

ОБЩЕСТВЕННАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

экспертной комиссии общественной экологической экспертизы проектной документации проекта III-очереди строительства Западного Скоростного Диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия»)

г. Санкт-Петербург

_____ октября 2007 г.

Экспертная комиссия в составе:

председателя (Ф.И.О., степень):

Бегак Михаил Владимирович, к.т.н.;

ответственного секретаря (Ф.И.О., степень):

Афиногенов Дмитрий Владимирович, к.п.н.;

членов комиссии (Ф.И.О., степень):

Алябина Галина Антоновна, к.б.н.;

Гимельбрант Дмитрий Евгеньевич,

Давыдова Ирина Анатольевна, к.б.н.;

Дашко Регина Эдуардовна, д.г-м.н.;

Зубко Андрей Александрович, к.э.н.;

Исаченко Григорий Анатольевич, к.геогр.н.;

Калюжный Игорь Леонидович, к.т.н.;

Сорокин Игорь Николаевич, к.геогр.н.;

Шварц Алексей Аркадьевич, к.г-м.н.

Цветкова Александра Владимировна к.ф-м.н.

рассмотрела проектную документацию проекта III-очереди строительства Западного Скоростного Диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия») в составе:

- том 7.1. 5-343.ООС-1 «Охрана окружающей среды. III очередь строительства»;
- том 14.1 Книга 1 5-343.МС-1.1 «Материалы согласований. III очередь строительства»;
- Протокол общественных слушаний от 18.12.2006;
- Задание на разработку проекта строительства ЗСД от 14.01.2005;
- Акт выбора трассы от 22.09.1999;
- Разрешительное письмо КГА от 11.11.2004 № 1-4-16257/9;
- Санитарно-эпидемиологическое заключение № 78-00-11-2050 от 06.09.2005 с приложением;
- Санитарно-эпидемиологическое заключение № 78-00-11-20/2643-05 от 26.10.2005;
- Санитарно-эпидемиологическое заключение № 78-00-11-05/659-05 от 24.11.2005 с приложением;

- Санитарно-эпидемиологическое заключение № 78-00-11-05/137 от 18.01.2006 с приложением;
- Чертеж поперечных разрезов для расчетов шума;
- Письмо Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды «О фоновых концентрациях» от 09.09.05 № 13-05-25/758;
- Письмо Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды «О фоновых концентрациях» от 09.09.05 № 13-05-25/760;
- Письмо Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору «О расчетном фоне на перспективу 2012 года» от 18.11.2005 № 797/33-07;
- Письмо Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору «О расчетном фоне на перспективу 2025 года» от 08.11.2005 № 771/33-07;
- Письмо Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору с расчетом ущерба животному миру от 16.12.2005 № 1405;
- Протоколы лабораторных исследований класса опасности почвы;
- Технические условия на разработку проекта строительства, выданные ГУП «Водоканал» от 28.11.05 № 13074-55/1-20.

Содержание

1. Общие положения	4
1.1. Правовые основы проведения ОЭЭ	4
1.2. Организатор ОЭЭ	4
1.3. Объект ОЭЭ	4
1.4. Цели ОЭЭ	5
1.5. Принципы проведения ОЭЭ	5
1.6. Регламент ОЭЭ	6
2. Представленные материалы	6
2.1. Состав представленных материалов	6
2.2. Краткое описание намечаемой хозяйственной деятельности	7
3. Соответствие представленных материалов ОВОС основным принципам проведения ОВОС	8
4. Общие замечания по составу представленных материалов	9
5. Замечания по содержанию представленных материалов	10
5.1. Общие замечания	10
5.2. Оценка представленных материалов по воздействию объекта на состояние атмосферного воздуха	12
5.3. Оценка представленных материалов по шумовому воздействию объекта и мерам по снижению акустической нагрузки	12
5.4. Оценка представленных материалов по воздействию на поверхностные и подземные воды	14
5.5. Оценка представленных материалов по воздействию на гидрологический режим территории	15
5.6. Оценка представленных материалов по обращению с отходами	18
5.7. Оценка представленных материалов по воздействию на растительный и животный мир	18
5.8. Оценка влияния проекта на социально-экономические условия прилегающей территории	19
5.9. Охрана зеленых насаждений	21
5.10. Соблюдение требований законодательства в области охраны окружающей среды	22
6. Выводы	25
Литература	29

1. Общие положения

1.1. Правовые основы проведения ОЭЭ

Общественная экологическая экспертиза проектной документации проекта III-очереди строительства Западного Скоростного Диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия») организуется и проводится в соответствии со статьями 20-25 Федерального Закона «Об экологической экспертизе» [1].

Общественная экологическая экспертиза проводится на основании законодательства Российской Федерации, в том числе ФЗ РФ «Об охране окружающей среды» (2002 г.) [2], «Положения о порядке проведения государственной экологической экспертизы» (1996 г.) [3], «Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»¹ (2000 г.) [4].

1.2. Организатор ОЭЭ

Общественная экологическая экспертиза проектной документации проекта III-очереди строительства Западного Скоростного Диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия») организуется и проводится Региональной общественной организацией «Санкт-Петербургское общество естествоиспытателей», Центр экспертиз «ЭКОМ» на основании заявления инициативной группы граждан. Общественная экологическая экспертиза была зарегистрирована муниципальным образованием «Юнтолово» (письмо № 01-07/299-А от 13.09.2006).

1.3. Объект ОЭЭ

Объектом общественной экологической экспертизы является проектная документация проекта III-очереди строительства Западного Скоростного Диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия») (см. п. 2.1). Рассматривался I участок дороги – от транспортной развязки на пересечении с Богатырским проспектом до транспортной развязки на пересечении с КАД.

Заказчик документации – ОАО «ЗАПАДНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР», Санкт-Петербург, 2006 г.

Разработчики документации – ЗАО «ЭКОТРАНС-ДОРСЕРВИС», Санкт-Петербург, 2006 г.,

¹ Далее – «Положение об ОВОС».

1.4. Цели ОЭЭ

Общественная экологическая экспертиза проводится с целями:

- установления соответствия проектной документации III-очереди строительства Западного Скоростного Диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия») требованиям законодательства РФ в области охраны окружающей среды;
- оценки возможности реализации проектных предложений на участке проекта III-очереди строительства Западного Скоростного Диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия») с учетом возможного воздействия на государственный природный комплексный заказник регионального значения «Юнтоловский»;
- установление соответствия процесса ОВОС по проекту III-очереди строительства Западного Скоростного Диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия») принципам обеспечения участия общественности и жителей на всех его этапах;
- определения достаточности планируемых мероприятий по охране окружающей среды на этапах строительства и эксплуатации проекта III-очереди строительства Западного Скоростного Диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия»).

1.5. Принципы проведения ОЭЭ

Проведение общественной экологической экспертизы основывается на принципах [1, 4]:

- 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 комиссии (далее – ЭК);
- 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.

2. Представленные материалы

2.1. Состав представленных материалов

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

- том 7.1. 5-343.ООС-1 «Охрана окружающей среды. III очередь строительства»;

- том 14.1 Книга 1 5-343.МС-1.1 «Материалы согласований. III очередь строительства»;
- Протокол общественных слушаний от 18.12.2006.
- Задание на разработку проекта строительства ЗСД от 14.01.2005;
- Акт выбора трассы от 22.09.1999;
- Разрешительное письмо КГА от 11.11.2004 № 1-4-16257/9;
- Санитарно-эпидемиологическое заключение № 78-00-11-2050 от 06.09.2005 с приложением;
- Санитарно-эпидемиологическое заключение № 78-00-11-20/2643-05 от 26.10.2005;
- Санитарно-эпидемиологическое заключение № 78-00-11-05/659-05 от 24.11.2005 с приложением;
- Санитарно-эпидемиологическое заключение № 78-00-11-05/137 от 18.01.2006 с приложением;
- Чертеж поперечных разрезов для расчетов шума;
- Письмо Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды «О фоновых концентрациях» от 09.09.05 № 13-05-25/758;
- Письмо Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды «О фоновых концентрациях» от 09.09.05 № 13-05-25/760;
- Письмо Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору «О расчетном фоне на перспективу 2012 года» от 18.11.2005 № 797/33-07;
- Письмо Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору «О расчетном фоне на перспективу 2025 года» от 08.11.2005 № 771/33-07;
- Письмо Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору с расчетом ущерба животному миру от 16.12.2005 № 1405;
- Протоколы лабораторных исследований класса опасности почвы;
- Технические условия на разработку проекта строительства, выданные ГУП «Водоканал» от 28.11.05 № 13074-55/1-20.

2.2. Краткое описание намечаемой хозяйственной деятельности

Участок III очередь строительства Западного скоростного диаметра (участок от транспортной развязки на пересечении с Богатырским проспектом до транспортной развязки

на пересечении с автомобильной дорогой Е-18 «Скандинавия») являются частью трассы проектируемого Северного участка ЗСД.

III очередь строительства ЗСД состоит из двух участков:

I участок – от транспортной развязки на пересечении с Богатырским проспектом до транспортной развязки на пересечении с КАД, включая развязку;

II участок – от транспортной развязки на пересечении с КАД до транспортной развязки на пересечении с автомобильной дорогой Е-18 «Скандинавия».

Трасса III очереди строительства ЗСД проходит в административных границах Санкт-Петербурга по территориям Приморского, Выборгского и Курортного районов.

Рассматриваемая трасса проходит в границах двух водосборных бассейнов:

1. бассейнов рек р. Каменка и р. Черная, включая комплексный заказник «Юнтоловский» с Лахтинским разливом и бассейн ручья Хайзовый ручей с проектируемой ООПТ «Левашовский лес»;

2. бассейнов рек р. Сестры и р. Черная с проектируемой ООПТ «Сестрорецкое болото», включающей акваторию Сестрорецкого разлива.

3. Соответствие представленных материалов ОВОС основным принципам проведения ОВОС

3.1. Не представлена оценка воздействия на окружающую среду планируемого объекта, что противоречит требованиям пункта 2.2. «Положения об ОВОС» [4]. Во введении на стр. 33 тома 7.1. 5-343.ООС-1 «Охрана окружающей среды. III очередь строительства» сказано, что ОВОС проведена на стадии обоснования инвестиций. В то же время в соответствии с пунктом 2.2. «Положения об ОВОС» оценка проводится на всех этапах подготовки документации.

3.2. Не проведена оценка воздействия на окружающую среду альтернативных вариантов достижения цели реализации намечаемой хозяйственной деятельности, включая отказ от деятельности, что противоречит требованиям п.п. 1.6., 2.4., 3.2.1. и 3.2.2. «Положения об ОВОС» [4].

3.3. Нарушен принцип обеспечения участия общественности в подготовке и обсуждении материалов по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности и в отношении получения полной и достоверной информации (п.п. 2.5, 2.7 «Положения об ОВОС» [4]).

4. Общие замечания по составу представленных материалов

4.1. На общественную экологическую экспертизу не были представлены материалы, отсутствие которых серьезно затрудняет проведение объективного анализа:

- Раздел 1. Сбор исходных данных. Том 1.2 Книга 1. Книга 2. Инженерно-геологические изыскания.
- Раздел 1. Сбор исходных данных. Том 1.3 Книга 1. Книга 2. Инженерно-гидрологические изыскания.
- Раздел 1. Сбор исходных данных. Том 1.5 книга 1. Экологические изыскания, натурные обследования зоны тяготения объекта.
- Раздел 1. Сбор исходных данных. Том 1.6. Книга 1. Книга 2. Планировочно-градостроительные и историко-архитектурные условия и ограничения.
- Раздел 2. Общая пояснительная записка. Том 2.1. Книга 1. Книга 2.
- Раздел 3. Генеральный план и транспорт. Том 3.1. Книга 1. ТЭР.1. Транспортно-экономическая характеристика района тяготения проектируемого объекта; прогноз транспортных потоков.
- Раздел 3. Генеральный план и транспорт. Том 3.2. Книга 1. Книга 2. Планировочные решения. План трассы.
- Раздел 3. Генеральный план и транспорт. Том 3.3. Книга 1. Книга 2. Планировочные решения по транспортным развязкам.
- Раздел 3. Генеральный план и транспорт. Том 3.4 Книга 1. Книга 2. Проект горизонтальной планировки проектируемого участка ЗСД.
- Раздел 3. Генеральный план и транспорт. Том 3.5. Книга 1. Книга 2. Обстановка дороги, организация и безопасность движения.
- Раздел 3. Генеральный план и транспорт. Том 3.6. Книга 1. Книга 2. Проект комплексного благоустройства территории в зоне прохождения магистрали.
- Раздел 4. Архитектурно-строительные решения. Том 4.1. Книга 1. Книга 2. Подготовительные работы. Переустройство коммуникаций, инженерных сетей, систем и сооружений.
- Раздел 4. Архитектурно-строительные решения. Том 4.2 Книга 1. Книга 2. Строительные решения. Дорожная часть. Обоснование проектных решений.
- Раздел 6. Отвод земель. Том 6.1. Том 6.2. Подготовка пакета документов по освобождению территории.
- Раздел 7. Том 7.1 Охрана окружающей среды.

- Раздел 8. Том 8.1 Инженерно-технические мероприятия ГО, мероприятия по предупреждению ЧС.
- Раздел 9. Проект регламента по обращению со строительными отходами. Том 9.1. Проект регламента по обращению со строительными отходами.
- Раздел 13. Внедрение новых технологий, техники, конструкций и материалов. Том 13.1 Книга 1. Книга 2. Обеспечение строительства материалами и ресурсами.
- Раздел 14. Материалы согласований. Том 14.1. Книга 1. Книга 2. Материалы согласований.
- Раздел 16. Демонстрационные материалы. Том 16.1. Демонстрационные материалы.

4.2. В томе ООС отсутствует параграф «Вероятные последствия аварийных ситуаций и их влияния на ОС».

4.3. Отсутствует сводный табличный формат по эколого-экономической оценке в соответствии с ПП к СП 11-101-95/98 "Оценка воздействия на окружающую среду" при обосновании инвестиций в строительство предприятий, зданий и сооружений.

4.4. Состав проектной документации (в части тома «Охрана окружающей среды»), соответствует требованиям, установленным документами надзорных органов охраны окружающей среды и СНиПами на проектирование автомобильных дорог.

4.5. Перечень представленных документов по согласованию проектной документации надзорными органами и организациями соответствует списку требуемых согласований на момент рассмотрения проекта и является исчерпывающим. Отрицательных заключений по согласованиям нет (Книга 1 5-343.МС-1.1). Требований, предполагающих при согласовании изменений основных проектных решений по маршруту трассы нет.

5. Замечания по содержанию представленных материалов

5.1. Общие замечания

Анализ полученных проектных материалов показывает, что в них отсутствует или недостаточно представлена информация, необходимая для всесторонней оценки воздействия проектируемой III очереди ЗСД на природные комплексы заказника «Юнтоловский» и прилегающую рекреационную зону, а именно:

5.1.1. В разделе 2.3.1. «Геологическое строение» не приведены детальные данные о мощности и строении торфяной залежи на территории, примыкающей с востока к заказнику «Юнтоловский», что необходимо для оценки нагрузок на поверхностные воды, почвы и природные комплексы при строительстве и эксплуатации III очереди ЗСД.

5.1.2. В разделе 2.5. «Растительность и животный мир» отсутствует какая-либо информация о расположенных на трассе строительства ЗСД (между пикетами 235 и 255) безлесных переходном и верховом болотах.

Там же (с. 91) сказано, что сосновые леса встречаются мелкими выделами среди насаждений из мелколиственных пород, в то время как в буферной зоне Юнтоловского заказника (вдоль проектируемой трассы ЗСД) сосновые древостои образуют непрерывный контур на протяжении почти полутора километров.

Отсутствует количественный учет редкого вида растений восковника болотного (*Murica gale*), внесенного в Красные книги Российской Федерации, Ленинградской обл. и Санкт-Петербурга, в пределах полосы строительства ЗСД (между пикетами 245 и 265).

В целом раздел носит поверхностный характер из-за отсутствия картографических материалов, характеризующих растительность вдоль проектируемой трассы ЗСД.

5.1.3. В разделе 3.4. «Охрана поверхностных вод» не охарактеризованы нарушения стока, которые неизбежно возникнут в буферной зоне Юнтоловского заказника при строительстве III очереди ЗСД через верховой торфяник (между пикетами 245 и 255), а также проблема поступления загрязняющих веществ от ЗСД в торфяные отложения и дальнейшей миграции их по территории рекреационной зоны, примыкающей к заказнику «Юнтоловский». Кроме того, не оценивается загрязняющее воздействие ЗСД на искусственные водоемы, протягивающиеся вдоль Планерной улицы (между пикетами 235 и 255) и имеющие рекреационное значение.

5.1.4. Раздел 5.2. «Мониторинг при эксплуатации» не предусматривает мониторинг растительного покрова и природных комплексов (ландшафтов) вдоль трассы ЗСД.

5.1.5. В представленных проектных материалах отсутствуют тематические карты (ландшафтов, растительности, почв) на территорию, примыкающую к проектируемой трассе III очереди ЗСД (полосу отвода и технические коридоры). Названные картографические материалы необходимы для комплексной оценки воздействия проектируемой III очереди ЗСД на природные комплексы, включая территорию заказника «Юнтоловский» и прилегающей рекреационной зоны.

Без данных картографических материалов невозможно построение обоснованных и строго привязных к территории прогнозов (сценариев) воздействий при строительстве и эксплуатации III очереди ЗСД (включая вероятные аварийные ситуации) на природные комплексы, растительность и почвы.

В представленном на экспертизу томе 7.1. 5-343.ООС-1 «Охрана окружающей среды. III очередь строительства» разделы 2.3.1. Геологическое строение и 2.3.2. Гидрогеология написаны только по фондовым материалам.

Отсутствуют данные по фильтрационным свойствам пород верхней части разреза, нет результатов анализа химического состава грунтовых вод в коридоре прохождения трассы. Также считаем недопустимым отсутствие в томе ООС раздела по оценке воздействия на подземные воды и мероприятиям по охране подземных вод в процессе строительства и эксплуатации проектируемой трассы.

В рассмотренных материалах ООС отсутствует раздел по оценке экологического риска в случае возникновения аварийных ситуаций. Для трассы с проектируемым транспортным потоком более 60 тысяч автомобилей в сутки это является неприемлемым.

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

Данные по содержанию в воздухе NO , NO_2 , SO_2 и CO на местах предполагаемого строительства свидетельствуют, что концентрация CO незначительно превысила ПДК (пересечение будущей трассы ЗСД с Новым шоссе), почти достигла ПДК (пр. Приморский и пересечение Нового и Александровского шоссе), составляет больше половины от ПДК (Восточный участок кольцевой автодороги вокруг г. Санкт-Петербург, пересечение ЗСД с Александровским шоссе); концентрация NO_2 достигает выше половины ПДК (пр. Приморский и Восточной участок кольцевой автодороги вокруг г. Санкт-Петербург). На протяжении дороги к п. Каменка показатели загрязнения минимальные.

Расчет концентраций загрязняющих веществ был выполнен на период 2025 года, когда дорога будет полностью введена в эксплуатацию. При этом было сделано предположение, что все автомобили к этому времени будут удовлетворять в части выхлопов и качества используемого топлива стандарту ЕВРО-4. Результаты расчета показывают, что, при сделанных предположениях, концентрации загрязняющих веществ в границах жилой застройки не превышают ПДК.

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

В проектных материалах представлена оценка уровня шумового воздействия, инфразвука и вибрации транспортного потока на прилегающую к автомагистрали жилую застройку.

В разделе представлены результаты расчетной модели воздействия шума проектируемой части Западного скоростного диаметра на примагистральные территории с учетом состава, интенсивности и скорости транспортного потока. Не вызывает сомнений правильность расчетов по выбранной математической модели значений эквивалентного и максимального уровней шума на границах жилой застройки для всех участков ЗСД. Однако, как видно из

таблиц с приведенными расчетами, границы зон санитарного разрыва по фактору шума практически совпадают по своим значениям с расстояниями от источника шума до фасада на некоторых участках ЗСД или близки по своим значениям (от 40 до 80 м на участках ПК432 по ПК454, табл.3.1.7, 3.1.12). Часть жилого фонда находится на границе зон санитарного разрыва или попадает в нее. В проекте не приведены площади зон шумового дискомфорта, размеры которых определяются из соотношения фактического (например, на объекте-аналоге) и расчетного уровней шума на линии жилой застройки. Зоны шумового дискомфорта различают по степени шумового дискомфорта: допустимой, опасной и сверхопасной. Так, в зоне с допустимой степенью дискомфорта соблюдается нормативный показатель уровня шума, и такая зона оценивается в 0 баллов. Зона с превышением нормативного уровня шума до 5 дБА оценивается в 1 балл и относится к категории «опасная», с превышением 5 дБА зона считается «сверхопасной» и оценивается в 2 балла. Оценка прилегающих к автомагистрали территорий по степени шумового дискомфорта позволила бы внести уточнения в приведенные в проекте шумозащитные мероприятия.

В разделе 3.1.3 приведены расчеты по воздействию инфразвука и вибраций со стороны автомагистрали. К сожалению, сравнить уровни звукового давления при инструментальном измерении на объекте-аналоге с предельно-допустимыми уровнями инфразвука для жилых комплексов в соответствии с СН 2.2.4/2.1.8.583-96, не представляется возможным из-за отсутствия рабочей табл.3.1.16 в тексте.

Приведенные в проекте данные натурных инструментальных измерений на объекте-аналоге по уровню вибраций и вертикальных виброускорений показали, что нормативные уровни достигаются уже на расстоянии 30 м от автотранспортной магистрали (табл.3.1.19, табл.3.1.20). Однако, следует учесть, что из 200 тысяч автомобилей, ежедневно въезжающих – выезжающих в город в настоящее время, около 50 тысяч составляют мощные дизельные фуры, осуществляющие транзитные перевозки грузов, в том числе и опасных. Для автотранспорта с дизельным двигателем расстояние, на котором достигается величина нормативного уровня вибраций для жилых комплексов, больше 30 м (СН 2.2.4/2.1.8.562-96, МГСН 2.04-97).

Приведенные в разделе 5.3 разработанные требования и рекомендации по защите от шума прилегающих к автотранспортному коридору территорий, безусловно, позволят снизить акустическую нагрузку на жилую застройку. Однако, если говорить об аналогах, то ярким примером такого «защищенного от шума» жилого массива является участок Приморского шоссе, прилегающий к новому микрорайону г. Сестрорецка (дома №№291 – 265). Здесь размер зоны санитарного разрыва доведен до минимума – 40-50 м, отсутствует соответствующая нормативам шумозащитная лесополоса, частично установлены шумозащитные экраны (на путепроводе), часть жилых домов оснащены шумозащитным

остеклением, но эти меры незначительно снижают шумовую нагрузку со стороны автомагистрали, интенсивность движения на которой очень высокая – более 6000 авт/час.

В проекте не рассматривается вопрос о воздействии шумовой нагрузки на природные комплексы, расположенные в зоне, прилегающей к проектируемой трассе. Авторы не проводят оценку шумового воздействия строительства III очереди ЗСД на флору и фауну Юнтоловского заказника, часть территорий которого расположена в нижней части обширного водосборного бассейна оз. Лахтинский Разлив, соединённого с Финским заливом. При разработке проекта важно определить границы мест обитания популяции животных, нереста и гнездования по всем видам фауны. Необходимо определить и отметить на карте-схеме пути, сезоны миграций местных видов фауны относительно автотранспортного коридора. В зависимости от этого, выделяются зоны риска по шумовому фактору, и разрабатывается комплекс мероприятий по защите или снижению шумового воздействия на состояние флоры и фауны в зоне трассирования автотранспортной магистрали, что не сделано в рассматриваемом проекте.

5.4. Оценка представленных материалов по воздействию на поверхностные и подземные воды

5.4.1. **Водные ресурсы.** Не останавливаясь на общих оценках, отмечаем, что раздел инженерно-технологических мероприятий по снижению уровня загрязнений поверхностных вод в период эксплуатации выполнен квалифицированно.

Однако период строительства трассы такими проработками не обеспечен, также нет четких решений по сбору снеговых талых вод, что для случаев паводковых условий может вызвать залповое загрязнение, не представлены противоаварийные мероприятия. Верхняя часть гидрогеологического разреза в коридоре прохождения трассы не изучена и никаких мероприятий по охране подземных вод не предусмотрено. Такой подход может привести к загрязнению грунтовых и поверхностных вод.

Положения концепции водоотведения и очистки ливневого стока с поверхности трасс не подкреплены практическими разработками для конкретных участков трассы. В соответствии с проектом для очистки ливневых стоков планируется использовать гидробиотанические площадки, однако вызывает сомнение их эффективность в зимнее время, в частности, по задержанию хлоридов, используемых на дорогах в зимнее время для предотвращения обледенения дорожного полотна. Также не рассмотрен вопрос сооружения и обслуживания 51-й запроектированной гидробиотанической площадки (не рассмотрены инженерно-геологические условия, подъездные дороги и т.д.). Возможно загрязнение грунтовых и поверхностных вод сточными водами с поверхности дороги.

Не указан объём аналитического материала, который лёг в основу расчёта степени загрязнения поверхностных вод. Из таблицы 2.4.2 можно сделать вывод, что на всём протяжении трассы проведён лишь разовый отбор проб в четырёх точках.

Недостатком тома «Охрана окружающей среды» является отсутствие раздела по ликвидации аварийных ситуаций, ведущих к значительному загрязнению окружающей среды. Например, обусловленного аварией транспортного средства с загрузкой его нефтепродуктами, в результате которой они проникли в водоток в условиях свободного или закрытого льдом русла р. Черная. Последствия разлива хорошо прогнозируются, учитывая близость трассы к дельте реки Черная.

В современных условиях воды р. Черная по основным показателям (свинец, медь, нефтепродукты) значительно превышают предельно-допустимые концентрации, установленные для рыбохозяйственного водоема. Трасса ЗСД пересекает водосбор этой реки, при этом интенсивность транспортного потока может достигать более 8-10 тыс. и более автомашин в сутки. Загрязняющие компоненты с трассы на водосбор реки переносятся ветровым путем и стоком дождевых вод. Ввиду значительных расходов воды, особенно в период весеннего половодья, когда они достигают 3-5 м³/с, понизить концентрацию загрязняющих веществ в реке, посредством применения локальных очистных сооружений, не представляется возможным. Отсюда следует ожидать ещё большего загрязнения вод р. Черная. Сказанное выше можно отнести и к другим пересекаемым трассой ЗСД водотокам.

Геохимический барьер, роль которого выполняют в основном мезоолиготрофные болота или заболоченные участки леса, будет функционировать определенное время. Но емкость поглощения его не беспредельная. На определенном этапе, при заполнении этой емкости, он перестает поглощать тяжелые металлы, и они начинают мигрировать, увеличивая свою концентрацию в водах реки и болота. Отсюда происходит вторичное загрязнение.

При сооружении опор для эстакад и мостовых переходов возможно вскрытие межморенных горизонтов. Исходя из содержания раздела 2.3.2. тома ООС, непосредственно в коридоре трассы буровые работы не проводились и гидрогеологические скважины (за исключением поселка Белоостров) отсутствуют. Следовательно, о наличии или отсутствии межморенных горизонтов можно говорить лишь предположительно.

5.5. Оценка представленных материалов по воздействию на гидрологический режим территории

Инженерно-проектные и инженерно-строительные решения части трассы требуют учета специфики комплекса водосбора Лахтинский Разлив, затрагиваемого намечаемой хозяйственной деятельностью. Необходимо отметить, что представленные материалы не дают численных характеристик уровней болотных и грунтовых вод в зоне аэрации.

Существенным недостатком является отсутствие в проекте карты-схемы стока болотных и поверхностных вод.

При оценке воздействия строительства III очереди строительства ЗСД на территорию Юнтоловского заказника, авторы проекта не учитывают, что территория заказника расположена в нижней части обширного водосборного бассейна оз. Лахтинский Разлив, соединённого с Финским заливом, и все изменения в гидрологическом режиме вышерасположенного водосбора будут влиять на гидрологию заказника. Известно, что гидрогеологической особенностью водосборной территории Лахтинского разлива является то обстоятельство, что подстилающие грунты являются полностью водонасыщенными и уровень грунтовых и болотных вод колеблется в пределах 0,5 м от поверхности Лахтинской низменности. Это означает, что сток поверхностных вод, вне зависимости от их генезиса, будет происходить практически в пределах деятельного слоя почвы и болотных образований. Рассматриваемый участок Западного скоростного диаметра (ЗСД) располагается между пикетами ПК 235 и ПК 318, непосредственно в буферной зоне Юнтоловского регионального комплексного заказника. По нашим данным анализ направлений линий стока болотных и грунтовых вод показывает, что они преимущественно направлены в сторону Лахтинского разлива и строящаяся дорога пересекает их. В связи с этим, вверх по уклону будет происходить подтопление территории болотными и грунтовыми водами, а территория заказника может быть частично подвержена обсыханию. Таким образом, утверждение авторов о том, что строительство и эксплуатация ЗСД не будут влиять на Юнтоловский заказник, поскольку трасса не проходит по его территории, неверно.

Анализ представленных материалов тома «Охрана окружающей среды» не дает ответа на вопрос о технологии строительства дороги. Но даже если насыпь дороги будет отсыпана из материала с высокими коэффициентами фильтрации, то во всех случаях через некоторое время фильтрационные свойства этого материала существенно уменьшатся вследствие процесса коагуляции. (Содержание органического вещества в летнюю межень на р. Черная достигает 140 мг/л). В этом случае, подтопление территории севернее дороги будет происходить с учетом временного фактора. Если фильтрационные свойства материала отсыпки незначительны (суглинки), то процесс подтопления будет происходить непосредственно по мере отсыпки.

При образовании подпорных уровней на подстилающих песках и супесях возможно загрязнение первого водоносного горизонта с дальнейшим транспортом загрязняющих компонентов по нему в Лахтинский разлив.

Подтопление территории вызывает изменение гидрологических, геоботанических характеристик ландшафта и физических свойств почво-грунтов. В зоне подтопления кислотность среды будет возрастать, а растительный покров смещаться в сторону

олиготрофной растительности; в зоне дренажа – кислотность среды смещается в сторону нейтральной реакции, а растительный покров смещается в сторону мезотрофной растительности. Большинство болотной растительности имеет свою гидрологическую нишу, особенно мхи. По амплитуде колебаний и приуроченности к среднемноголетним уровням грунтовых и болотных вод, она очень узкая. Нарушение гидрологического режима ландшафта сразу же влечет за собой изменение растительного покрова, а, следовательно, и среды обитания орнитологической и другой фауны.

В период строительства неизбежны нарушения цельности почвенного покрова, обусловленные воздействием на почву технических средств, а также строительством «временной технологической дороги». Обычно последняя после строительства не демонтируется. Дорога также обусловит подтопление территории и смену растительного покрова. Проектируя определенный комплекс работ, авторы проекта не определяют тот период (сезон), когда отрицательное воздействие строительства на природный объект будет минимальным.

Помимо прямого влияния на заболоченность (через препятствие стоку грунтовых вод) линейные сооружения могут оказывать и косвенное воздействие. Так, повышенное накопление снега вблизи насыпи дороги приводит к переувлажнению весной зоны аэрации и дополнительному развитию заболоченности. Изменение уровня грунтовых вод может повлечь за собой изменения в характере растительного покрова и как следствие изменение всей экологической системы заказника.

Намечаемая развязка на трассе между ПК 288 – 295 затрагивает пойму р. Чёрной в месте впадения реки в Лахтинское болото, а учитывая, что при входе в болото р. Чёрная образует дельту, то велика вероятность как при строительстве, так и при эксплуатации трассы, площадного загрязнения заказника.

Отсутствует схема расположения водопропускных труб на участке трассы ЗСД вдоль заказника, что не позволяет подойти к оценке изменения водного питания Лахтинской низины при прокладке трассы по уровню земли с выемкой грунта. Ошибочно мнение авторов проекта, что режим рек можно улучшить расчисткой их русел от высшей водной растительности. Не учитывается тот факт, что эта растительность играет роль сорбента в отношении твёрдого стока (величина которого значительно возрастёт при строительстве) и растворимых форм тяжёлых металлов. Кроме того, расчистка русла влечет за собой понижения уровня в реке во всех фазах гидрологического режима. Это увеличивает степень дренированности территории, понижения уровня грунтовых вод, влажности почвы и, как следствие, изменение растительного покрова.

5.6. Оценка представленных материалов по обращению с отходами

Отходы строительства и эксплуатации. В проектной части дается, совершенно излишнее описание действующей методики определения класса опасности отходов, но не приводится порядок собственно определения классов опасности образующихся отходов.

Приведенная таблица класса опасности по почво-грунтам избыточна, поскольку степень опасности и тип утилизации такого грунта определяется СанПиН № 2.1.7.1287-03 и способы его утилизации производится на основании санитарно-эпидемиологического заключения Роспотребнадзора, и как указано в проекте в рамках отдельных ПНООЛР стройподрядчиков.

Отсутствуют ссылки на порядок разработки (или уже разработанных) регламентов размещения строительных отходов.

Не определены полигоны размещения отходов. Последнее существенно, учитывая большой объем твердых отходов, поскольку наиболее выгодный с точки зрения транспортных издержек полигон (ПТО-3 Новоселки) фактически будет находиться на частичной реконструкции в период строительства.

Также отсутствует оценка неустраняемых строительных отходов в период строительства, (РДС 82-202-96. 1996- М., Дополнения к РДС82-202-96, М 1997) которая необходима, учитывая возможное появление групп специфических отходов (состав изоляционных материалов, жидкие специальные растворы и т.п.).

Предлагаемое сжигание порубочных остатков (с. 175 5.-343) в черте города запрещено и является природоохранным правонарушением, кроме того, неоднократные эпизоды торфяных пожаров в Юнтоловском заказнике (2002-2005 гг.), очевидно требуют категорического запрещения открытого огня в валах порубочных остатков, ибо такой метод утилизации с большой вероятностью может привести к чрезвычайной ситуации.

5.7. Оценка представленных материалов по воздействию на растительный и животный мир

В тексте проекта (раздел 7 «Охрана окружающей среды», глава 2.5. «Растительность и животный мир», стр. 89-97 и глава 3.5. «Охрана растительности и животного мира», стр. 189-194) отсутствует информация о большинстве групп организмов и ущербе, наносимом строительными работами видам этих групп, в том числе охраняемым. Присутствует только информация о растительности и поверхностная информация о сосудистых растениях и млекопитающих. В то же время, в Красной книге природы Ленинградской области, том 2 (2000) [5], Красной книге природы СПб (2004) [6] и Официальном приложении к «Красной книге природы Ленинградской области» (2005) [7] присутствуют разделы Мохообразные, Водоросли, Грибы, Лишайники. Необходимо произвести оценку наносимого ущерба по отношению ко всем охраняемым группам организмов.

Оценка ущерба животному миру (биоценозы) представляется существенно заниженной, поскольку проведена только для видов и по таксам для охотничьей фауны. Между тем, основные уязвимые объекты фауны, затрагиваемые строительством, не относятся к охотфонду, кроме того, часть видов крайне редка. В то же время целая группа гнездящихся болотно-лесных видов (около 20-25) орнитокомплекса заказника будет прямо затронута, по крайней мере в период строительства, не менее чем на 100 га территории заказника (фактор беспокойства), расчет ущерба по этой группе (Методика оценки вреда..., 2000) [8] даст по меньшей мере кратное увеличение ущерба. Эти компенсационные выплаты должны вноситься в Дирекцию особо охраняемых территорий СПб на проведение биотехнических работ в северной части заказника.

Не ясно, какая, «специализированная лаборатория» будет вести мониторинг состояния окружающей среды в районе ЗСД, как часто, по каким параметрам и какими силами будет осуществляться мониторинг.

Проектируемый участок ЗСД пройдет непосредственно по территории рекреационной зоны, располагающейся к востоку от заказника «Юнтоловский», между улицами Планерная и Камышовая. Строительство и эксплуатация ЗСД нанесут невосполнимый урон рекреационной зоне, ранее рекомендованной для включения в состав заказника. Гидрологический режим этой территории будет существенно нарушен. Практически полностью будет уничтожено единственное оставшееся в Лахтинской низине верховое болото с популяцией охраняемого вида флоры – восковника болотного (верховые болота отсутствуют в пределах заказника «Юнтоловский»). Кроме того, загрязнение воздушного бассейна выхлопными газами и деградация сообществ буферной зоны и восточной части заказника приведут к подрыву популяции произрастающего здесь охраняемого вида лишайника бриории сивовой /*Bryoria subcana* (Nyl. ex Stiz.) Brodo et D. Hawksw./.

В результате, лесной комплекс по левому берегу реки Каменки, являющийся своеобразным буфером для существующего заказника, будет полностью разрушен в наиболее сохранившейся пока части.

Таким образом, сделанный в «Заключении» представленных материалов вывод о том, что трасса проектируемой дороги не затрагивает охраняемые виды растений и животных (с. 224), не соответствует действительности.

5.8. Оценка влияния проекта на социально-экономические условия прилегающей территории

Рассматриваемые текстовые материалы раздела «Охрана окружающей среды» проекта не дают представления о существующей рекреации и ожидаемой нагрузке на прилегающие территории к трассе ЗСД, поэтому в рамках общественной экологической экспертизы было

проведено специальное исследование², которое позволило выявить следующее. Рекреационная ценность территории зеленых насаждений, граничащей с Юнтоловским заказником для жителей Приморского района велика. Эта территория является наибольшей по площади в Приморском районе (территория Удельного парка, расположенного на границе с Выборгским районом, существенно меньше). Здесь в выходные дни отдыхают тысячи людей, в том числе родителей с детьми. Это подтверждается следующими показателями, полученными в ходе опроса: в среднем 1 житель посещает буферную зону 3,03 раза в год по 2,67 часа, годовое время нахождения усредненного жителя составляет 8,09 часа, общее кол-во посещений достигает 1 188 128 раз, годовая экономическая оценка составляет около 9,5 миллионов рублей.

Проект ЗСД создает следующие наиболее серьезные угрозы снижения качества рекреации:

- пыле, газо и шумовое загрязнение территории, распространяющееся на 150-200 м в обе стороны от дороги;
- затруднение жителям для пересечения ЗСД (светофоры, пешеходные мостики, пешеходные тоннели не снимают остроты данной проблемы);
- постепенная деградация сложившихся биогеоценозов, уменьшение популяции животных, насекомых, птиц, изменение гидрологического режима территории;
- подтопление рекреационной территории.

Таким образом, строительство и эксплуатация ЗСД резко ограничит рекреационные возможности населения жилых массивов «Озеро Долгое» и «Каменка» и в целом Приморского района Санкт-Петербурга. Из-за шума и загрязнения, связанного со строительством и эксплуатацией ЗСД, площадь и качество природной среды в доступной для прогулок части рекреационной зоны резко ухудшится. Кроме того, прохождение трассы ЗСД нарушит существующие ландшафты, что снизит рекреационную значимость прилегающей территории на площади 1020 га в границах санитарного разрыва, что также не нашло отражения в оценке ущерба. Вероятное снижение рекреационной привлекательности буферной зоны - на 50 и более процентов в зависимости от тех мероприятий, которые будут выполнены (шумопоглощение, благоустройство и создание новых пешеходных и велосипедных дорожек, устройство многоярусных пыле-, газо-, шумозащитных устойчивых

² Данное экономико-социологическое исследование было проведено с помощью анкетирования 347 человек, проживающих в Санкт-Петербурге. Анкетирование проводилось случайным бесповторным способом среди жителей Приморского района г. Санкт-Петербурга. Сроки проведения анкетирования - июль-август 2007 г. Анкетирование выполнялось как методом прямого интервьюирования, так и путем раздачи анкет населению. Было получено 347 анкет, пригодных для обработки и заполненных полностью. Выборочная совокупность обрабатываемого массива составила 347 анкет, что при репрезентативности этих данных является достаточным количеством для выявления необходимой для научного исследования информации. Общее число проживающих в Приморском районе по официальным данным составляет 360 000 чел.

зеленых насаждений). При этом резко возрастет антропогенная нагрузка на сам Юнтоловский заказник, так как люди в поисках тишины, чистого воздуха и нетронутой природы будут активно осваивать территорию заказника.

Весь предполагаемый ущерб невозможно компенсировать никакими мероприятиями, можно говорить только о частичном снижении ущерба. К таким мероприятиям можно отнести:

Устройство шумопоглощающих и шумозащитных экранов, устройство новой дорожно-тропиночной сети в буферной зоне, устройство 150-200 м пыле-,газо-, шумо защитной полосы из зеленых насаждений разных ярусов хвойных и лиственных пород, устройство пешеходных мостиков, тоннелей и т.д для пересечения ЗСД.

5.9. Охрана зеленых насаждений

Анализ представленных материалов и существующей ситуации в районах прохождения трассы ЗСД позволил выявить, что обеспеченность зелеными насаждениями (ЗН) жителей значительно превышает нормативную, однако изменения гидрологического режима южнее трассы ЗСД может привести к сукцессии лесного биогеоценоза и как следствие – снижению качества существующих ЗН и ухудшению рекреационных свойств территории.

Рассматриваемая трасса проходит в границах водосборных бассейнов:

1. бассейнов рек р. Каменка и р. Черная, включая комплексный заказник «Юнтоловский» с Лахтинским разливом и бассейн ручья Хайзовый ручей с проектируемой ООПТ «Левашовский лес»;
2. бассейнов рек р. Сестры и р. Черная с проектируемой ООПТ «Сестрорецкое болото», включающей акваторию Сестрорецкого разлива.

Для первой экосистемы наиболее важной проблемой является сохранение гидрологического режима и снижение фактора беспокойства на территории заказника.

Для экосистемы Сестрорецкого разлива и месторождения гиттиевых глин в юго-западной части Сестрорецкого болота актуальным является проблема загрязнения (Сестрорецкий разлив является источником питьевой воды) и гидрологический режим. Одним из основных факторов сохранения гидрологического режима является сохранение зеленых насаждений, обеспечение высокой лесистости.

Согласно градостроительному Атласу Санкт-Петербурга в Выборгском районе площадь рекреационных территорий составляет 3 935 га или 91 м² на человека, в Приморском районе – 3 566 га или 109 м²/человека, в том числе зеленых насаждений общего пользования соответственно в Выборгском р-не 20 м²/чел, в Приморском 8,4 м²/чел, при нормативной обеспеченности 16 м²/чел согласно СНиП 2.07.01-89*[9]. Таким образом, в

Приморском районе наблюдается дефицит зеленых насаждений общего пользования. Генеральным планом Санкт-Петербурга предусматривается развитие зеленых насаждений общего пользования вдоль р. Каменка до трассы ЗСД. С другой стороны к трассе ЗСД примыкают городские леса.

Рассматриваемый участок трассы ЗСД проходит по лесной территории в районе Планерной улицы, в районе КАД до пересечения с трассой Е-18. Восстановительная стоимость за снос зеленых насаждений рассчитана и учтена в проекте, но компенсационное озеленение согласно закону Санкт-Петербурга «Об охране зеленых насаждений» [10] не обеспечено. По разделу ООС объемы работ по восстановлению зеленых насаждений (компенсационное озеленение) определяются после завершения строительства объекта (ООС, стр.190), что не соответствует Закону. Представленная оценка по ущербу животному миру и рыбному хозяйству не учитывают изъятие лесного фонда и водного фонда, как условий местообитания.

В описательной части раздела ООС не учитываются предусмотренные Генеральным планом [11] ООПТ «Сестрорецкий разлив» и «Левашовский лес».

Леса вдоль трассы ЗСД с 1905 г. подвергались периодической мелиорации, что приводило к смене насаждений и изменению структуры открытых и закрытых пространств, что также не нашло отражения в разделе ООС.

В целом, рассматриваемая документация по строительству III очереди Западного скоростного диаметра, за исключением вышеперечисленных замечаний, отвечает нормативным требованиям законодательства в области зеленых насаждений. Однако проект не учитывает возможную сукцессию лесного биогеоценоза, изменения водного режима (уменьшение или повышение уровня грунтовых вод на 20 см ведет к изменению бонитета на один класс) и не предлагает дополнительных мероприятий по сохранению и поддержанию сложившихся экологических режимов.

5.10. Соблюдение требований законодательства в области охраны окружающей среды

5.10.1. Процедурные нарушения в процессе проектирования. На этапе подготовки проектной документации проекта III очереди строительства Западного Скоростного Диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия») не проводилась оценка воздействия на окружающую среду. Как указано в томе 7 «Охрана окружающей среды» оценка воздействия на окружающую среду была выполнена в составе обоснования инвестиций в строительство Западного скоростного диаметра. Это противоречит требованиям пункта 2.2. «Положения об ОВОС» [4], в котором указано, что оценка проводится на всех этапах подготовки

документации, а также требованиям разрешительного письма КГА от 11.11.2004 № 1-4-16257/9, в котором прямо указано на необходимость разработки ОВОС. В результате многие важные вопросы, связанные с возможным воздействием планируемой деятельности просто не рассматривались.

5.10.2. Нарушения в ходе проведения общественных обсуждений. В соответствии с требованиями законодательства проектная документация была представлена на общественные обсуждения, которые включали в себя информирование о начале обсуждения, проведение градостроительной экспозиции и общественных слушаний. При проведении общественных обсуждений были допущены нарушения.

Так не был организован процесс участия граждан в обсуждении технического задания на оценку воздействия на окружающую среду, что является нарушением пункта 4.6 «Положения об ОВОС» [4].

Поскольку в процессе подготовки проектной документации материалы оценки воздействия на окружающую среду не были подготовлены, они также не были представлены для ознакомления гражданам, что является нарушением пункта 4.10 «Положения об ОВОС».

Документация, представленная на градостроительной экспозиции и публичных слушаниях, не содержала полной информации о проекте, о чем свидетельствует тот факт, что в ответах на вопросы и замечания граждан в Заключении о результатах публичных слушаний делаются ссылки на те документы, которые отсутствовали на общественных обсуждениях (пункт 2.7 «Положения об ОВОС»).

Таким образом, при проведении общественных обсуждения было нарушено право граждан на информацию о состоянии окружающей среды.

Информация, представленная на публичных слушаниях по III очереди строительства ЗСД, не является полной и не позволяет в полной мере оценить воздействие проекта на окружающую среду, в частности на ландшафты (природные комплексы), растительные сообщества и почвы; влияние на здоровье людей и другие социально-экологические и экономические эффекты.

5.10.3. Нарушения со стороны заказчика документации в ходе проведения общественной экологической экспертизы. Общественная экологическая экспертиза проектной документации проекта III-очереди строительства Западного Скоростного Диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия») организуется и проводится в соответствии со статьями 20-25 Федерального Закона «Об экологической экспертизе» [1].

В соответствии с законодательством организатор общественной экологической экспертизы «Санкт-Петербургское общество естествоиспытателей» обратилось к заказчику

документации ОАО «Западный скоростной диаметр» с просьбой предоставить на экспертизу проектную документацию в составе, направляемом на государственную экологическую экспертизу. Такие запросы делались неоднократно (например, письмо от 27.02.2007 № 2-к15э, зарегистрированное входящим 28.02.2007 № 261), но официального ответа и документации так и не было получено, что является нарушением, предусмотренным статьей 30 закона РФ «Об экологической экспертизе». В результате эксперты общественной экспертизы не получили полной информации по проекту.

5.10.4. Возможность нарушения прав граждан в будущем. Отсутствие полной информации по проекту требует указания на возможные правовые риски для граждан, которые могут быть связаны с нарушением их прав. К таким рискам относятся:

- угроза нарушения права на благоприятную окружающую среду в результате превышения уровня шумового загрязнения для граждан, проживающих в непосредственной близости от предполагаемой трассы;
- угроза нарушения экономических прав, связанная с проблемой компенсации владельцам гаражей, попадающих под снос в результате реализации проекта, снижением стоимости жилья, находящегося в непосредственной близости от предполагаемой трассы, а также с возможной коммерческой несостоятельностью проекта, что приведет к тому, что оплата кредита на строительство дороги ляжет на бюджет Санкт-Петербурга, а значит на налогоплательщиков.

6. Выводы

В результате работы экспертной комиссии общественной экологической экспертизы проектной документации можно сделать следующие выводы:

А) С точки зрения состава ООС в проектных материалах присутствует ряд технических неточностей и недоработок, требующих устранения до начала строительства.

Вариантом, близким к наилучшему, было бы перенесение участка трассы несколько севернее, но данная альтернатива не может рассматриваться как безусловная.

Оценку воздействия на окружающую среду и соответственно объем, и содержание инженерных мер противодействия, следует скорректировать с учетом выделения наиболее уязвимых компонентов, которые могут быть затронуты намечаемой деятельностью (природные компоненты на участке ПК238-ПК320 - экологическая оценка, и градостроительная среда, ПК 320 и далее – санитарно-гигиеническая и архитектурно-строительная оценка).

Б) Начальный отрезок участка от ПК238 до ПК320 вдоль северных границ комплексного заказника «Юнтоловский» является источником потенциально высокого воздействия на ООПТ и требует неукоснительного, полномасштабного применения инженерно-строительных мероприятий по снижению воздействия на ОС, в том числе специального проекта озеленения санитарного разрыва.

Проектируемый участок ЗСД пройдет непосредственно по территории рекреационной зоны, располагающейся к востоку от заказника «Юнтоловский», от ул.Камышовой вдоль Планерной улицы. Строительство и эксплуатация ЗСД нанесут невосполнимый урон рекреационной зоне, ранее рекомендованной для включения в состав заказника.

В рассмотренных документах отсутствует проект озеленения санитарно-защитной зоны. Необходимо предусмотреть выполнение проекта защитного озеленения с учетом максимально возможного сохранения существующей растительности и условий местообитания.

В проекте не проработана градостроительная концепция коридора трассы и прилегающих земель. В проекте отсутствуют однозначные указания о недопустимости любого хозяйственного использования земель в зоне санитарного разрыва вдоль границ заказника «Юнтоловский». Земли в границах санитарного разрыва со стороны заказника должны быть выведены из любых форм хозяйственного использования, за исключением технологических объектов трассы, что в проекте не определено. Вдоль юго-западной стороны дороги вблизи границ заказника не должны размещаться какие-либо хозяйственные объекты, в том числе предприятия, их отдельные здания и сооружения, пожарные депо, бани, прачечные, объекты торговли и общественного питания, мотели, гаражи, площадки и

сооружения для хранения общественного и индивидуального транспорта, автозаправочные станции, учебные заведения, поликлиники, научно-исследовательские лаборатории, спортивно-оздоровительные сооружения, общественные здания административного назначения, нефте- и газопроводы, канализационные насосные станции.

Между северной границей заказника и трассой ЗСД необходимо обеспечить сохранность существующих зеленых насаждений общего пользования, позволяющих создать единую рекреационную систему, огибающую комплексный заказник «Юнтоловский», доступ в который ограничен. Данное предложение может быть реализовано, в составе проекта строительства ЗСД и оно не противоречит Генеральному плану.

В) Участок трассы от Богатырского проспекта до Камышовой улицы не будет источником вероятного негативного воздействия на территорию заказника, поскольку проходит уже по сильно измененной селитебно-техногенной территории, и реципиентом воздействия намечаемой деятельности будут жители прилегающих кварталов.

Севернее Камышовой улицы будут снижены рекреационные возможности территории. Сейчас ее рекреационная ценность для жителей Приморского района велика – в среднем 1 житель посещает буферную зону 3,03 раза в год по 2,67 часа. Годовая экономическая оценка рекреации на этой территории достигает примерно 9,5 миллионов рублей. В результате строительства ЗСД снижение ее общей рекреационной стоимости составит 50% и более. Учитывая, что в Приморском районе наблюдается дефицит зеленых насаждений общего пользования, сокращение рекреационных территорий приведет к дальнейшему снижению качества жизни жителей Приморского района. При этом может возрасти антропогенная нагрузка на сам Юнтоловский заказник, так как люди в поисках тишины, чистого воздуха и нетронутой природы будут активно осваивать территорию заказника.

Учитывая рекомендации МПР РФ по проектированию ООПТ, образующийся кластерный участок лесопарковых насаждений, граничащий с заказником, следует включить в территорию заказника, предусмотрев в нем условия для рекреации.

Г) Отдельно обращаем внимание на то, что экспертная оценка не может быть полной в связи с непредставлением части проектной документации.

Для определения степени риска наступления неблагоприятных экологических последствий, их масштаба и значимости необходима дополнительная информация, в т.ч. по достаточности проведенных изысканий, что без указанных в пункте 4 материалов в полной мере выполнить нельзя. Недостаток материалов не позволяет оценить с достаточной полнотой воздействие реализации проекта на окружающую среду, в частности на гидрогеологические условия северного участка трассы, а также адекватность инженерных мероприятий по снижению риска негативных воздействий на биоценозы; оценку шумового воздействия в период строительства на гнездовую орнитофауну. Выводы, следовательно,

могут не в полной мере отражать значимость возможных негативных изменений окружающей среды и носят предварительный характер. В то же время предварительный анализ представленной проектной документации показывает, что она требует существенной доработки.

Д) Планируемое строительство и эксплуатация ЗСД, который пройдет на расстоянии около 150 м от северной границы комплексного заказника «Юнтоловский», повлияет на функционирование охраняемой природной территории следующим образом:

- шумовое воздействие магистрали приведет к ухудшению условий обитания животных, в частности, к снижению численности гнездящихся птиц;
- будут нарушены условия миграции наземных животных (млекопитающих, пресмыкающихся, земноводных);
- в процессе строительства дороги, а также при возможных авариях на ней резко возрастет загрязнение рек Каменка и Черная – основных водных артерий заказника, что не может не сказаться на состоянии его флоры и фауны, в том числе популяций редких видов растений, лишайников и животных;

Изменение водного питания Лахтинской низины при строительстве трассы ЗСД, ведущее к деградации болотных комплексов, приведёт к снижению аккумулярующей роли низины в отношении загрязняющих веществ, повлечёт ухудшение экологического состояния прибрежной зоны Финского залива.

Таким образом, можно однозначно утверждать, что в случае реализации проект окажет негативное влияние на объекты животного мира и среду их обитания, и в соответствии с частью первой статьи 20 закона РФ «О животном мире» [12] он должен быть направлен на государственную экологическую экспертизу.

Е) В ходе подготовки проектной документации проекта III очереди строительства Западного скоростного диаметра (от транспортной развязки с Богатырским проспектом до транспортной развязки с автомобильной дорогой на Е-18 «Скандинавия») были допущены серьезные процедурные нарушения, нарушено законодательство в области охраны окружающей среды и законодательство об общественном участии.


Информация, представленная на публичных слушаниях по III очереди строительства ЗСД, не является полной и не позволяет в полной мере оценить воздействие проекта на окружающую среду, в частности на гидроэкологические аспекты и природную среду регионального комплексного заказника «Юнтоловский».

Общественное обсуждение в рамках ОВОС нельзя считать состоявшимся, оно должно быть организовано и проведено в соответствии с требованиями российского законодательства, его результаты должны быть включены в материалы ОВОС и в полном составе представлены на экологическую экспертизу.


Выводы общественной экологической экспертизы, сделанные на основании неполной информации, могут не в полной мере отражать масштаб и значимость возможных негативных изменений окружающей среды.

С точки зрения действующего законодательства в области охраны окружающей среды, документация по проекту должна быть признана недостаточной для реализации проекта. Она должна быть доработана в соответствии с действующим законодательством и повторно представлена на экологическую экспертизу.

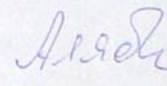
Председатель


 М.В.Бегак


Ответственный секретарь


 Д.В.Афиногенов

Члены комиссии

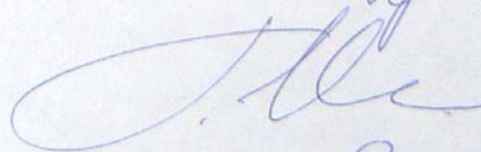
 Г.А.Алябина

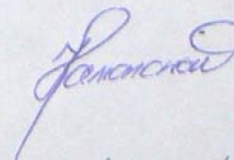
 Д.Е.Гимельбрант

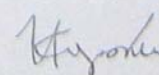
 И.А.Давыдова

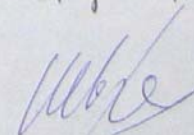
 Р.Э.Дашко

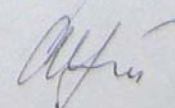
 А.А.Зубко

 Г.А.Исаченко

 И.Л.Калужный

 И.Н.Сорокин

 А.А.Шварц

 А.В.Цветкова

Литература

1. Федеральный закон от 23 ноября 1995 г. N 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» (с изменениями от 15 апреля 1998 г., 22 августа, 21, 29 декабря 2004 г., 31 декабря 2005 г., 4, 18 декабря 2006 г.)
2. Федеральный закон от 10 января 2002 г. N 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (с изменениями от 22 августа, 29 декабря 2004 г., 9 мая, 31 декабря 2005 г., 18 декабря 2006 г., 5 февраля, 26 июня 2007 г.)
3. Положение о порядке проведения государственной экологической экспертизы (утв. постановлением Правительства РФ от 11 июня 1996 г. N 698)
4. Положение об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации (ГК РФ по охране окружающей среды, Приказ от 16 мая 2000 года N 372)
5. Красная книга природы Ленинградской области. Т. 2. Растения и грибы. СПб., Мир и Семья, 2000. 672 с.
6. Красная книга природы Санкт-Петербурга. СПб., Профессионал, 2004. 416 с.
7. Официальное приложение к «Красной книге природы Ленинградской области». СПб, 2005. 68 с. Приказ комитета по природным ресурсам и охране окружающей среды Ленинградской области № 12 от 25.02.2005 «Список растений и грибов, рекомендуемых к занесению в Красную книгу природы Ленинградской области»
8. Оценки вреда и исчисление размера ущерба от уничтожения объектов животного мира и нарушения их среды Методика ГК РФ по охране окружающей среды 28 апреля 2000 года.
9. СНиП 2.07.01-89. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.
10. Закона СПб «Об охране зеленых насаждений» № 254-38 от 12.05.2004 г.
11. Закона СПб «О Генеральном плане СПб»
12. Федеральный закон от 24 апреля 1995 г. N 52-ФЗ "О животном мире"// Собрание законодательства Российской Федерации от 24 апреля 1995 г., N 17, ст.1462
13. Приказ МПР РФ от 9 июля 2003 г. N 575 «Об утверждении Методических рекомендаций по подготовке материалов представляемых на Государственную экологическую экспертизу»
14. СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов.
15. Закона СПб «Об административных правонарушениях в сфере благоустройства в Санкт-Петербурге» от 29.05.2003 N 239-29
16. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ (с изменениями от 22 июля, 31 декабря 2005 г., 3 июня, 27 июля, 4, 18, 29 декабря 2006 г., 10 мая 2007 г.)
17. Регламент подготовки и согласования комитетом по градостроительству и архитектуре правительства Санкт-Петербурга разрешительной документации, необходимой при предоставлении объектов недвижимости для строительства и реконструкции, утвержденный распоряжением Комитета по градостроительству и архитектуре от 25 октября 2004 г. № 1522.
18. Земельный кодекс Российской Федерации от 25 октября 2001 г. N 136-ФЗ (с изменениями от 30 июня 2003 г., 29 июня, 3 октября, 21, 29 декабря 2004 г., 7 марта, 21, 22 июля, 31 декабря 2005 г., 17 апреля, 3, 30 июня, 27 июля, 16 октября, 4, 18, 29 декабря 2006 г., 28 февраля, 10 мая, 19 июня 2007 г.)
19. Закон СПб «О порядке участия граждан и их объединений в обсуждении и принятии решений в области градостроительной деятельности на территории Санкт-Петербурга», 15 марта 2004 года N 114-20
20. Руководство по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) при проектировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации объектов дорожного хозяйства 2001. № ос-482-р.,

21. Положение о проведении государственной ведомственной экспертизы предпроектной и проектной документации на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, 2003 г. № ис-216-р,
22. ОДН 218.5.016-2002 Показатели и нормы экологической безопасности автомобильной дороги
23. Распоряжение от 31.12.2002 N ОС-1178-Р МИНТРАНС РФ «О введении в действие рекомендаций по снижению затрат организации дорожного хозяйства на охрану окружающей природной среды путем их оптимизации»
24. ВСН 33-87, Минавтодор РСФСР. Указания по производству изысканий и проектированию лесонасаждений вдоль автомобильных дорог,
25. Постановление Правительства РФ от 13 августа 1996 г. N 997 «Об утверждении Требований по предотвращению гибели объектов животного мира при осуществлении производственных процессов, а также при эксплуатации транспортных магистралей, трубопроводов, линий связи и электропередачи»