном тротуарной плиткой к центру секции. Ливневые стоки отводятся через решетчатые решетки в фильтрующий патрон, устанавливаемый в отверстие железобетонной плиты и закрепляемый на опорном кольце. Очистка ливневых вод осуществляется через сорбент МАУ, размещенный в универсальном фильтр-патроне фирмы «Полихим». Площадь водосбора одной секции -128 м².

Объем годового стока составит 10,3 м³. Расчетные концентрации в ливневом стоке основных загрязняющих веществ на период эксплуатации приняты согласно данным «Дополнения к своду правил «СП 32.13330.2012 Канализация. Наружные сети и сооружения. Актуализированная редакция СНиП 2.04.03-85».

Поверхностный сток с территории рассматриваемого объекта может быть отнесен к первой группе, состав примесей в котором не содержит специфических веществ с токсичными свойствами. Концентрации загрязняющих веществ в дождевом стоке с поверхности рассматриваемого объекта на период эксплуатации составляют:

- взвешенные вещества – 400 мг/л;
- нефтепродукты – 30 мг/л.

Фильтр-патрон НПП «Полихим» имеет производительность 2-4 м³/час (0,56-1,11 л/с) и обеспечивает очистку стока на выходе не более 10 мг/л по взвешенным веществам и не более 0,05 мг/л по нефтепродуктам (сертификат соответствия № РОСС RU.AB64.H04352 ООО НПП «Полихим»; паспорт на фильтрующий патрон с комбинированной загрузкой для очистки вод от СПАВ, нефтепродуктов, жиров и масел). Эффективность очистки подтверждена протоколом лабораторных исследований № 405/53 от 05.02.2008 ФГУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в г. Санкт-Петербурге», протоколом лабораторных испытаний № 12340-12341-СХ от 07.12.2015 ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии по железнодорожному транспорту».

В качестве мероприятий предотвращению негативного воздействия на водную среду предусмотрены следующие мероприятия:

- сбор хозяйственно-бытовых сточных вод, образующихся в период строительства, в гидроизолированных накопителях бытовых сточных вод и биотуалетах и далее, по мере накопления вывоз по договору с лицензированной организацией;
- отведение загрязненного ливневого стока в период строительства с территории площадки для стоянки и разворота строительной техники и автотранспорта в накопительную емкость объемом 3 м³ с последующим вывозом на специализированные лицензированные предприятия по приему загрязненных вод;
- сбор ливневых стоков с территории строительного городка в аккумулирующие емкости с последующим вывозом;
- организация движения и стоянки транспортных средств (кроме специальных транспортных средств), по дорогам и в специально оборудованных местах, имеющих твердое покрытие;
- техническое обслуживание, мойка береговых строительных машин и механизмов на специально оборудованных площадках, размещенных на базах подрядной организации, вынесенных за пределы водоохраной зоны;
- организация обращения с отходами, размещение их на специально оборудованных площадках с последующей передачей специализированным организациям для дальнейшего размещения/утилизации;
- упорядоченная транспортировка и складирование сыпучих и жидких материалов.

Для предотвращения загрязнения акватории водного объекта необходимо выполнение следующих мероприятий:

- запрет на оставление на берегу, а также сброс в воду использованных элементов временных деревянных или металлических конструкций, обрезки металла и другого строительного мусора;

- не допускать переполнение мест накопления отходов производства и потребления для предотвращения попадания отходов в водный объект;

- запретить заправку, мойку и техническое обслуживание автотранспорта, техники и механизмов на территории строительной площадки;

- предусмотреть защиту водного объекта (использование тентов, сеток, поддонов, поддерживающих механизмов) при проведении работ в непосредственной близости от поверхности водного объекта;

- проводить регулярную уборку территории;

- в случае возникновения аварийной или нештатной ситуации, связанной с загрязнением акватории водного объекта строительным мусором и иными материалами, а также попадание нефтесодержащих и иных веществ, необходимо сообщить в природоохранные надзорные органы и начать работы по уборке акватории водного объекта своими силами или с привлечением сторонних организаций;

- предусмотреть в местах хранения инертных материалов (песок, щебень, ПГС) мероприятия по предотвращению их распыления по территории.

- во избежание загрязнения водного объекта отходами производства и потребления своевременно производить очистку от отходов потребления.

Охрана водных биологических ресурсов и среды их обитания

Основным фактором, оказывающим негативное влияние на морскую биоту, является строительство гидротехнических сооружений. Основные источники и виды воздействия на окружающую морскую среду и водную биоту на этапе строительства включают:

- использование участка акватории водного объекта для проведения гидротехнических работ;

- физическое присутствие искусственных сооружений на морской акватории;

- механическое уничтожение бентосных форм на дне акватории;

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

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

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

- поступление в воду загрязняющих веществ из донных осадков;

- влияние загрязняющих выбросов судовых энергетических установок, задействованных в работах на акватории;

- несанкционированные сбросы и утечки технических, промывочных и бытовых вод с судов и технических средств.

Расчёт размера вреда, наносимого водным биоресурсам, выполнен НУ-НИМБЦ (филиал ФГБУ ВПО «Кубанский государственный университет») с

применением положений действующей Методики исчисления размера вреда, причинённого водным биологическим ресурсам, (утверждена Приказом Федерального агентства по рыболовству от 21.11.2011 № 1166).

Реализация проектных решений повлечет негативное воздействие на водные биоресурсы, которое в натуральном выражении составит 54,15 кг – временный ущерб при реконструкции объектов проекта и 22,48 кг – постоянный ущерб при их эксплуатации.

Положительный эффект от строительства свайного основания (как искусственного рифа, на поверхности которого формируются бентосные сообщества) составит за период эксплуатации 21,78 кг. Ущерб водным биоресурсам от строительства и эксплуатации объекта (43 года) с учетом положительного влияния гидросооружения составит 54,8 кг.

Для компенсации ущерба рекомендовано воспроизвести и выпустить в бассейн Азовского моря молоди осетра русского в количестве 628 экз.

По проектной документации имеется заключение о согласовании осуществления деятельности Федерального агентства по рыболовству от 24.06.2015 № 3558-ВВС/У02.

К мероприятиям по снижению и устранению последствий негативного воздействия на водные биоресурсы относится в числе прочих ограничение производства работ в акваториях по срокам, исходя из биологических особенностей биоресурсов (сроков и мест зимовки, нереста и размножения, нагула и массовых миграций).

В соответствии с письмом Азово-Черноморского территориального управления Федерального агентства по рыболовству от 13.08.2015 № 6930, а также письмом ФГБНУ «АзНИИРХ» от 27.07.2015 № 05-07/1980 согласовываются сроки проведения работ в рамках проекта «Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ» исключая период нерестовых миграций проходных и размножения морских видов рыб средиземноморского комплекса с 01 апреля по 15 мая и с 15 октября по 30 ноября.

Охрана животного и растительного мира

Площадка рассматриваемого объекта имеет твердое покрытие, почвенный покров и растительность в ее пределах отсутствуют, пребывание объектов животного мира носит случайный характер. В процессе реконструкции дополнительный земельный отвод не производится. Вырубка древесно-кустарниковой растительности, уничтожение кустарничкового и напочвенного покрова не предусмотрены. На этапах строительства и эксплуатации объекта используются существующие подъездные пути. Ценные природные сообщества, места обитания редких охраняемых объектов растительного мира на данной территории отсутствуют.

По результатам проведенных изысканий в пределах территории рассматриваемого объекта было выявлено отсутствие мест гнездования птиц водно-болотного комплекса, линных скоплений птиц, водно-болотных угодий, а также мест концентрации птиц, других ценных природных объектов. В результате

освоенности береговой полосы и акватории работ, а также пониженной биопродуктивности за счет регулярных дноуглубительных работ, загрязнения вод, присутствие морских млекопитающих носит случайный характер, массовые концентрации птиц характерны только для зимнего периода. Реализация проектных решений при штатном режиме работ не приведет к перераспределению морских млекопитающих, птиц водно-болотного комплекса на примыкающей акватории.

На этапе эксплуатации воздействие на растительность в первую очередь будет оказано за счет выбросов ЗВ в атмосферный воздух от автотранспорта, используемых механизмов. Воздействие на животный мир будет ограничено фактором беспокойства за счет шума от действующего предприятия, постоянного присутствия персонала на объекте. Вместе с тем, величины шумового воздействия не выйдут за пределы воздействия действующего порта, в границах которого находится промышленная площадка. Изменения условий обитания животных прилегающих территорий вследствие изменения характера растительности, почвенных условий, гидрологического режима территории не прогнозируется.

Обращение с отходами производства и потребления

Период строительства

В процессе реконструкции объекта образуются отходы производства и потребления 12 наименования 1, 3-5 классов опасности в количестве 80,2156 тонны, в том числе:

- 1 класса опасности – 0,0001 тонны;
- 3 класса опасности – 0,0046 тонны;
- 4 класса опасности – 71,3317 тонны;
- 5 класса опасности – 8,8792 тонны.

Все образующиеся отходы временно хранятся (накапливаются) на территории реконструируемого объекта с учетом природоохранных требований и своевременно направляются на утилизацию или обезвреживание в лицензированные организации, либо направляются для захоронения на объекты размещения отходов, включённые в государственный реестр объектов размещения отходов.

Местом сдачи отходов с судов технического флота является причал портофлота в порту Темрюк, движение отходов в котором происходит согласно «Плану управления судовыми отходами в морском порту Темрюк», 2014г.

Период эксплуатации

Общее количество отходов, образующихся при эксплуатации объекта, составит – 5,3357 тонн/год, из них:

- 1 класса опасности – 0,0004 тонн/год;
- 3 класса опасности – 2,1353 тонн/год;
- 4 класса опасности – 3,2 тонн/год.

Все образующиеся отходы временно хранятся (накапливаются) на территории эксплуатируемого объекта с учетом природоохранных требований и своевременно направляются на утилизацию или обезвреживание в лицензиро-

ванные организации, либо направляются для захоронения на объекты размещения отходов, включённые в государственный реестр объектов размещения отходов.

В соответствии с письмом "Азово-Черноморского бассейнового филиала Таманского управления" ФГУП "Росморпорт" № 1298 от 21.08.2015 сбор отходов с судов (паромов) на реконструируемом пирсе не предусматривается. Данный вид услуги осуществляется плав средствами вспомогательного флота. Отходы, образующиеся при эксплуатации судов, проектной документацией не рассматриваются.

Охрана недр

Использование земельных участков вне границ землепользования проектной документацией не предусматривается. Возможное воздействие на земельные ресурсы при проведении работ - это захламление территории отходами производства и потребления при возникновении аварийных и нештатных ситуаций за пределами строительной площадки.

Для предотвращения негативного воздействия на земельные ресурсы при проведении работ необходимо предусмотреть следующие мероприятия:

- соблюдение границ участка, отведенного под проведение капитального ремонта;
- недопущение захламления строительной зоны мусором и другими отходами производства и потребления;
- недопущение пыления при хранении, транспортировании и пересыпке строительных материалов, а также при ведении работ;
- установка биотуалетов и оборудование контейнерных площадок по сбору ТБО;
- исключение разлива горюче-смазочных материалов при заправке и эксплуатации;
- проведение мойки оборудования, транспортных средств и механизмов в специально отведенных и оборудованных местах;
- установка стационарных дизельных механизмов должна выполняться на подготовленном основании, исключающем проникновение горюче-смазочных материалов в грунт.

Проектными решениями по реконструкции рассматриваемого объекта на период проведения демонтажных и строительно-монтажных работ, а также на период эксплуатации загрязнение подземных вод не прогнозируется.

Охрана объектов культурного наследия

По данным инженерно-экологических изысканий (письмо от 21.04.2016 №7802157/16-01-21 Управления государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края), на земельном участке на акватории порта Кавказ площадью 1,39 га, для реконструкции пирса, по данным единого государственного реестра памятников, перечня выявленных объектов культурного наследия, материалам архива управления, объекты культурного наследия (памятники истории и культуры), а также зоны их охраны на рассматриваемом земельном участке не значатся. Использование земельного участка площадью Аверков/ГЭ-10520

1,39 га для реконструкции пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ представляется возможным при условии выполнения требований действующего законодательства (п. 4 ст. 36 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации»).

Особо охраняемые природные территории (ООПТ)

Согласно письмам Минприроды России от 27.08.2015 № 12-47/20279, Министерства природных ресурсов Краснодарского края от 24.08.2015 № 202-14120/15-11.2, от 03.09.2015 № 202-14937/15-11.2 и Администрации МО Темрюкский район от 30.12.2014 № В-140/04-11615/14-24 проектируемый объект расположен вне границ ООПТ федерального, регионального и местного значений.

Ближайшая ООПТ федерального значения (Государственный природный заказник федерального значения "Приазовский") расположена на расстоянии не менее 85 км, ООПТ регионального значения (Государственный природный зоологический заказник регионального значения "Запорожско-Таманский") расположена на расстоянии 600 м от территории рассматриваемого объекта, ООПТ местного значения расположены в Ахтанизовском и Старотитаровском сельских поселениях Темрюкского района на расстоянии не менее 27,6 км и 38 км.

Программа производственного экологического контроля (мониторинга)

В проектной документации представлена Программа производственного экологического контроля (мониторинга), которая включает:

- мониторинг атмосферного воздуха (на границе ближайшей жилой зоны);
- мониторинг шумового воздействия;
- мониторинг поверхностных вод и донных отложений акватории, прилегающей к объекту реконструкции;
- контроль при обращении с отходами;
- контроль содержание загрязняющих веществ в почвах;
- мониторинг при аварийных ситуациях.

3.2.3.8. Перечень мероприятий по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения

Проектной документацией предусматривается реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы.

Общая протяженность пирса составит - 77, 50 м, ширина - 8,0 м, глубина у кордона – 4,90 м.

Пирс является составной частью морского перегрузочного комплекса и состоит из береговой и гидротехнической части.

В состав реконструкции пирса входят два причала № 3 и № 4 (размещенные по обеим сторонам пирса), предназначенные для приема и обработки расчетных паромов.

В состав береговых зданий и сооружений входят существующие объекты: накопительная площадка для автомобилей, павильон для временного пребывания пассажиров с полным комплексом служб административного и хозяйственно-бытового назначения.

Для пассажиров, следующих на полуостров Крым от железнодорожных вокзалов Анапы и Краснодара, организовано рейсовое автобусное сообщение по единому билету до Керчи. Рейсовые автобусы следуют на паромную переправу вне очереди.

Со стороны порта «Кавказ» имеются накопительные три площадки: одна в порту - на 200 а/м, две - в нескольких километрах от порта: в середине косы Чушка - на 1100 а/м и у поселка Ильич - на 1800 а/м. Площадки оборудованы душевыми кабинами, зонами питания, курения и туалетами.

Накопительная площадка, расположенная перед причалами, предназначена для разделения потока автомобилей на судовые партии и сокращения времени погрузки.

Проектными решениями предусматривается швартовка и обработка следующих паромов к причалам № 3 и № 4 реконструируемого пирса: «Победа», «Ионас», «Глюкофилуоза III» и «Крым».

Расстояние перевозки – 4,40 км. Время погрузки – 45 минут. Время разгрузки – 45 минут. Время в пути – 20 минут. Общая продолжительность рейса составляет 110 мин-1,8 часа.

Ближайшая к указанному объекту территория с нормируемыми показателями качества обитания, представлена частной малоэтажной застройкой жилой зоны п. Коса Чушка и располагается на расстоянии около 500 м.

В соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 Новая редакция «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов. Новая редакция», проектируемый объект не включен в санитарную классификацию, таким образом, согласно п.4.8. – для промышленных объектов и производств, не включенных в санитарную классификацию, размер СЗЗ устанавливается в каждом конкретном случае на основании расчетов факторов воздействия на атмосферный воздух.

В 2016 г, для проектируемого объекта разработан проект обоснования расчетной СЗЗ, и получено согласование Управления Роспотребнадзора по Краснодарскому краю о соответствии требованиям санитарных норм. В составе проектной документации представлены:

- санитарно-эпидемиологическое заключение №23.КК.03.000.Т.001376.04.16 от 20.04.2016, выданное Управлением Роспотребнадзора по Краснодарскому краю;

- экспертное заключение ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Краснодарском крае» от 07.04.2016 №2155/03-1.

Согласно экспертного заключения от 07.04.2016 №2155/03-1 ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Краснодарском крае», к установлению предложена СЗЗ размером 300 м по всем направлениям.

Для подтверждения достаточности расчетной СЗЗ по факторам химического и физического воздействия, с учетом строительства пирса, данной проектной документацией проведены расчеты рассеивания загрязняющих веществ в атмосфере и расчеты акустического воздействия.

Основными источниками выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на период реконструкции и эксплуатации является движение автотранспорта, причаливаемые суда, буксировка паромов.

Оценка уровня загрязнения атмосферного воздуха проведена по величинам приземных концентраций загрязняющих веществ в расчетных точках на границе территории рассматриваемого объекта (производственной зоны), ближайшей жилой застройки (500 м) и рекомендуемой проектом СЗЗ (300 м).

Для определения уровней прогнозируемого загрязнения приземного слоя атмосферы выбросами объекта, использовалась УПРЗА «Эколог 3.1», разработанная НПО «Интеграл», г. Санкт-Петербург, согласованная ГГО им. А.М. Воейкова.

По результатам расчетов рассеивания загрязняющих веществ установлено, что с учетом строительства пирса, превышений 0,8 ПДК в расчетных точках, расположенных на границе расчетной санитарно-защитной зоны, ближайшей жилой застройки не выявлено, что соответствует требованиям СанПиН 2.1.6.1032-01 «Гигиенические требования к обеспечению качества атмосферного воздуха населенных мест».

Основными источниками шумового воздействия является работа плавсредств; разгрузка и погрузка строительных материалов; работа строительных машин и механизмов. Шумовые характеристики источников шума на этапе эксплуатации оценивались с использованием справочных данных. Для расчета шума от автотранспорта использовался модуль программы «Расчет шума от транспортных потоков» версия 1.1.0.58 (от 03.12.2007), основанный на методике расчета шума транспортных магистралей, разработанной в институте ОАО «ЛенморНИИ-проект». Расчет шумового воздействия выполнен по программе «Эколог-Шум» - Базовый, разработанный фирмой «Интеграл» и согласованной Центрами Госсанэпиднадзора Российской Федерации. Расчет выполнен согласно СНиП 23-03-2003 «Защита от шума».

По результатам расчета установлено, что с учетом строительства пирса, уровни звукового давления в расчетных точках на границе расчетной СЗЗ (300 м), ближайшей жилой застройки (500 м) не превысят предельно допустимых уровней в соответствии с требованиями СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки» (55 дБА для дневного времени суток и 45 дБА для ночного времени суток).

Согласно письма Таманского управления АЧБФ ФГУП «Росморпорт» №114/09-02.02 от 02.02.2015, при эксплуатации гидротехнических сооружений постоянное присутствие людей на объекте не предусматривается.

Вода на объекте привозная питьевого качества.

Общее количество сотрудников, обслуживающих пирс составит 8 человек. Сотрудники обеспечиваются санитарно-бытовыми помещениями, которые нахо-

дятся в пятиэтажном здании ЦУДС порта Кавказ, на расстоянии в 20-40 м от причала №8.

Продолжительность реконструкции составит 3,5 месяцев.

Общая численность работающих при строительстве составит 48 человек. Санитарно-бытовое обеспечение строителей предусматривается в соответствии требованиями санитарных норм. Для питьевого водоснабжения будет использоваться бутилированная вода.

3.2.3.9. Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности

Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности разработаны в соответствии с требованиями ст. 8, ст.17 Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», Федерального закона от 22.07.2008 № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» (далее – Федеральный закон № 123-ФЗ).

Пирс предусмотрен из строительных конструкций класса пожарной опасности К0.

По всей длине пирса предусмотрен проезд для пожарных автомобилей. Конструкция дорожной одежды проездов для пожарной техники рассчитана на нагрузку от пожарных автомобилей.

Наружное противопожарное водоснабжение на пирсе предусматривается от передвижной пожарной техники. Источником противопожарного водоснабжения является акватория моря.

В проектной документации предусмотрены организационно-технические мероприятия по обеспечению пожарной безопасности.

3.2.3.10. Мероприятия по обеспечению доступа инвалидов

Проектируемый терминал предназначен для приема и перевозки паромов пассажиров и колесной техники между портами Крым и Кавказ.

Подходы пассажиров, в том числе маломобильных групп населения, осуществляются по существующим путям на прилегающей территории.

Проектной документацией "Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ" проектирование мероприятий по обеспечению доступа инвалидов не предусматривается.

3.2.3.11. Требования к обеспечению безопасной эксплуатации объектов капитального строительства

Пирс автопассажирской паромной переправы предназначен для швартовки и обработки автопассажирских паромов. Длина пирса существующего – 77,5 м., проектируемая длина – 104,5 м.

Решение о реконструкции пирса и его корневой части для пассажирских перевозок принято собственником ФГУП Росморпорт с связи возросшим грузопотоком между портами Крым и Кавказ.

К опасным природным процессам в период проведения изысканий, реконструкции и эксплуатации сооружения следует отнести:

- шторм;
- ветер со скоростью свыше 14 м/с и видимость менее 5 каб;
- сейсмичность площадки 9 баллов;
- дрейфующий лед;
- ледостав.

К воздействиям техногенного характера относятся:

- Действующее предприятие с круглогодичным периодом эксплуатации;

На период стоянки автопассажирских паромов у причалов на территории пирса предусматривается нахождение и перемещение людей в соответствии с инструкцией по эксплуатации, утвержденной Заказчиком.

Класс сооружения по уровню ответственности, согласно п. 7 табл. Б.2 СП 58.13330.2012 – III.

Согласно п. 1.9 ст. 48.1 сооружение относится к особо опасным и технически сложным объектам.

Безопасность гидротехнического сооружения в период проведения изысканий, обследований, утилизации (сноса), проектирования, реконструкции и эксплуатации обеспечивается выполнением требований соответствующих стандартов и сводов правил, утвержденных и включенных в перечень национальных стандартов.

Пирс автопассажирской паромной переправы должен отвечать требованиям:

- механической безопасности;
- пожарной безопасности;
- безопасности при опасных природных процессах и явлениях и (или) техногенных воздействиях;
- безопасности для здоровья и условий пребывания человека;
- безопасности для пользователей;
- безопасного уровня воздействия на окружающую среду.

Строительные конструкции сооружения должны обладать достаточной прочностью и устойчивостью, чтобы в процессе реконструкции и эксплуатации не возникало угрозы причинения вреда жизни или здоровью людей, имуществу юридических лиц, окружающей среде, жизни и здоровью животных и растений.

Сооружение запроектировано таким образом, чтобы в процессе его эксплуатации исключается возможность возникновения пожара тем самым обеспечивается защита людей и имущества от воздействия опасных факторов пожара и ограничение его последствий на сооружение.

Сооружение запроектировано таким образом, чтобы в процессе его эксплуатации опасные природные процессы и техногенные воздействия не вызывали последствий, создающих угрозу причинения вреда жизни или здоровью людей, имуществу юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни и здоровью животных и растений.

Применяемые конструкции и материалы должны соответствовать требованиям Федерального закона от 09.01.96 № 3-ФЗ «О радиационной безопасности»; удовлетворять требованиям «Норм радиационной безопасности» (НРБ-99) СП 2.6.1.758-96 и «Основных санитарных правил обеспечения радиационной безопасности» (ОСП ОРБ-99) СП 2.6.1.799-99.

Результаты радиационного контроля должны быть переданы заказчику.

Запроектированное сооружение в процессе эксплуатации не создаст угрозу наступления несчастных случаев и нанесения травм людям - пользователям сооружения в результате скольжения, падения, столкновения, ожога, поражения электрическим током, а также вследствие взрыва.

Оборудование пропускного терминала морского вокзала специальными приспособлениями должно способствовать инвалидам и другим маломобильным группам населения беспрепятственно пользоваться услугами объекта транспортной инфраструктуры.

Сооружение запроектировано таким образом, что в процессе его строительства и эксплуатации не возникнет угрозы негативного воздействия на окружающую среду.

Материалы, используемые при строительстве, химические добавки и реагенты, согласно выводам, приведенным в разделе «Оценка воздействия на окружающую среду» не вызовут значительных негативных воздействий в период строительства и эксплуатации.

Техническое состояние и режим эксплуатации портовых сооружений и акваторий должны определяться путем регулярных технических осмотров; периодических технических осмотров; контрольно-инспекторских обследований; внеочередных обследований.

3.2.3.12. Мероприятия по обеспечению соблюдения требований энергетической эффективности и требований оснащенности зданий, строений и сооружений приборами учета используемых энергетических ресурсов

Электроснабжение

Проектными решениями предусматривается:

- учёт электроэнергии в проектируемом щите ЩР;
- применение газоразрядных ламп для наружного освещения;
- автоматическое управление наружным освещением.

3.2.3.13. Мероприятия по обеспечению промышленной безопасности

В проектной документации отсутствуют технические устройства, участки и цеха, которые можно отнести к категории опасных производственных объектов в соответствии с приложением № 1 к Федеральному закону «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» от 21.07.1997 № 116-ФЗ.

3.2.3.14. Мероприятия по гражданской обороне, мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера

В соответствии с «Порядком отнесения организаций к категориям по гражданской обороне», утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 19.09.1998 № 1115, реконструируемый объект (пирс автопассажирской паромной переправы) относится к Азово-Черноморскому бассейновому филиалу ФГУП «Росморпорт», имеющему II категорию по гражданской обороне.

Проектируемый пирс находится на расстоянии около 54 км от г. Темрюк, отнесенного к группе территорий по ГО. В соответствии с СП 165.1325800.2014 «Инженерно-технические мероприятия по гражданской обороне» объект располагается в зоне возможных сильных разрушений при воздействии обычных средств поражения и светомаскировки.

Реконструируемый пирс в морском порту Кавказ в военное время функционирует без постоянного присутствия обслуживающего персонала, все швартовые операции осуществляются экипажами судов. Строительство защитных сооружений гражданской обороны проектной документацией не предусматривается.

Оповещение по сигналам ГО и доведение информации в случае ЧС возможно с помощью существующей объектовой системы оповещения порта, а именно:

- электросирены С-40 порта Кавказ, подключенной к системе централизованного оповещения края и расположенной на здании ЦУДС;
- громкоговорящей связи на территории порта, а также на палубе судна (баржи);
- радиосвязи;
- мобильной телефонной связи.

Светомаскировка объекта включает в себя светомаскировку наружного освещения, бортовых огней, сигналов (световых знаков, указателей).

Пирс предназначен для безопасной швартовки, обработки и отшвартовки автопаромов различных типов. На пирсе не предусмотрены опасные производства.

На территории морского порта Кавказ расположен пожаровзрывоопасный объект ООО «Югнефтехимтранзит» - нефтебаза емкостью 80000 тонн. ООО «Югнефтехимтранзит» присвоен 1 класс опасности, и в соответствии с решением комиссии администрации Краснодарского края по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности от 10.12.2013 № 743 года включен в перечень потенциально опасных объектов.

К рядом расположенным к проектируемому объекту транспортным коммуникациям относятся:

- железная дорога (перевозка АХОВ, ЛВЖ, СУГ – ж/д цистерна 60 м³).
- Ближайшая ж/д станция – «Кавказ», построенная для обслуживания железнодоро-

рожной переправы. На территории порта проложена собственная железнодорожная ветка длиной 2600,0 метров;

- автомобильная дорога федерального значения, которая замыкается на порт, и внутренние автомобильные проезды порта (перевозка АХОВ – контейнеры до 1 т; ЛВЖ, СУГ – автоцистерна до 16 м³);

- водные транспортные коммуникации (движение судов, барж).

Основным фактором возникновения ЧС на рассматриваемом объекте является пожар и аварии на водном транспорте.

В соответствии с выводами, содержащимися в разделе, при возможных авариях на проектируемом объекте и возникновении чрезвычайных ситуаций население на прилегающей территории не будет подвергнуто воздействию поражающих факторов.

Предупреждение чрезвычайных ситуаций на объекте в результате аварий на водном транспорте обеспечивается средствами навигационного оборудования, состоящего из створа маяков (передний и задний), светящегося знака на оконечности Южного и Северного молвов. Управление движением судов осуществляет служба управления движением судов порта Кавказ через центр управления движением судов, расположенный на южной стороне акватории порта в отдельно стоящем здании.

В разделе представлены решения по обеспечению беспрепятственной эвакуации людей с территории объекта и вводу сил и средств для ликвидации последствий ЧС.

3.2.4. Сведения об оперативных изменениях, внесенных заявителем в рассматриваемые разделы проектной документации в процессе проведения экспертизы:

Общие

1. Внесены изменения в ТЭП заявления от 11.12.2015 № АЛ-26/26/13033-28 о проведении государственной экспертизы проектной документации, согласно письму ФГУП «Росморпорт» от 26.04.2016 № АЛ-26/3973-28.

2. Представлено письмо ФГУП «Росморпорт» от 28.08.2015 № 1351 «Об изменении в техническом задании» изменен реестр судов, осуществляющих швартовку судов к причалам АПП, паром «Керченский-2» с осадкой 4,50 м заменен на паром «Победа» с осадкой 3,80 м, п. 1.4 замечаний.

Схема планировочной организации земельного участка

Генеральный план и транспорт

Представлен откорректированный том 2, кн. 1 в соответствии с требованиями п. 5.1 РД 31.30.13-89 «Эталон рабочего проекта (проекта) строительства морского порта».

Безопасность судоходства

1. В связи с изменением расчетного судна т/х «Керченский-2» на т/х «Победа» в том 2.1, кн. 2 внесены корректировки в компоновочные и технологические решения.

2. Представлена откорректированная схема маневрирования судов (паромов) в томе 2, кн. 1 и томе 2.1, кн. 2 при их подходе/отходе к причалам № 3 и № 4.

Конструктивные гидротехнические решения

1. Внесены изменения и дополнения в раздел «Гидротехнические решения» реконструируемого пирса с причалами № 3 и № 4 в соответствии с требованиями пункта 5.1 РД 31.30.13-89, пунктов 9, 14 РД 31.31.55-93 «Инструкция по проектированию морских причальных и берегоукрепительных сооружений»

2. Представлены расчеты по обеспечению несущей способности дублирующих (дополнительных) свай без устройства заглушек по их концам. В текстовую часть тома 3 (стр. 14) внесены соответствующие изменения.

3. Представлено описание узла сопряжения наклонных свай пала с ростверком, как жесткое. В графической части узел разработан на л. 4, р. 2.2, тома 3.

4. Обосновано письмом ФГУП «Росморпорт» от 03.02.2015 № АЛ-32/876-28 отсутствие навигационного знака на ростверке пала.

5. Представлены расчеты отдельным томом «Расчеты» по проектным решениям реконструируемой конструкции пирса.

Технологические решения

Внесены изменения и дополнения в раздел тома 4.4 «Технологические решения» реконструируемого пирса с причалами № 3 и № 4 в соответствии с требованиями подпунктов 3.1.1, 3.1.2 РД 31.30.13-89.

Мероприятия по гражданской обороне, мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций

В ходе проведения государственной экспертизы дополнительно представлены:

1. Сведения о категории по гражданской обороне организации, эксплуатирующей проектируемый объект (Азово-Черноморский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт»), с учетом порядка отнесения организаций к категориям по гражданской обороне, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19.09.1998 № 1115, а также показателей для отнесения организаций к категориям по гражданской обороне в зависимости от роли в экономике государства или влияния на безопасность населения, введенных в действие приказом МЧС России от 11.09.2012 № 536ДСП (п. 6.2.2 ГОСТ Р 55201-2012 «Порядок разработки перечня мероприятий по гражданской обороне, мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера при проектировании объектов капитального строительства»).

2. Сведения о границах зон возможных опасностей, в которых может оказаться реконструируемый объект (пирс автопассажирской паромной переправы), откорректированы в соответствии с СП 165.1325800.2014 «Инженерно-технические мероприятия по гражданской обороне».

3. Откорректированы сведения о деятельности реконструируемого объекта в военное время с учетом деятельности морского порта Кавказ в военное время (п.6.2.2 ГОСТ Р 55201-2012)

Охрана окружающей среды

В ходе проведения государственной экспертизы были дополнительно:

Представлены:

1. Копия заключения о согласовании осуществления деятельности Федерального агентства по рыболовству от 24.06.2015 № 3558-ВВС/У02;
2. Копия письма Азово-Черноморского территориального управления Федерального агентства по рыболовству от 13.08.2015 № 6930;
3. Копия письма ФГБНУ «АзНИИРХ» от 27.07.2015 № 05-07/1980;
4. Копия Протокола общественных слушаний оценки воздействия на окружающую среду по материалам проектной документации «Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ» от 07 мая 2015 г.;
5. Копии извещений ООО «Морпроект-Престиж» о проведении общественных обсуждений по материалам ОВОС от 03.04.2015 (Российская газета), от 30.03-05.04.2015 (Тамань), от 03.04.2015 (Кубанские новости);
6. Копия свидетельства о государственной регистрации права ФГУП «Росморпорт» от 12.09.2011;
7. Копия свидетельства о государственной регистрации права ФГУП «Росморпорт» от 15.04.2010;
8. Лицензия ООО НПФ «Крокус» на деятельность по сбору, использованию, обезвреживанию и размещению отходов 1-4 класса опасности от 26.01.2012;
9. Копии писем ООО НПФ «Крокус» от 06.04.2016 № 12, от 15.04.2016 о возможности приема хозяйственно-бытовых стоков;
10. Копия сертификата соответствия № РОСС RU.AB64.H04352 ООО НПП «Полихим»;
11. Копия Паспорта на фильтрующий патрон с комбинированной загрузкой для очистки вод от СПАВ, нефтепродуктов, жиров и масел.
12. Копии протокола лабораторных исследований № 405/53 от 05.02.2008 ФГУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в г. Санкт-Петербурге», протокола лабораторных испытаний № 12340-12341-СХ от 07.12.2015 ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии по железнодорожному транспорту»;
13. Приложение 14. Сметы на проведение мониторинговых наблюдений за компонентами окружающей среды при строительстве и эксплуатации объекта;
14. Копия письма Управления государственной охраны объектов культурного наследия Краснодарского края от 21.04.2016 №7802157/16-01-21 (об отсутствии объектов культурного наследия);

15. Материалы, подтверждающие возможность приема отходов специализированными организациями, копии лицензий на деятельность по обращению с опасными отходами, сведения о включении предлагаемых проектной документацией конечных пунктов размещения отходов в государственный реестр объектов размещения отходов.

Внесены следующие изменения и дополнения в проектные решения раздела:

1. Откорректированы материалы п. 8.2.1 «Результаты расчетов приземных концентраций загрязняющих веществ, анализ и предложения по предельно-допустимым и временно согласованным выбросам»;

2. Откорректированы материалы п. 8.2.1.1 «Результаты расчетов приземных концентраций загрязняющих веществ на период реконструкции»;

3. Откорректированы материалы п. 8.2.1.2 «Анализ результатов расчетов приземных концентраций загрязняющих веществ на период реконструкции»;

4. Дополнены материалы п. 8.2.4 Мероприятия по охране и рациональному использованию земельных ресурсов и почвенного покрова, в том числе мероприятия по рекультивации нарушенных или загрязненных земельных участков и почвенного покрова;

5. Дополнены материалы п. 8.2.5 Мероприятия по сбору, использованию, обезвреживанию, транспортировке и размещению опасных отходов;

6. Откорректированы материалы п. 8.3.5 Затраты на реализацию программы наблюдений за компонентами окружающей среды;

7. Дополнены материалы п. «Характеристика земельного участка и акватории, отведенных для строительства, в том числе площади земель, отводимых во временное и постоянное пользование; сведения о землепользователях»;

8. Откорректировано Приложение 6 «Отчеты расчетов рассеивания загрязняющих веществ в приземном слое атмосферного воздуха и карты рассеивания с учетом фоновых концентраций на период реконструкции»;

9. Дополнено Приложение 24 «Согласование размещения отходов производства и потребления специализированными лицензированными организациями».

Мероприятия по санитарно-эпидемиологическому благополучию

В ходе проведения госэкспертизы дополнительно представлены:

1. Согласование органов Роспотребнадзора по Краснодарскому краю о соответствии проекта расчетной СЗЗ (300 м) требованиям санитарных норм (санитарно-эпидемиологическое заключение №23.КК.03.000.Т.001376.04.16 от 20.04.2016, выданное Управлением Роспотребнадзора по Краснодарскому краю; экспертное заключение ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии в Краснодарском крае» от 07.04.2016 №2155/03-1).

2. Сведения о количестве сотрудников, обслуживающих проектируемый объект, обеспечении их санитарно-бытовыми помещениями.

3. Сведения об организации питьевого водоснабжения строителей – привозная бутилированная вода.

4. Выводы по результатам рассмотрения

4.1. Выводы о соответствии или несоответствии в отношении результатов инженерных изысканий:

4.1.1. Инженерно-геологические изыскания

Отчетные материалы по инженерно-геологическим изысканиям с учетом дополнений соответствуют требованиям Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений, национальных стандартов и сводов правил, включенных в перечни, указанные в частях 1 и 7 статьи 6 Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ, и являются достаточными для разработки проектной документации.

4.1.2. Инженерно-геодезические изыскания

Отчетные материалы по инженерно-геодезическим изысканиям соответствуют требованиям технического задания, Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», национальных стандартов и сводов правил, включенных в перечни, указанные в частях 1 и 7 статьи 6 Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ, и являются достаточными для разработки проектной документации.

4.1.3. Инженерно-гидрометеорологические изыскания

Результаты инженерно-гидрометеорологических изысканий с учетом дополнений соответствуют требованиям Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», национальных стандартов и сводов правил, включенных в перечни, указанные в частях 1 и 7 статьи 6 Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ, и являются достаточными для разработки проектной документации.

4.1.4. Инженерно-экологические изыскания

Результаты инженерно-экологических изысканий соответствуют требованиям технического задания, программе инженерно-экологических изысканий, Градостроительного кодекса Российской Федерации, СП 47.13330.2012 «Инженерные изыскания для строительства. Основные положения», СНиП 11-02-96 «Инженерные изыскания для строительства. Основные положения», СП 11-102-97 «Инженерно-экологические изыскания для строительства» и являются достаточными для разработки проектной документации.

4.2. Выводы в отношении технической части проектной документации

4.2.1. Указания на результаты инженерных изысканий, на соответствие которым проводилась оценка проектной документации:

Оценка проектной документации проводилась на соответствие результатам инженерно-геодезических, инженерно-геологических, инженерно-гидрометеорологических и инженерно-экологических изысканий.

4.2.2. Выводы о соответствии или несоответствии в отношении технической части проектной документации:

Проектная документация «Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ» по составу и содержанию соответствует требованиям: Положения о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 16.02.2008 № 87; задания на проектирование объекта; исходно-разрешительных документов; законодательства и нормативных документов.

Техническая часть проектной документации соответствует результатам инженерных изысканий: геологических, геодезических, гидрометеорологических и экологических.

Схема планировочной организации земельного участка

Генеральный план и транспорт, безопасность судоходства

Принятые проектные решения раздела соответствуют требованиям: СП 18.13330.2011 «Генеральный план и транспорт»; СП 58.13330.2012 «СНиП 33-01-2003 «Гидротехнические сооружения. Основные положения»; РД 31.3.05-97 «Нормы технологического проектирования морских портов»; РД 31.3.01.01093 «Руководство по технологическому проектированию морских портов»; РД 31.30.13-89 «Эталон рабочего проекта (проекта) строительства морских портов»; РД 31.33.03-88 «Рекомендации по определению допустимых ветро-волновых условий при проектировании морских портов»; Обязательных постановлений в морском порту Кавказ. Приказа Минтранса России от 29.05.2013 № 190.

Конструктивные гидротехнические решения

Принятые проектные решения раздела в части конструктивных решений соответствуют требованиям нормативных документов: СП 58.13330.2012 «СНиП 33-01-2003 «Гидротехнические сооружения. Основные положения»; ГОСТ Р 54523 «Правила обследования и мониторинга технического состояния»; СП 38.13330.2012 «СНиП 2.06.04-82* «Нагрузки и воздействия на гидротехнические сооружения (волновые, ледовые и от судов)»; СП 14.13330.2011 «СНиП II-7-81* «Строительство в сейсмических районах»; СП 24.13330.2011 «СНиП 2.02.03-85 «Свайные фундаменты»; СП 16.13330.2011 «СНиП II-23-81* «Стальные конструкции; РД 31.3.05-97 «Нормы технологического проектирования морских портов»; Р 31.3.07-01 «Указания по расчету нагрузок и воздействий от волн, судов и льда на морские гидротехнические сооружения»; РД 31.31.55-93 «Инструкция по проектированию морских причальных и берегоукрепительных сооружений».

Электроснабжение

Проектная документация в части решений по электроснабжению разработана в соответствии с заданием на разработку проектной документации, техническими условиями ФГУП «РОСМОРПОРТ» «Азовско-Черноморский бассейн» филиал. Таманское управление» и требованиями действующих нормативных документов.

Водоотведение

Принятые проектные решения подраздела соответствуют результатам инженерных изысканий и требованиям: СП 32.13130.2012 «СНиП 2.04.03-85 «Канализация. Наружные сети и сооружения»; СП 14.13330.2012 «Строительство в сейсмических районах».

Технологические решения

Принятые проектные решения подраздела соответствуют нормативным требованиям: СП 18.13330.2011 «Генеральные планы промышленных предприятий»; СП 37.13330.2012 «Промышленный транспорт»; РД 31.3.05-97 «Нормы технологического проектирования морских портов»; РД 31.3.01.01-93 «Руководство по технологическому проектированию морских портов».

Проект организации строительства

Проектные решения раздела разработаны в соответствии с требованиями действующих нормативных документов: СП 48.13330.2011 «СНиП 12-01-2004 «Организация строительства»; МДС 12-81.2007 «Методические рекомендации по разработке и оформлению проекта организации строительства и проекта производства работ»; МДС 12-46.2008 «Методические рекомендации по разработке и оформлению проекта организации строительства, проекта организации работ по сносу (демонтажу), проекта производства работ».

Мероприятия по гражданской обороне, мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций

Раздел по содержанию соответствует ГОСТ Р 55201-2012 «Порядок разработки перечня мероприятий по гражданской обороне, мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера при проектировании объектов капитального строительства».

Принятые мероприятия соответствуют требованиям законодательных, нормативных технических документов в области гражданской обороны и предупреждения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности

Принятые проектные решения раздела соответствуют требованиям законодательных, нормативных технических документов в области пожарной безопасности.

Охрана окружающей среды

Принятые проектные решения раздела разработаны в соответствии с экологическими требованиями, установленными законодательными актами и нормативными документами Российской Федерации.

Мероприятия по санитарно-эпидемиологическому благополучию

Принятые проектные решения и мероприятия по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения и работающих соответствуют требованиям санитарно-эпидемиологических правил и нормативов: Федерального закона «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» от 30.03.99 № 52-ФЗ, СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов», СН 2.2.4/2.1.8.562-96 «Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки», СанПиН 2.1.6.1032-01 «Гигиенические требования к обеспечению качества атмосферного воздуха населенных мест», СП 44.13330.2011 «Административные и бытовые здания», СП 2.2.3.1384-03 «Гигиенические требования к организации строительного производства и строительных работ».

4.3. Общие выводы:

Результаты инженерных изысканий соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям.

Проектная документация по объекту соответствует результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки.

Проектная документация по объекту «Реконструкция пирса автопассажирской паромной переправы и его корневой части в морском порту Кавказ» соответствует требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям.

**Заместитель начальника Управления -
начальник Отдела производственного
назначения Управления объектов
производственного, транспортного и
гидротехнического назначения**

*(5.1.3 «Организация государственной экспертизы
проектной документации и (или) результатов
инженерных изысканий»)*

М.Ф. Власов

**Начальник Отдела объектов
транспортного комплекса**

(5.2.12.6 «Морской транспорт»)

А.В. Рудаковский

Главный специалист

*(5.2.12.6 «Морской транспорт»,
гидротехнические решения)*

В.А. Аверков

**Заместитель начальника Управления –
начальник Отдела объектов
гражданского назначения и
градостроительства Управления
объектов гражданского назначения,
информатизации и связи**

*(5.3.1 «Организация государственной
экспертизы проектной документации и
(или) результатов инженерных изысканий»)*

И.П. Кардашев

Начальник сектора

*(5.2.1 «Схемы планировочной организации земельных
участков», мероприятия по обеспечению доступа инвалидов)*

В.Д. Зенина

**Начальник Управления
экологической экспертизы**

*(5.3.1 «Организация государственной
экспертизы проектной документации и
(или) результатов инженерных изысканий»)*

С.П. Балашова

Главный специалист I

*(5.2.6 «Санитарно-эпидемиологическая
безопасность», санитарно-эпидемиологическая безопасность)*

Л.В. Сеницына

**Зам. начальника Управления-начальник
Отдела охраны окружающей среды
Управления экологической экспертизы**

(5.2.5 «Охрана окружающей среды», охрана окружающей среды)

О.В. Родивилова

**Начальник Отдела инженерно-
экологической экспертизы**

*(5.1.4 «инженерно-экологические изыскания»,
инженерно-экологические изыскания)*

Д.В. Папунов

Зам. нач-ка Управления
**Начальник Управления проверки
сметной документации и экспертизы
проектов организации строительства**
*(5.3.1 «Организация государственной экспертизы
проектной документации и (или) результатов
инженерных изысканий», организация строительства)*

Т.В. Юнчева
Т.В. Ржевская

Нач-к отдела
Главный специалист
*(5.2.11 «Организация строительства»,
организация строительства)*

М.А. Присекина
В.А. Усков


**Начальник Управления промышленной,
ядерной, радиационной, пожарной
безопасности и ГОЧС**

*(5.3.1 «Организация государственной экспертизы
проектной документации и (или) результатов
инженерных изысканий»)*


А.В. Красавин

Главный специалист*(5.2.7 «Пожарная безопасность»,
пожарная безопасность)**Нач-к отдела***Главный специалист***(5.2.8 «Инженерно-технические
мероприятия ГО и ЧС», инженерно-
технические мероприятия)***Зам. начальника Управления-начальник
Отдела экспертизы промышленной,
ядерной и радиационной безопасности
Управления промышленной, ядерной,
Радиационной, пожарной безопасности и ГОЧС***(5.2.9 «Промышленная безопасность опасных
производственных объектов», промышленная
безопасность опасных производственных объектов)***Начальник Управления
инженерного обеспечения***(5.3.1 «Организация государственной экспертизы
проектной документации и (или) результатов
инженерных изысканий»)**Нач-к отдела***Главный специалист***(5.2.4.1 «Электроснабжение», электроснабжение)***Заместитель начальника Отдела
инженерно-технического обеспечения***(5.2.4.2 «Водоснабжение и водоотведение»,
водоотведение)***Начальник Управления строительных
решений***(5.1.2 «Инженерно-геологические изыскания»)***Главный специалист***(5.1.1 «Инженерно-геодезические изыскания»,
инженерно-геодезические изыскания)***Главный специалист***(5.1.2 «Инженерно-геологические изыскания»,
инженерно-геологические изыскания)***Главный специалист***(5.1.3 «Инженерно-гидрометеорологические
изыскания», инженерно-
гидрометеорологические изыскания)* А.И. Думилин А.А. Корнеев

А.А. Корнеев

 А.Г. Журавлев В.А. Аллахвердянц Е.Н. Третьяк

Е.Н. Третьяк

 Е.С. Маркинова Б.В. Ильичев С.С. Власов С.Ю. Старченко Е.И. Тидеман