

ТРАССЫ ПРЕТКНОВЕНИЯ

СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ СКОРОСТНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ ВО ВСЕХ СТРАНАХ ВЫЗЫВАЕТ СЕРЬЕЗНЫЙ РЕЗОНАНС, СВЯЗАННЫЙ ПРЕЖДЕ ВСЕГО С ЭКОЛОГИЧЕСКИМИ И СОЦИАЛЬНЫМИ ПРОБЛЕМАМИ. ДЛЯ РЕШЕНИЯ ТАКИХ ПРОБЛЕМ В РОССИИ БЫЛ СПЕЦИАЛЬНО СОЗДАН ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ ПРИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР». АЛЕКСЕЙ ЛОССАН

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ Строительство скоростных магистралей вызывает примерно одинаковые сложности во всем мире. «Можно сказать, что возведение новых дорог всегда вызывает большой общественный резонанс и очень часто — напряжение в обществе. Чтобы это напряжение снять, был создан Комитет по общественному экологическому контролю проектов госкомпании „Автодор“, который включает в себя всемирно известных специалистов, профессоров, архитекторов, независимых специалистов. Наша задача — устранять стратегические угрозы, которые могут возникнуть при строительстве автомагистралей», — рассказывает председатель комитета, президент Российской академии естественных наук Олег Кузнецов. Для этого члены комитета анализируют участок за участком будущей трассы, стараясь выявить мельчайшие последствия строительства магистрали.

«Мы пытаемся оценить, какие экологические проблемы могут возникнуть, если трасса пройдет левее или правее, выше или ниже какого-то уровня, будут ли предусмотрены специальные проходы для маленьких и крупных животных и где они пройдут, не будет ли угрозы подтопления, не перегорит ли новая трасса источники воды и т. д.», — говорит эксперт. Кроме того, комитет оценивает влияние новой магистрали на жителей, например, с точки зрения шумоизолированности новой трассы. Проводится системный анализ того, какие угрозы могут возникнуть и какие технические решения могут эти угрозы предотвратить. Как отмечают в пресс-службе «Автодора», целью работы комитета является «коллективная выработка оценок, рекомендаций и методик, обеспечивающих общественный экологический контроль строительства и эксплуатации скоростных автомобильных дорог в России». При этом стоит особо отметить, что комитет работает на общественных началах и его решения носят рекомендательный характер, однако именно его специалисты пытаются оценить реальную угрозу от строительства той или иной новой скоростной магистрали.

«Главная сложность при строительстве скоростных автомагистралей — это землеотвод. Как только становится известно, что здесь будет строиться дорога, земли выкупаются за бесценок, и их пытаются продать за нереальные суммы. Выкуп земель под строительство новых трасс недостаточно отрегулирован. Поэтому все разговоры о том, что в России строительство дорог обходится дороже,

чем в других странах, — это своеобразное лукавство. Дело в том, что, когда оценивается стоимость дороги, в других странах часто приводят данные только стоимости самих работ, а у нас еще в смете учитывается стоимость выкупа земли», — рассказывает заведующий кафедрой «Техносферная безопасность» МАДИ, директор НИИ энергоэкологических проблем АТК при МАДИ Олег Трофименко. Поэтому, по его словам, в том числе было решено провести трассу Москва—Санкт-Петербург через земли Гослесфонда, которые еще не были выкуплены в частную собственность. «Еще одна проблема: если трасса проходит по урбанизированной территории, то появляется социальная сложность — люди просто не хотят, чтобы под их окнами шли транспортные потоки. Частично людей надо переселять, но всех не переселишь, и это серьезно увеличивает стоимость проекта», — добавляет эксперт. В частности, по его словам, в большинстве европейских стран законы прописаны во многом в пользу государства таким образом, что заработать на продаже земли под реализацию крупного проекта просто невозможно, а следовательно, социальная напряженность не подогревается частными инвесторами, заинтересованными в изменении маршрута прохождения трассы.

МЕХАНИЗМ РЕШЕНИЙ Работа экспертного совета устроена следующим образом. «С санкции местных властей мы приступаем к анализу технического проекта и проводим совершенно официальную экспертизу, встречаемся с жителями поселков, прилегающих к трассе, ведем с ними диалог, анализируем, какие угрозы реальны, а какие — нет, потому что очень часто жители не располагают информацией из первых рук и не представляют настоящую ситуацию. Важно, чтобы профессионалы могли объяснить людям, какие неприятности могут возникнуть и как их можно обойти», — рассказывает Олег Кузнецов. Зачастую социальные проблемы, по словам экспертов, оказываются следствием тех или иных экономических решений. «Если говорить о проблемах, то в основном это выделение государственных земель, строительство землеотводов, прокладывание коммуникаций, в конце концов, экологическая проблема. Что касается социальной проблемы, то тут ситуация следующая. За время существования Советского Союза населенные страны привыкли к патерналистскому отношению го-

сударства: оно ждет от властей, что все решится само собой и при этом бесплатно», — говорит председатель совета директоров инфраструктурного холдинга «ИН-ФРА инжиниринг» Сергей Огороднов.

Если дороги строятся за счет государственного финансирования, то, естественно, пользование ими будет бесплатным, но государство не может обеспечить за счет своего бюджета строительство всех дорог в стране, поэтому инициирует строительство трасс на основе государственно-частного партнерства, что вызывает социальное недовольство введением платы за проезд. «Наш совет занимается экологией, но мы принимаем участие и в обсуждении социального эффекта от строительства той или иной магистрали. Мы рассчитываем, насколько новая магистраль будет удобна для жителей, водителей, будет ли она оборудована всем необходимым для отдыха, включая туалеты и гостиницы», — говорит Олег Кузнецов.

ПРИМЕРЫ РАБОТЫ Одним из первых результатов работы Экологического комитета при ГК «Автодор» стало исследование перспектив строительства скоростной трассы Москва—Санкт-Петербург. Начальным этапом создания скоростной трассы является возведение головного участка дороги (15–58-й км). Проект реализуется в рамках государственно-частного партнерства с «Северо-Западной концессионной компанией» (СЗКК), и уже на этапе оптимизации проекта «Автодор» и СЗКК выполнили ряд мероприятий, чтобы минимизировать ущерб окружающей среде как во время строительства, так и в течение срока управления трассой. Так, по заказу СЗКК эксперты Института лесоведения РАН провели комплексное исследование дубравы вблизи поселка Старбеево. Исследование проводилось в два этапа — в 2011 и 2012 годах. На территории дубравы было проведено более 20 комплексных лесоводственно-геоботанических описаний, организовано флористическое обследование лесных и нелесных участков, а также проанализирована возрастная структура популяции деревьев. «Мы внимательно изучали тот самый участок трассы в Химках, который вызвал очень много дискуссий, проводили его серьезный анализ и доказали, что в окончательном варианте строительства трассы угроза экосистеме будет минимальной. Там есть другие реальные угрозы, например связанные с расположенной недалеко свалкой, которая

дает гораздо более широкое заражение, чем проходящая мимо трасса. Участки леса сильно замусорены, там огромное количество стихийных свалок — это реальные проблемы», — говорит Олег Кузнецов.

Как говорится в итоговом заключении экологического комитета, Химкинская дубрава не является коренным типом леса или уникальным сообществом, но ее можно признать хорошо сохранившимся разновозрастным дубовым насаждением, которых в Подмоскovie сохранилось совсем немного. Поэтому для характеристики насаждений были подробно описаны все ярусы растительности, а площадки распределялись по всей территории с учетом гомогенных выделов на космическом снимке, исключая сильно нарушенные участки: дороги, дорожки и пикниковые площадки. В частности, выделялись ярусы древесного полога, для каждого определялась сомкнутость, состав пород и высота деревьев. При поперечном учете древостоя измерялся диаметр дерева и определялось его состояние. При учете подростка устанавливался его состав, высота, состояние. Определялись сомкнутость подлеска, его видовой состав и состояние основной породы. Для напочвенного покрова указывались проективное покрытие травяно-кустарничкового и мохового покровов.

Другим важным этапом исследования экологических аспектов строительства головного участка трассы Москва—Санкт-Петербург стало изучение родника Святого Георгия. Естественная защищенность грунтовых вод здесь минимальна и определяется только маломощным слоем покровных аллювиальных суглинков. Поэтому для контроля над состоянием родника было решено организовать постоянный мониторинг его дебита и состава воды, а для минимизации воздействия автодороги — провести комплекс мероприятий по снижению загрязнения ливневых стоков и ограничению попадания загрязненных стоков в водоносные горизонты. По данным исследования, не менее важно, что территория Химкинской дубравы довольно сильно нарушена рекреацией: около 83% ее площади практически полностью разрушено, основные причины этого — прогулочный отдых, сбор грибов и устройство пикников. В частности, на ее территории почти повсеместно встречаются бытовая мусор и незаконные свалки. Эти участки было решено очистить, в том числе с помощью добровольцев. Ради сохранения рекреационной функции дубравы в смету строительства было заложено возведение пешеходного перехода под автодорогой неподалеку от родника Святого Георгия и благоустройство окружающей его территории.

«В целом экспертиза позволяет достичь согласия между обществом и государственной компанией „Автодор“, потому что ясно, что любая дорога не может пройти, не затрагивая чьих-либо интересов», — говорит Олег Кузнецов. По его словам, для этого надо было бы строить магистрали исключительно в очень удаленных регионах России, где нет дубовых рощ и уникальных природных объектов, но в основном трасса проводится через густонаселенные регионы. «Ведь она как раз нужна для того, чтобы жители могли быстрее добираться из одного города в другой», — добавляет ученый. ■

ЭКСПЕРТИЗА ПОЗВОЛЯЕТ ДОСТИЧЬ СОГЛАСИЯ МЕЖДУ ОБЩЕСТВОМ И ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИЕЙ «АВТОДОР», ПОТОМУ ЧТО ЯСНО, ЧТО ЛЮБАЯ ДОРОГА НЕ МОЖЕТ ПРОЙТИ, НЕ ЗАТРАГИВАЯ ЧЬИХ-ЛИБО ИНТЕРЕСОВ

КАК ТОЛЬКО СТАНОВИТСЯ ИЗВЕСТНО, ГДЕ БУДЕТ СТРОИТЬСЯ ДОРОГА, ЗЕМЛИ НА ЕЕ ПУТИ ВЫКУПАЮТСЯ ЗА БЕСЦЕНОК И ИХ ПЫТАЮТСЯ ПРОДАТЬ ЗА НЕМЫСЛИМЫЕ СУММЫ

