

ОБЩЕСТВЕННАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

экспертной комиссии общественной экологической экспертизы материалов рабочего проекта объекта “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары”

г. Санкт-Петербург

3 марта 2004 г.

Экспертная комиссия в составе:

председателя (Ф.И.О., степень):	Линевич Наталия Леонидовна, к.г.н.
ответственного секретаря (Ф.И.О., степень):	Агаханянц Полина Феликсовна, к.т.н.
членов комиссии (Ф.И.О., степень):	Афиногенов Дмитрий Владимирович, к.п.н. Мелконян Гаспар Левонович Яхнин Эдуард Яковлевич, к.г-м.н.

рассмотрела:

1. Разработка разделов рабочего проекта объекта: “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары”. Том 5. Книга 1. “Оценка воздействия строительства на окружающую среду”. Санкт-Петербург, 2003 г.
2. Разработка разделов рабочего проекта объекта: “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары”. Том 5. Книга 2. “Охрана окружающей среды”. Санкт-Петербург, 2003 г.

разработчик –ЗАО “НИПИ Территориального развития и транспортной инфраструктуры”, Санкт-Петербург, 2003 г.

Содержание

1. Общие положения	3
1.1. Правовые основы проведения ОЭЭ	3
1.2. Организатор ОЭЭ	3
1.3. Объект ОЭЭ	3
1.4. Цели ОЭЭ	3
1.5. Принципы проведения ОЭЭ	4
1.6. Регламент ОЭЭ	4
2. Представленные материалы	5
2.1. Состав представленных материалов	5
2.2. Краткое описание намечаемой деятельности по представленным материалам	5
3. Соответствие представленных материалов ОВОС основным принципам проведения ОВОС	6
4. Общие замечания по составу представленных материалов	6
5. Замечания по содержанию представленных материалов	7
5.1. Общие замечания	7
5.2. Оценка представленных материалов по воздействию объекта на состояние атмосферного воздуха	7
5.2.1. Характеристика современного состояния атмосферы	7
5.2.2. Учет фоновое загрязнение атмосферного воздуха	8
5.2.3. Оценка воздействия объекта на состояние атмосферного воздуха	8
5.2.4. Проектирование санитарно-защитной зоны по фактору загрязнения атмосферного воздуха	9
5.3. Оценка представленных материалов по шумовому воздействию объекта и мерам по снижению акустической нагрузки	11
5.4. Оценка представленных материалов по воздействию объекта на геолого-гидрогеологические условия, поверхностные воды и почвы	12
5.5. Оценка представленных материалов по социально-экономическим последствиям реализации объекта	14
6. Рекомендации по устранению выявленных нарушений	14
7. Выводы	15
Литература	16

1. Общие положения

1.1. Правовые основы проведения ОЭЭ

Общественная экологическая экспертиза¹ “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары” организуется и проводится в соответствии со статьями 20 - 25 Федерального Закона “Об экологической экспертизе” [8].

Общественная экологическая экспертиза проводится на основании законодательства Российской Федерации и Ленинградской области, в том числе ФЗ РФ “Об охране окружающей среды” (2002 г.) [7], “Положения о порядке проведения государственной экологической экспертизы” (1996 г.) [1], “Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации”² (2000 г.) [2] и пр.

1.2. Организатор ОЭЭ

Общественная экологическая экспертиза “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары” проводится Региональной общественной организацией “Санкт-Петербургское общество естествоиспытателей”. Общественная экологическая экспертиза была зарегистрирована постановлением №8 Муниципального Совета Муниципального образования поселка Шушары от 29 января 2004 г. (Приложение 1).

1.3. Объект ОЭЭ

Объектом общественной экологической экспертизы является рабочая документация “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары”, включая Том 5. Книги 1 и 2 - “Оценка воздействия строительства на окружающую среду” и “Охрана окружающей среды” (см. п. 2.1).

Заказчик документации – СПб ГУ “Дирекция транспортного строительства” Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству Администрации Санкт-Петербурга.

Генпроектировщик – ЗАО Ленпрмтранспроект.

Разработчик документации ОВОС – ЗАО “НИПИ Территориального развития и транспортной инфраструктуры”.

1.4. Цели ОЭЭ

Общественная экологическая экспертиза проводится с целями:

- установления соответствия рабочей документации проекта “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары” экологическим требованиям;
- определения достаточности мероприятий по охране окружающей среды на этапах строительства и эксплуатации проекта “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары”;
- оценки фактической возможности реализации проектных предложений по обеспечению уровня санитарно-гигиенических нормативов для селитебной территории пос. Шушары.

¹ Далее – ОЭЭ.

² Далее – “Положение об ОВОС”.

1.5. Принципы проведения ОЭЭ

Проведение общественной экологической экспертизы основывается на принципах [8, 2]:

- презумпции потенциальной экологической опасности любой намечаемой хозяйственной и иной деятельности;
- обязательности проведения государственной экологической экспертизы до принятия решений о реализации объекта экологической экспертизы;
- комплексности оценки воздействия на окружающую природную среду хозяйственной и иной деятельности и его последствий;
- обязательности учета требований экологической безопасности при проведении экологической экспертизы;
- достоверности и полноты информации, представляемой на экологическую экспертизу;
- независимости экспертов экологической экспертизы при осуществлении ими своих полномочий в области экологической экспертизы;
- научной обоснованности, объективности и законности заключений экологической экспертизы;
- гласности, участия общественных организаций (объединений), учета общественного мнения;
- ответственности участников экологической экспертизы и заинтересованных лиц за организацию, проведение, качество экологической экспертизы.

1.6. Регламент ОЭЭ

Настоящая общественная экологическая экспертиза проводится в соответствии с регламентом, который содержит описание:

- порядка организации, установления и изменения сроков проведения ОЭЭ;
- условий формирования, утверждения и изменения состава экспертной комиссии³;
- организации работы ЭК;
- порядка проведения ОЭЭ, участия в работе ЭК представителей заинтересованных лиц;
- требований к структуре, форме, содержанию и порядку подготовки индивидуальных и групповых заключений членов ЭК, предварительного заключения ЭК, заключения ЭК;
- порядка и условий утверждения заключения ЭК;
- статуса заключения ОЭЭ;
- форм реализации прав и обязанностей участников ОЭЭ, обсуждения и разрешения возникающих вопросов.

³ Далее – ЭК.

2. Представленные материалы

2.1. Состав представленных материалов

На рассмотрение комиссии Общественной экологической экспертизы была представлена следующая обосновывающая документация:

1. ЗАО “НИПИ Территориального развития и транспортной инфраструктуры”. Разработка разделов рабочего проекта объекта: “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары”. Том 5. Книга 1 “Оценка воздействия строительства на окружающую среду”. СПб, 2003.
2. ЗАО “НИПИ Территориального развития и транспортной инфраструктуры”. Разработка разделов рабочего проекта объекта: “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары”. Том 5. Книга 2 “Охрана окружающей среды”. СПб, 2003.

Кроме того, экспертами ЭК были рассмотрены следующие материалы, представленные Муниципальным Советом МО пос. Шушары:

3. Протокол № 560-03-1 измерений шума от 11 декабря 2003 г. ГУ “Городской лабораторный центр государственного санитарно-эпидемиологического контроля” (Приложение 2).
4. Справка о наличии придорожной мелиоративной канавы в районе пос. Шушары от 20.02.2004, выданная Муниципальным Советом МО поселка Шушары. (Приложение 3).

2.2. Краткое описание намечаемой деятельности по представленным материалам

Проект “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары” является частью комплекса работ по совершенствованию магистральной сети южной планировочной зоны Санкт-Петербурга и развитию терминально-транспортного комплекса в районе пос. Шушары. Проект предусматривает строительство продолжения Витебского проспекта до Московского шоссе с подключением к КАД и развязке на 686 км автодороги Москва - Санкт-Петербург.

Зона непосредственного тяготения проектируемой магистрали характеризуется наличием различных по функциональному значению территорий – участков жилой, административно-хозяйственной и промышленной застройки, зон развития объектов транспортной инфраструктуры, сельскохозяйственных территорий. В настоящее время в жилой зоне “Шушары” находится 10 производственных предприятий автотранспортного, производственно-строительного и складского профиля. На расчетную перспективу в зоне тяготения транспортного узла, объединяющего пробивку Витебского пр. и путеводную развязку в районе пос. Шушары, планируется размещение 13 производственных объектов преимущественно торгово-транспортной специализации, что приведет к значительному росту транспортной нагрузки. Увеличение нагрузки на данный транспортный узел предопределяется развитием нежилкой зоны “Шушары” в соответствии с принятой градостроительной документацией.

В материалах указано, что географическое расположение территории (зона перспективного автодорожного узла на пересечении КАД и южного участка Западного скоростного диаметра с Московским шоссе, непосредственная близость железнодорожной станции Шушары) предопределяет ее использование как логистически-терминального комплекса “Шушары”.

Проведенная проектировщиком комплексная оценка экологического состояния территории по факторам санитарно-гигиенических показателей качества воздуха, интенсивности акустической нагрузки, радиационного и химического загрязнения почво-грунтов показала, что район тяготения проектируемого объекта характеризуется высоким уровнем техногенной нагрузки на окружающую среду.

3. Соответствие представленных материалов ОВОС основным принципам проведения ОВОС

1. Представленные материалы содержат оценку воздействия только части проекта “Подключение к развязке КАД на федеральной автодороге М-10 “Россия”, включающего проекты “Путепроводная развязка через ж.д. пути станции “Шушары” на 686 км автодороги Москва-Санкт-Петербург” и “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары”. Разделение оценки воздействия на окружающую среду первой и второй очереди реализации проекта необоснованно и противоречит принципу комплексности, декларированному в ст. 3 ФЗ “Об экологической экспертизе”.
2. Не проведена оценка воздействия на окружающую среду альтернативных вариантов реализации намечаемой хозяйственной деятельности, что противоречит требованиям п.п. 1.6., 2.4., 3.2.1. и 3.2.2. “Положения об ОВОС”.

4. Общие замечания по составу представленных материалов

1. Представленные материалы не содержат картографической информации⁴ с указанием расположения:

- производственных объектов, являющихся источником загрязнения воздушной среды;
- жилых зданий в зоне тяготения проектируемого объекта;
- санитарно-защитной зоны планируемого объекта;
- несанкционированных свалок, являющихся причиной интенсивного загрязнения почво-грунтов тяжелыми металлами.

2. В рассмотренных материалах отсутствуют расчеты:

- ожидаемых уровней шума в жилой зоне от работы строительной техники и механизмов;
- ожидаемых уровней шума в жилой застройке от транспортного потока, как вдоль Витебского проспекта, так и на участке его примыкания к развязке;
- графические построения и расчеты, подтверждающие проектную эффективность шумозащитных экранов и окон повышенной звукоизоляции с клапанами-глушителями, предложенных в качестве шумозащитных мероприятий.

3. В материалах ОВОС отсутствует оценка социально-экономических последствий реализации проекта для жителей территории, прилегающей к зоне проектируемого объекта, что противоречит п. 1.6. “Положения об ОВОС”. В документации ОВОС не указано количество жилых домов, попадающих в СЗЗ, и число проживающих в них жителей.

⁴ В п. 3.3.4 СанПиН 2.1.6.1032-01 указывается, что “документация на строительство объекта должна включать графические материалы: ситуационный план района размещения объекта с нанесением на него санитарно-защитных зон действующих, строящихся и намеченных к строительству объектов, мест проживания и зон массового отдыха населения, генплан площадки намечаемого к строительству объекта с нанесением источников выбросов в атмосферу”.

4. В материалах ОВОС отсутствуют разделы по обеспечению участия общественности при принятии заказчиком решений, касающихся намечаемой деятельности, что является нарушением п.п. 3.3.1, 4.5, 4.9 и 4.10 “Положения об ОВОС”, а также п. 12 Приложения к “Положению об ОВОС”.

5. В представленных материалах отсутствует резюме нетехнического характера, что является нарушением п. 5.1 “Положения об ОВОС”.

6. Допущено нарушение оформления материалов ОВОС – не указаны заказчик деятельности с указанием официального названия организации (юридического, физического лица), адрес, телефон, факс, а также фамилия, имя, отчество, телефон сотрудника - контактного лица, что является нарушением п.1 Приложения к “Положению об ОВОС”.

5. Замечания по содержанию представленных материалов

5.1. Общие замечания

1. Как указано в томе ОВОС, оценка воздействия выполнена для зоны тяготения объекта, однако в представленной документации не обозначены границы территории тяготения проекта.

2. Рисунки, приведенные в материалах ОВОС, не соответствуют требованиям масштаба и подробности, что затрудняет и делает невозможным их использование для анализа проектируемой деятельности. Это противоречит принципу полноты и достоверности представляемой информации (п. 2.7 “Положения об ОВОС”).

5.2. Оценка представленных материалов по воздействию объекта на состояние атмосферного воздуха

5.2.1. Характеристика современного состояния атмосферы

1. В материалах представлена оценка загрязнения атмосферного воздуха от стационарных источников загрязнения и объектов дорожно-транспортного комплекса (гл. 5, кн. 1). Стационарных наблюдений за загрязнением атмосферного воздуха в районе строительства объекта не ведется, и характеристика состояния атмосферы выполнена расчетным путем на базе УПРЗА “Эколог-город” и ПК “Zone”. Следует отметить, что оценка существующего уровня загрязнения атмосферного воздуха (гл. 5, кн. 1) проведена **отдельно** для стационарных источников (промышленных объектов) и для объектов дорожно-транспортного комплекса, что является нарушением п. 2.4 СанПиН 2.1.6.1032-01. Как видно из рис. 5.1.2.2 (кн. 1), максимальный уровень загрязнения в результате только автотранспортных выбросов на территории жилой застройки превышает 0,9 ПДК по группе суммации (диоксид азота, диоксид серы). Максимальная концентрация от этой группы суммации, создаваемая промышленными предприятиями в контрольных точках нежилой зоны, превышает 1,5 ПДК (табл. 5.1.2.1, кн. 1).

2. В качестве исходных данных для расчетов загрязнения от автотранспорта использовались материалы обследований интенсивности и структуры транспортных потоков на участках улично-дорожной сети в районе строительства объекта. В материалах не указано, к какому периоду относятся эти данные: до реконструкции транспортного узла или для окончания I этапа реализации проекта “Подключение к развязке КАД на федеральной автодороге М-10 “Россия”. Расстояние до жилой зоны пос. Шушары в этих случаях меняется на величину порядка 200 м. Оценка загрязнения выбросами промышленных объектов учитывает только 3 предприятия из 10-ти, расположенных в зоне проектируемого объекта (стр.6, кн. 1).

3. В материалах указано, что расчетные (контрольные) точки расположены в жилой застройке Санкт-Петербурга для оценки влияния выбросов на воздушную среду населенных мест (стр. 24, кн. 1). Как видно на рис. 5.1.2.1 (кн.1), все точки размещены на территории нежилой зоны. Таким образом, в материалах **не представлены расчеты концентраций загрязняющих веществ, создаваемые промышленными предприятиями в жилой зоне**, расположенной в непосредственной близости от объекта строительства (жилые дома по улицам Школьной и Пушкинской).

Таким образом, представленные материалы не отражают современное состояние загрязнения атмосферного воздуха в районе проектирования и на территории прилегающей жилой застройки зоны от существующих стационарных источников загрязнения и объектов дорожно-транспортного комплекса.

5.2.2. Учет фоновое загрязнение атмосферного воздуха

Следует отметить, что фоном для проектируемого объекта является существующий уровень загрязнения промышленными предприятиями и объектами дорожно-транспортного комплекса за исключением строящегося объекта.

1. Содержащиеся в разделе 5.1.3 “Характеристика фоновое загрязнение атмосферы” (кн. 1) данные по фоновым концентрациям относятся к 4-м контрольным точкам, координаты которых не совпадают с указанными расчетными точками при расчетах существующего и прогнозируемого загрязнения. Эти точки находятся вне зоны расчетов концентраций загрязнения атмосферного воздуха, их координаты указаны в табл. 5.1.2.1 и табл. 5.1.3.1. Приведенные данные о фоновых концентрациях далее в расчетах концентраций загрязнения не используются. В соответствии с данными табл.5.1.3.1, фоновые концентрации достигают 0,4-0,7 ПДК по выбросам диоксида азота и 0,03-0,13 ПДК по выбросам диоксида углерода,.

2. При оценке воздействия на атмосферный воздух проектируемого объекта расчет концентрации загрязняющих веществ с учетом фона проведен с **использованием необоснованных данных по фоновым концентрациям** (0,13 ПДК для диоксида азота и группы суммации и 0,01 ПДК для оксида углерода, Приложение 2, лист 4-5), которые в несколько раз меньше концентраций, приведенных выше.

5.2.3. Оценка воздействия объекта на состояние атмосферного воздуха

1. В материалах указано, что оценка воздействия проектируемого объекта на этапе эксплуатации проведена на основе данных об интенсивности движения по магистрали, данных о распределении транспортных потоков в узлах примыканий и пересечений на расчетную 20-летнюю перспективу (стр. 51, кн.1). Соответствующие разделы по оценке воздействия на атмосферный воздух **не содержат исходных данных о проектируемой транспортной нагрузке на момент введения объекта в эксплуатацию и на перспективу.**

2. **Выбросы автотранспорта Московского пр. на участке подключения Витебского пр. к развязке автодороги Москва-Санкт-Петербург не были учтены ни как фон для проектируемого объекта, ни в расчетах рассеивания концентраций загрязняющих веществ.** Это показывают представленные карто-схемы (кн.1, приложения) и данные о выбросах на участке перегона 82.1.51 (кн.1, приложение 1, лист 20). Согласно данным из табл. 7.5.2 раздела по оценке воздействия на почвы (кн. 1, стр. 64), интенсивность движения автомобилей на участке подъезда Московского шоссе к путепроводу – 51700 автомобилей в сутки, что в 1,5 раза превышает интенсивность движения по Витебскому пр. (34200 автомобилей в сутки).

3. Кроме того, в представленных материалах указано, что “на расчетную перспективу в зоне тяготения транспортного узла, объединяющего пробивку Витебского пр. и путевую развязку в районе пос. Шушары, планируется размещение 13 производственных объектов” (стр. 10, кн. 2). Далее указывается, что “перспективное развитие нежилой зоны “Шушары”, связанное с появлением новых производственных предприятий, преимущественно торгово-транспортной специализации, а также увеличение объемов переработки грузов, приведет к росту объемов перевозки грузов на автотранспорт” (стр. 11, кн. 2). Однако в материалах ОВОС не представлены соответствующие расчеты роста загрязнения воздушного бассейна. **Представленные материалы не содержат прогноза состояния воздушной среды с учетом перспективы развития территории**, что является нарушением п. 2.4 СанПиН 2.1.6.1032-01, предусматривающего учет загрязнения атмосферы за счет действующих, строящихся и намеченных к строительству объектов, являющихся источниками загрязнения атмосферного воздуха.

4. Для расчетов воздействия объекта на состояние атмосферного воздуха на расчетную 20-летнюю перспективу **неправомерно использовался еще не вступивший в силу документ** – проект региональных нормативов на содержание токсичных веществ и дымность отработавших газов для различных категорий автотранспорта (“...информация о перспективах улучшения экологических характеристик вновь выпускаемых автомобилей до уровня зарубежных стандартов”, стр. 51, кн. 1). Сведения о возможной дате принятия этого документа отсутствуют. Это противоречит п. 2.6 “Положения об ОВОС”, в котором требуется научная обоснованность и достоверность материалов ОВОС. Таким образом, прогноз воздействия объекта на состояние атмосферного воздуха в разделе 7.1. (кн.1) неоправданно оптимистичен, особенно в сравнении с оценками современного состояния атмосферного воздуха, приведенными в разделе 5.1.2 ОВОС.

Таким образом, приведенная оценка воздействия объекта на состояние атмосферного воздуха на расчетную 20-летнюю перспективу не позволяет сделать вывод о соблюдении на селитебной территории пос. Шушары санитарно-гигиенических нормативов качества воздуха, так как это не подтверждено достоверными результатами расчета. Даже с учетом перспективного снижения выбросов автотранспорта на рассматриваемом участке Витебского проспекта, при существующем фоне загрязнения атмосферы санитарно-гигиенические нормативы на границе проектируемой СЗЗ в районе транспортного узла не могут быть достигнуты.

5.2.4. Проектирование санитарно-защитной зоны по фактору загрязнения атмосферного воздуха

1. Глава 5 (стр.28, кн.2), посвященная мероприятиям по организации санитарно-защитной зоны объекта, не содержит схемы СЗЗ с указанием и обоснованием размеров СЗЗ на различных участках магистрали, что является нарушением состава документации.

2. В соответствии с п. 2.17. СанПиН 2.2.1/2.1.1.1031-01 для проекта “Подключение к развязке КАД на федеральной автодороге М-10 “Россия”, включающего две очереди, должна быть установлена единая санитарно-защитная зона, учитывающая суммарные выбросы всех источников с единым проектом СЗЗ. На стр. 53 и в табл. 8.1 ОВОС (кн.1) указан размер СЗЗ для второй очереди 20-25 м. В нарушение указанных норм, сведений о проектировании единой СЗЗ не приводятся.

3. Прокладка дорожного полотна (ул. Пушкинская) по территории СЗЗ в пределах пос. Шушары является нарушением п. 2.8. СанПиН 2.2.1/2.1.1.1031-01 в части предназначения СЗЗ⁵. В результате этого **предлагаемые мероприятия** (стр.22, кн. 2) **по снижению**

⁵ Территория санитарно-защитной зоны предназначена для:

техногенной нагрузки на атмосферный воздух невыполнимы. Восстановление элементов озеленения на территории СЗЗ невозможно, так как в настоящее время полностью ликвидированы площади для озеленения вдоль д. 2 по ул. Школьной, значительно сокращены площади для озеленения вдоль д. 2-4 по ул. Пушкинской. В связи с этим запланированные посадки деревьев⁶ с шагом 3 м в 4 ряда и с расстоянием между рядами 5 м (стр.29, кн.2) вдоль д. №2 по ул. Школьной невозможны. Вдоль домов №2-4 по ул. Пушкинской в настоящее время осуществлена посадка деревьев только в 2 ряда. Однако, согласно п. 2.29. СанПиН 2.2.1/2.1.1.1031-01, прокладка дорожного полотна на территории минимальной СЗЗ не является основанием для снижения процента озеленения.

4. В соответствии с п.п. 2.27 и 2.29 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1031-01, при размещении в границах СЗЗ объектов с дополнительными выбросами, аналогичных по составу с основным производством, которым является ул. Пушкинская, обязательно требование превышения гигиенических нормативов на границе СЗЗ и за ее пределами при суммарном учете выбросов, а при наличии автомагистрали в СЗЗ ее выбросы должны включаться в суммарный расчет с объектом строительства. Никаких **расчетов, учитывающих дополнительное влияние движения транспорта по ул. Пушкинской**, расположенной всего в 14 м от жилых домов, в нарушение СанПиН 2.2.1/2.1.1.1031-01, **представленные материалы не содержат.**

5. Согласно материалам раздела ООС (стр.13, кн. 2) планировочной схемой продолжения Витебского пр. предусматривается два съезда в пос. Шушары: первый – в районе улицы Школьной, д.д. 6 и 8, второй – напротив ул. Пушкинская, д.2 и ул. Школьная, д.2. В расчетах прогнозируемого загрязнения атмосферы **не учтено увеличение выбросов вредных веществ в результате естественного торможения автомобилей** на двух съездах в пос. Шушары (стр.13, кн. 2).

Кроме того, **на этих участках невыполнимы предложенные меры по озеленению и защите жилых домов от выбросов автотранспорта.**

6. В представленных материалах указано, что “...непосредственно на подходе к развязке Витебского проспекта с а.д. Москва–Санкт-Петербург вдоль Московского шоссе размещается малоэтажная застройка, отстоящая от края проезжей части автодороги на расстояние не более 10-15 м” (стр. 5, кн. 1; стр. 4, кн. 2). Согласно материалам, нормативный уровень загрязнения воздушного бассейна достигается на расстоянии 25 м от магистрали (стр.53, кн. 1) и размер СЗЗ по фактору химического загрязнения атмосферы составляет 20-25 м (табл. 8.1, кн. 1). Таким образом, **в зону непосредственного воздействия попадают жилые дома**, что является нарушением п. 3.1.8 СанПиН 2.1.6.1032-01 и п. 2.30 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1031-01.

7. В проекте “Подключение к развязке КАД на федеральной автодороге М-10 “Россия”, включающего проекты “Путепроводная развязка через ж.д. пути станции “Шушары” на 686 км автодороги Москва-Санкт-Петербург” и “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары”, ширина СЗЗ составляет 40 метров, а, согласно представленным материалам – 20-25 м (табл. 8.1, кн.1). Это является нарушением п. 6.9

- обеспечения снижения уровня воздействия до требуемых гигиенических нормативов по всем факторам воздействия за ее пределами;

- создания санитарно-защитного и эстетического барьера между территорией предприятия (группы предприятий) и территорией жилой застройки;

- организации дополнительных озелененных площадей, обеспечивающих экранирование, ассимиляцию и фильтрацию загрязнителей атмосферного воздуха и повышение комфортности микроклимата.

⁶ В СНиП 2.07.01-89 “Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений”, указано, что при ширине СЗЗ до 100 метров ширина полосы древесно-кустарниковых насаждений должна составлять не менее 20 метров.

СНиП 2.07.01-89 “Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений”, согласно которому **расстояние от бровки земляного полотна дорог 1, 2 и 3 категорий до жилой застройки необходимо принимать не менее 100 метров.**

Таким образом, **декларируемое в документации условие обеспечения санитарно-гигиенических нормативов по загрязнению атмосферного воздуха в отношении указанных жилых зданий неосуществимо. Представленная обосновывающая документация нарушает п.п. 2.11, 2.27, 2.28, 2.29 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1031-01 и СНиП 2.07.01-89, так как представленный проект в части организации, благоустройства и озеленения СЗЗ в соответствии с действующей нормативной документацией невыполним. Также нарушены требования п. 6.9 СНиП 2.07.01-89.**

5.3. Оценка представленных материалов по шумовому воздействию объекта и мерам по снижению акустической нагрузки

1. Необходимость дополнительных мер по шумозащите диктуется современной ситуацией в жилой застройке пос. Шушары. По результатам замеров шума Городского лабораторного центра государственного санитарно-эпидемиологического контроля (Приложение 2):

- максимальные и эквивалентные уровни шума значительно превышают допустимые, что является нарушением СН 2.2.4/21.8.562-96;
- замеры уровней шума в жилых помещениях (ул. Пушкинская, д.2, кв. 7, 3, 14, ул. Школьная д. 2, кв. 70) при закрытых окнах также показали превышение максимальных и эквивалентных уровней шума над допустимыми уровнями.

2. Жилые дома и жилая зона пос. Шушары, ближайшие из которых находятся на расстоянии 10-15 м от места проведения работ (стр. 5, кн.1; стр.4, кн.2), попадают в зону уровней шума, **превышающих санитарно-гигиенические нормы.** Согласно материалам ОВОС (стр. 47-48, кн. 1), выполнение нормативных требований СН 2.2.4/2.1.8.565-96 по акустической нагрузке при проведении строительных работ достигается на расстоянии 80 м от места работ. Кроме того, отсутствие в материалах расчетов уровней шума от работы строительной техники и механизмов в жилой зоне не позволяет оценить достоверность расчетов по ожидаемым уровням шума в период строительства.

3. Представленные материалы **не содержат информации, для какой интенсивности транспортного потока выполнены расчеты ожидаемых уровней шума** от транспортного потока в зоне жилищной застройки. Согласно данным табл. 7.5.2. (кн. 1), интенсивность автомобилей в сутки по Витебскому пр. составляет 34200, а на участке подъезда Московского шоссе к путепроводу – 51700 (кн. 1, стр. 64). Именно напротив этого участка расположены жилые дома (ул. Пушкинская, д.2, д.4; ул. Школьная, д.2), попадающие в зону максимального воздействия.

В то же время в табл. 8.1 (кн.1) указывается, что устанавливаемый размер СЗЗ с учетом инженерных мероприятий в районе участка Витебского проспекта от Дунайского пр. до Московского шоссе вдвое ниже (по правой стороне), чем для участка от Звездной до Дунайского пр. (25 и 50 м, соответственно). Таким образом, оценка акустического воздействия транспорта на участке примыкания Витебского проспекта к развязке не проведена.

4. В представленных материалах **отсутствует оценка фоновых уровней шума, создаваемых железной дорогой, расположенной в южной части рассматриваемой территории, и другими объектами.**

5. Для достижения нормативных уровней в жилых домах предполагается установка окон повышенной звукоизоляции с клапанами-глушителями в режиме проветривания, а

также звукоизолирующих экранов (табл. 8.1). Как указано в Протоколе № 560-03-1 измерений шума Городского лабораторного центра государственного санитарно-эпидемиологического контроля (Приложение 2), клапаны-глушители не установлены. Таким образом, **проектируемая эффективность мер по снижению акустической нагрузки недостижима.**

6. В представленных материалах **отсутствует расчетное обоснование эффективности предложенных мер** (шумозащитных экранов) по достижению санитарно-гигиенических норм акустической нагрузки **на верхних этажах жилых домов.**

7. В проекте приведены расчеты и мероприятия по шумоглушению на период эксплуатации только для первой линии жилых домов. Для остальной части жилой застройки расчеты не выполнены. **Имеющиеся расчеты не являются обоснованием выполнения нормативных требований к уровню акустической нагрузки для жилой застройки пос. Шушары.**

8. Планировочной схемой проекта (стр.13, кн. 2) предусматривается два съезда в пос. Шушары, где будут отсутствовать звукоизолирующие экраны. В соответствии с данными табл. 8.1 (кн. 2, ссылка со стр. 71), уровень шума на территории этой жилой зоны составит 71 дБА с учетом снижения шума с расстоянием (8 дБА), что является значительным **нарушением СН 2.2.4/2.1.8.562-96**, согласно которому норма шума для жилой застройки составляет 55 дБА.

9. Предложенные меры снижения акустической нагрузки позволяют ее уменьшить на 24 дБА (снижение с расстоянием – 8 дБА и шумозащитный экран – 16 дБА) (таб.8.1.), и довести в ночное время до 52 дБА, в то время как допустимый эквивалент уровня звука в ночное время для жилой застройки составляет 45 дБА (СН 2.2.4/2.1.8.565-96).

Таким образом, нормативы акустической нагрузки в зоне жилой застройки п. Шушары не обеспечиваются предлагаемыми мерами в период проведения строительных работ и в ночное время. На части жилой застройки и съездов превышение нормативов будет наблюдаться круглосуточно.

5.4. Оценка представленных материалов по воздействию объекта на геолого-гидрогеологические условия, поверхностные воды и почвы

1. Сведения по геолого-гидрогеологическим условиям приведены с достаточной полнотой. Специфика территории состоит в том, что максимальное положение уровня грунтовых вод находится на глубине 0,0-0,6 м с возможным образованием открытого зеркала на пониженных участках и, следовательно, имеется опасность подтопления и заболачивания отдельных частей территории (п. 4.3.2, кн.1). Значительная обводненность земель и наличие на этих землях сети мелиоративных каналов отмечается в верхней части бассейна р. Волковка (п. 5.2, кн.1). Перечисленные факторы указывают на то, что при проектировании рассматриваемого объекта повышенное внимание должно быть уделено мерам по предотвращению подтопления и заболачивания территории этого объекта.

2. В п. 5.4, 5.5 приводится подробная и качественная оценка экорационного и эколого-геохимического состояния почво-грунтов и почв в районе проектируемых работ. В то же время отсутствует схема отбора проб почвенного покрова, не указано расположение несанкционированных свалок и участков с максимальным загрязнением почво-грунтов тяжелыми металлами.

В материалах отмечается, что почво-грунты и почвы на этой территории по эколого-радиометрическим и эколого-геохимическим показателям не представляют опасности и не имеют ограничений по условиям освоения. В отношении эколого-радиометрических показателей с таким заключением можно согласиться. В отношении химического загряз-

нения почвенного покрова тяжелыми металлами указанное заключение требует некоторых уточнений.

В разделе 5.5 отмечается наличие на рассматриваемой территории несанкционированных свалок, в почво-грунтах которых концентрации ртути, свинца, кадмия, цинка (элементы I класса опасности) и хрома, меди, сурьмы (элементы II класса опасности) превышают в отдельных пробах допустимый уровень в десятки и сотни раз, а суммарный показатель загрязнения достигает опасного и чрезвычайно опасного уровня. Однако в проектных материалах отсутствует схема отбора проб почвы с выделением участков максимального загрязнения почво-грунтов тяжелыми металлами. В проекте не предусмотрено санирование указанных участков с удалением и последующим захоронением почво-грунтов с высоким уровнем загрязнения ртутью, свинцом, кадмием и другими тяжелыми металлами.

3. В разделе 7 приводятся оценки воздействия объекта на состояние окружающей среды, в том числе на поверхностные воды (7.3.) и на почвенный покров (п. 7.5). В п.7.3 предусматривается сброс поверхностных сточных вод на локальных очистных сооружениях (ЛОС) с достижением очищенных сточных вод качества, допустимого к сбросу в водные объекты в черте С.-Петербурга. В рассмотренных проектных материалах отсутствует схема дренажной системы с указанием расположения ЛОС.

4. В разделе 7.5 приводится расчетная оценка загрязнения почвы вдоль объекта свинцом, полученная на основе действующих нормативных документов. Указанная оценка с выделением санитарно-защитной зоны шириной 20 м возражений не вызывает. При оценке влияния автотранспорта на почвы не было учтено, что значительная доля в транспортном потоке принадлежит транспортным средствам, использующим дизельное топливо, основными компонентами загрязнения окружающей среды от которого являются никель и ванадий. В табл. 7.5.2 указано, что 100% автотранспорта используют в качестве топлива бензин (кн.1).

5. В п. 4.1 предусматривается, что при подготовке территории поверхностный слой почвы (растительный слой) должен быть снят на глубину 20 см и перемещен во временные отвалы для хранения и последующего использования при рекультивации нарушенных земель. Однако, как отмечалось, на рассматриваемой территории имелись несанкционированные свалки, почво-грунты которых интенсивно загрязнены тяжелыми металлами. В связи с этим удаляемый при подготовке территории поверхностный слой почвы должен быть дифференцирован по степени загрязнения тяжелыми металлами. Материал с наиболее загрязненных участков не должен складироваться для использования при рекультивации земель, этот материал необходимо удалить для последующего захоронения.

6. При планировании мероприятий по замене загрязненного грунта на чистый привозной в период эксплуатации объекта (п. 4.2, кн. 2) не указано, в какой зоне и с какой периодичностью будет производиться эта операция.

7. При описании мероприятий по охране водных ресурсов (п. 4.2, кн.2) не запланировано мер по поддержанию в рабочем состоянии системы дренажных сооружений в зоне влияния рассматриваемого объекта в период его эксплуатации. Без принятия указанных мер возможны нарушения стока поверхностных вод, что в свою очередь может привести к подтоплению и заболачиванию пониженных участков территории. Это подтверждается Справкой Муниципального образования поселка Шушары (Приложение 3), где указывается, что после ликвидации мелиоративной канавы вдоль Московского шоссе наблюдается подтопление прилегающей территории и подвалов жилых построек.

5.5. Оценка представленных материалов по социально-экономическим последствиям реализации объекта

1. В представленных материалах нет сведений о количестве жителей, чье жилье и иное имущество попадает в зону воздействия намечаемой хозяйственной деятельности, в том числе в СЗЗ (см. п. 6, разд. 5.2.3 настоящего Заключение). В зону непосредственного воздействия попадают жилые дома, что является нарушением п. 3.1.8 СанПиН 2.1.6.1032-01 и п. 2.30 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1031-01.

2. Переселение жителей, предусмотренное в соответствии с п. 3.3.3 СанПиН 2.1.6.1032-01 в случае попадания жилой застройки в СЗЗ, проектом не предусмотрено.

3. В материалах не приводятся мероприятия по обеспечению свободного передвижения пешеходов на период строительства дороги. Таким образом, не соблюдено требование комплексности, научной обоснованности, достаточной детализации и полноты проведения оценки воздействия на окружающую среду, не отражена взаимосвязь различных экологических, социальных и экономических факторов, таким образом, нарушены требования п.1.5 и п. 2.6 “Положения об ОВОС”.

4. При подготовке документации было нарушено право граждан на достоверную, полную и своевременную информацию о состоянии среды жизнедеятельности, ее предполагаемых изменениях (Градостроительный Кодекс, ст. 18, п.1). В соответствии с п. 4.1 “Положения об ОВОС”, информирование и участие общественности осуществляется в установленном порядке на всех этапах ОВОС. Как следует из анализа представленного тома ОВОС, информирование и участие общественности не проводились должным образом, в частности, не происходило информирования и обеспечения участия общественности на этапе подготовки технического задания (требования п.п. 2.5, 3.1.1, 3.1.2 “Положения об ОВОС”).

Учет мнения общественности на этапе обсуждения предварительного варианта ОВОС не был проведен адекватно. Не был своевременно обеспечен доступ к предварительному варианту ОВОС (“Положение об ОВОС”, п.4.10.). Окончательный вариант ОВОС по результатам общественного обсуждения (в том числе, по обращениям органов местного самоуправления и инициативной группы жителей) не был сделан и замечания общественности в материалах ОВОС не отражены. Это является нарушением основных принципов ОВОС (п. 2.5 “Положения об ОВОС”), и нарушением прав граждан на участие в процессе принятия экологически значимых решений, что гарантируется ст. 11-13 ФЗ “Об охране окружающей среды”.

6. Рекомендации по устранению выявленных нарушений

1. Предусмотреть в проекте переселение жителей домов, попадающих в СЗЗ, в соответствии с п.п. 3.1.8 и 3.3.3. СанПиН 2.1.6.1032-01, п. 2.30 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1031-01. (Эти здания могут быть использованы под цели, не связанные с постоянным проживанием людей, например, в качестве части инфраструктуры логистически-терминального комплекса “Шушары”).

2. Привести план мероприятий по организации СЗЗ в соответствие с нормативными требованиями. Для обеспечения санитарно-гигиенических норм по атмосферному загрязнению и акустической нагрузке в районе примыкания Витебского проспекта к развязке необходимы следующие изменения проектных решений:

- перенести съезды с основной магистрали за пределы жилой застройки пос. Шушары;
- убрать с территории СЗЗ дорожное полотно (ул. Пушкинская) для организации озеленения в соответствии нормативным уровнем.

3. Предусмотреть в проектной документации мероприятия по предупреждению подтопления в зоне воздействия объекта, дополнить проект схемой дренажной системы с указанием расположения ЛОС поверхностных вод.

4. Необходимо дополнить проектную документацию схемой загрязнения почв с указанием зон интенсивного загрязнения тяжелыми металлами. В мероприятиях по охране почв указать периодичность и территориальную привязку зон замены загрязненного в процессе эксплуатации дороги грунта.

7. Выводы

В результате работы экспертной комиссии общественной экологической экспертизы рабочего проекта объекта “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары” можно сделать следующие выводы:

1. Представленная на ОЭЭ рабочая документация проекта “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары” не в полной мере соответствует требованиям экологического законодательства и требованиям к составу материалов и порядку проектирования.
2. Предложенные мероприятия по охране окружающей среды на этапах строительства и эксплуатации проекта “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары” недостаточны для обеспечения санитарно-гигиенических нормативов жилой и санитарно-защитной зон в соответствии с действующим законодательством.
3. Разделение ОВОС проекта “Подключение к развязке КАД на федеральной автодороге М-10 “Россия” на ОВОС проектов “Путепроводная развязка через ж.д. пути станции “Шушары” на 686 км автодороги Москва-Санкт-Петербург” и “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары” противоречит принципу комплексности, декларированному ФЗ “Об экологической экспертизе”.
4. Отдельные проектные решения I очереди проекта “Путепроводная развязка через ж.д. пути станции “Шушары” на 686 км автодороги Москва-Санкт-Петербург” делают невыполнимыми природоохранные мероприятия II очереди проекта, представленного на экспертизу.
5. Проект “Пробивка Витебского проспекта до Московского шоссе в районе пос. Шушары” не может быть реализован в настоящем виде. Проект необходимо доработать с устранением изложенных в настоящем заключении замечаний, выполнением рекомендаций и повторно предоставить на государственную экологическую экспертизу.

Председатель

Линевиц Наталия Леонидовна, к.г.н.

Ответственный секретарь

Агаханянц Полина Феликсовна, к.т.н.

Члены комиссии

Афиногенов Дмитрий Владимирович, к.п.н.

Мелконян Гаспар Левонович

Яхнин Эдуард Яковлевич, к.г-м.н.

Литература

1. Положение о порядке проведения государственной экологической экспертизы, 1996 г.
2. Положение об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, 2000 г.
3. СанПиН 2.1.6.1032-01. Атмосферный воздух и воздух закрытых помещений, санитарная охрана воздуха. Гигиенические требования к обеспечению качества атмосферного воздуха населенных мест.
4. СанПиН 2.2.1/2.1.1.1031-01. Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов.
5. СН 2.2.4/2.1.8.562-96. Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки
6. СНиП 2.07.01-89. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.
7. Федеральный закон Российской Федерации “Об охране окружающей среды”, 2002 г.
8. Федеральный закон Российской Федерации “Об экологической экспертизе”, 1995 г.