

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ

ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ ПО ПРОЕКТУ СТРОИТЕЛЬСТВА УЧАСТКА 720-863 КМ АВТОДОРОГИ ЧИТА-ХАБАРОВСК «АМУР»

1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

В данном документе приводится краткое описание вопросов, связанных с охраной окружающей среды (ООС) при строительстве автомобильной дороги Чита – Хабаровск «Амур».

На стадиях разработки инженерных проектов были разработаны разделы Оценки воздействия на окружающую природную среду (ОВОС), на которые были получены положительные заключения государственной экологической экспертизы Комитетов природных ресурсов по Читинской и Амурской областям.

1.2 ПОТРЕБНОСТЬ В ИНВЕСТИЦИЯХ

Строительство автодороги «Амур» на различных участках ведется очень низкими темпами с 1978 года.

В целях ускорения строительства на основании программы развития сети дорог «Дороги России XXI века», рассмотренной и одобренной на заседании Правительства РФ 28.06.2001 г., Правительством РФ выданы распоряжения об ускоренном строительстве рассматриваемого объекта.

Строительство дороги «Амур» обеспечит возможность использования автомобильного транспорта для перевозок грузов и населения по направлению дороги и будет являться опорной сетью для развития сети дорог.

1.3 ОСНОВНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ И ОХРАНУ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ РЕСУРСОВ

- Закон РСФСР «Об охране окружающей природной среды» от 19 декабря 1991 г. (в ред. Законов РФ от 21 февраля 1992 г. №2397-1, от 2 июня 1993 г. №5076-1, Федеральных законов от 10 июня 2001 г. №93-ФЗ, от 10 января 2002 №7-ФЗ, с изм., внесенными Федеральными законами от 27 декабря 2000 г. №150-ФЗ, от 30 декабря 2001 №194-ФЗ, от 30 декабря 2001 №196-ФЗ);
- Водный кодекс РФ от 16 ноября 1995 г. №167-ФЗ (с изм., внесенными Федеральным законом от 30 декабря 2001 г. №194-ФЗ);
- Земельный кодекс РФ от 25 октября 2001 г.;
- Федеральный закон «Об охране атмосферного воздуха» от 4 мая 1999 г. №96-ФЗ;
- Лесной кодекс от 29 января 1997 г. №22-ФЗ (с изм., внесенными Федеральным законом от 30 декабря 2001 г. №194-ФЗ);

- Закон РФ «О недрах» от 21 февраля 1992 г. №2395-1 (в ред. Законов РФ от 3 марта 1995 г. №27-ФЗ, 10 февраля 1999 г. №32-ФЗ, 2 января 2000 г. №20-ФЗ, 14 мая 2001 г. №52-ФЗ и 8 января 2001 г. №126-ФЗ);
- Федеральный закон «Об отходах производства и потребления» от 24 июня 1998 г. №89-ФЗ (в ред. Федерального закона от 29 декабря 2000 г. №169-ФЗ);
- Закон РФ «О животном мире» от 24 апреля 1995 г. №52-ФЗ;
- Закон РФ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» от 30 марта 1999 г. №52-ФЗ в ред. Федерального закона от 30 декабря 2001 г. №196-ФЗ;
- Закон РФ «Об особо охраняемых природных территориях» от 14 марта 1995 г. №33-ФЗ;
- и другие.

Для выполнения прогнозных расчетов загрязнения использовались нормативно-методические документы, утвержденные соответствующими органами Государственной гидрометеорологической службы, Государственной экологической экспертизы Комитета Природных Ресурсов России, Министерством здравоохранения, а также отраслевые документы различных министерств и ведомств.

В соответствии с п. 5.2 Положения об оценке воздействия на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденном приказом Минприроды России от 18 июля 1994 года №222, «Заказчик с участием разработчика проводит общественные слушания или обсуждения в средствах массовой информации проектных и иных предложений...».

2 ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

Составляющая Проекта «Амур» на участке км 720 – 863 разработана в рамках реализации программы по обеспечению сквозного проезда по автомобильной дороге Чита – Хабаровск.

2.1 ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Участок автомобильной дороги Чита – Хабаровск км 720 – 863 проходит на территории Читинской и Амурской областей и является связующим звеном между Центральной частью России и Дальним Востоком.

Было рассмотрено два варианта проложения трассы дороги. По первому варианту трасса дороги проложена на значительном удалении слева (к северу) от железнодорожной магистрали Москва-Владивосток с глубоким обходом населенных пунктов, имеющих исторически сложившееся тяготение к железной дороге. По второму варианту трасса дороги до 768 км проходит справа от железной дороги, затем пересекает ее и проходит слева от железной дороги, на рассматриваемом перегоне, в обход населенных пунктов, расположившихся и получивших свое развитие вблизи железной дороги. По второму варианту трасса дороги прошла на значительном приближении к населенным пунктам и к самой железной дороге.

С экологической точки зрения, реализация проекта строительства дороги по первому варианту менее благоприятна. Потребуется дополнительный отвод лесных земель, на 311 га больше чем по второму варианту. Под воздействие

попадет большее количество, примерно на 30 %, постоянно действующих водотоков, чем по второму варианту. Проложение трассы дороги и подъездов по необжитой местности нанесет большой вред и животному миру, растительным сообществам, приведет к более глубокой трансформации территории. В целом увеличатся и валовые выбросы загрязняющих веществ в атмосферу при реализации строительства автодороги по первому варианту, т.к. он с подъездами на 113.5 км длиннее по протяжению.

Рассматривая приоритетность с экологических позиций, к реализации рекомендуется второй вариант, как более экономичный и наносящий меньшее воздействие на окружающую природную среду. В настоящей работе выполнена оценка воздействия на окружающую среду при реализации строительства по рекомендуемому варианту.

Вариант отказа от строительства автомобильной дороги, имеющей важное стратегическое значение для развития Восточного региона России, не рассматривался как приемлемое решение.

Строительство автомобильной дороги на рассматриваемом участке началось в 1978 году по ТЭО института «Союздорпроект». Темпы строительства были низкими и в 1994 году было принято решение откорректировать ТЭО в соответствии с современными нормативами. Эта работа была выполнена проектными организациями «ИркутскгипродорНИИ» и Хабаровским филиалом «ГипродорНИИ».

ТЭО прошло необходимую экологическую экспертизу в комитетах природных ресурсов Читинской и Амурской областей и получило положительное заключение, а также утверждено [приказом Федерального Дорожного Департамента Минтранса России №87 от 26.06.95.](#)

В 2001 году по заданию Межрегиональной дирекции по строительству автомобильных дорог в Дальневосточном регионе России (ДСД «Дальний Восток») институтом ОАО «ИркутскгипродорНИИ» было разработано Обоснование инвестиций на строительство автомобильной дороги Чита – Хабаровск на участке км 720-863, **в рамках которого были пролонгированы ранее выполненные, и получены новые согласования по проложению трассы дороги (в том числе на основании проведенных обследований лесов и археологического обследования территории).** В зоне проложения трассы объекты, представляющих историко-культурную и археологическую ценность отсутствуют. Согласования на проложения трассы представлены Центром по сохранению историко-культурного наследия Читинской области 20.04.00 и Комитетом по культуре администрации Амурской области 26.12.01. **В настоящее время Межрегиональная дирекция по строительству автомобильных дорог в Дальневосточном регионе России (ДСД «Дальний Восток») обладает полным комплектом документов согласований инженерных проектов на строительство автомобильной дороги Чита-Хабаровск на участке км720 – км 863, в том числе в части оценки воздействия на окружающую среду и охраны окружающей природной среды в процессе строительства (письма Комитетов природных ресурсов по Читинской и Амурской областям от 18.01.02 и 12.02.02).**

Завершение строительства автомобильной дороги «Амур» на рассматриваемом участке и создание комплекса придорожных объектов эксплуатационного и сервисного назначения будет способствовать улучшению эксплуатационных показателей транспортной сети региона. Это в свою очередь будет способствовать повышению внутреннего грузооборота и обеспечению транзитных перевозок грузов через территории рассматриваемых районов

Читинской и Амурской областей с оптимальными скоростями, в комфортных условиях и позволит обеспечить стабильное функционирование существующих в регионе производств и объектов социально-бытовой сферы, и как следствие, увеличение налоговых поступлений в местный бюджет.

Изменение социально-экономических условий в результате реализации рассматриваемой деятельности выражается в увеличении потребности в трудовых ресурсах, в создании дополнительных рабочих мест, что для рассматриваемых территорий, характеризующихся нарастающим оттоком населения и свертыванием местных производств, будет являться стабилизирующим фактором. Улучшение транспортной доступности положительным образом скажется на социально-бытовых условиях жизни населения и будет способствовать развитию местных производительных сил. Автомобильная дорога станет мощным толчком к развитию региона и улучшению социально-экономического положения проживающего населения, а также всех прилегающих районов за счет освоения богатейших природных ресурсов.

2.2 ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ

В соответствии с перспективной интенсивностью движения автомобильная дорога Чита – Хабаровск «Амур» на участке км 720 – км 863, согласно действующим в Российской Федерации нормам относится к III технической категории.

- Расчетная скорость движения – 100км/час
- Расчетная скорость движения на участке с пересеченной местностью (трудных участках) – 80 км/час.

Начало рассматриваемого участка принято на км 720+071 вблизи крупного населенного пункта п. Амазар. Конец участка принят на км 863+446. Общее протяжение участка составляет 137,48 км.

Трасса проектируемого участка в пределах Читинской области проложена в северо-восточном направлении, вплоть до административной границы с Амурской областью. Общее направление автомобильной дороги при этом совпадает с направлением существующей железнодорожной магистрали Москва – Владивосток.

На всем протяжении рассматриваемого участка автомобильная дорога следует параллельно железной дороге. На км 767 трасса пересекает железную дорогу в районе п. Жанна, с целью обхода прижимов р. Большой Чичатки и выхода к пересечению высокого водораздела в наиболее удобном месте, на административной границы областей.

От км 767 до конца участка, км 863, трасса автомобильной дороги проложена слева (к северу) от железной дороги на расстоянии 1-3 км, по участкам довольно пересеченной местности. В соответствии с условиями расчлененного рельефа местности и необходимости вписывания трассы в ландшафт, трасса в плане представляет собой чередование прямых и кривых. Радиусы кривых в плане составляют 1000-3000 м, за исключением сложных стесненных мест, где радиусы кривых приняты 600-1000 м.

Основные нормативы, принятые для проектной линии продольного профиля:

- наибольший продольный уклон для расчетной скорости 100 км/час – 50‰;
- наибольший продольный уклон для расчетной скорости 80 км/час – 60‰;
- наименьший радиус выпуклой кривой в продольном профиле – 10 000 м;
- наименьший радиус вогнутой кривой в продольном профиле – 3 000 м.

Руководящая отметка земляного полотна в насыпи определена из расчетов на снеготранспортируемость, из условия минимального возвышения над уровнем грунтовых и поверхностных вод, с учетом наличия вечномёрзлых грунтов. На рассматриваемом участке принят II принцип проектирования дорожных конструкций – с частичным допущением деформаций в основании земляного полотна в виде строительных осадок. Величина руководящей отметки земляного полотна в насыпи определилась равной: по расчету на незаносимость снегом 0,97-1,0 м; по наименьшему возвышению над поверхностью земли в местах с необеспеченным поверхностным стоком – 1,60 м; из учета наличия вечной мерзлоты – 2,5 м.

Проектная линия продольного профиля характеризуется чередованием насыпей и выемок. Наибольшая высота насыпи составляет 24,8 м, наибольшая глубина выемки – 19 м. Выемки устраиваются, как правило, в скальных грунтах, почвенно-растительный грунт в основании насыпей не удаляется. Для отвода поверхностных вод вдоль насыпей, в необходимых случаях, и в выемках устраиваются водоотводные каналы. На всем протяжении проектируемого участка, за исключением скальных выемок, верхний слой земляного полотна на глубину 1 м устраивается из непучинистых грунтов. Обеспечение строительства грунтом для возведения земляного полотна предусмотрено из выемок и 29 местных резервов, запасы которых представлены крупнообломочными и скальными грунтами.

В постоянную полосу отвода включена полоса, занимаемая дорожными сооружениями, включая водоотводные каналы, плюс 1 м. Временный отвод земель предусмотрен под устройство резервов грунта и подъездов к ним, под площади для устройства кавальеров излишнего и слабого грунта, строительные площадки и временные сооружения. Для проезда строительной техники в период строительства, с обеих сторон земляного полотна предусматривается временная полоса отвода шириной 4 м. В местах устройства выемок с нагорной стороны ширина временной полосы отвода принята равной 10 м из расчета обеспечения расстояния безопасности от края откоса выемки до полосы движения техники.

Конструкция дорожной одежды назначена с учетом транспортно-эксплуатационных характеристик, категории и значения дороги, состава и перспективной интенсивности движения. На первой стадии строительства устраивается покрытие переходного типа; на второй стадии, после стабилизации земляного полотна, устраивается дорожная одежда с усовершенствованным покрытием: однослойное покрытие из горячего мелкозернистого плотного асфальтобетона. При этом дорожная одежда 1-й стадии используется в качестве нижнего слоя основания дорожной одежды 2-й стадии.

Ширина проезжей части на полное развитие принята – 7,0 м; ширина обочин – по 2,5 м с укрепительными полосами шириной по 0,5 м.

2.3 ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ПО ИСКУССТВЕННЫМ СООРУЖЕНИЯМ, ПЕРЕСЕЧЕНИЯМ И СЪЕЗДАМ

Автомобильная дорога «Амур» на участке км 720-863 **пересекает 46 постоянных и большое количество временных водотоков**, из которых самыми крупными являются реки Амазар, Большая и Малая Омутные, Урка.

Малые искусственные сооружения представлены железобетонными круглыми трубами диаметром 1,5 м из длинномерных звеньев, одно- двух- и трехчочковыми – 78 шт.; овоидальными железобетонными трубами с отверстием 2, 5 м X 2,0 м, одно- и двухчочковыми – 11 шт.; металлическими гофрированными трубами большого диаметра, одно- и двухчочковыми – 14 шт.

Всего на проектируемом участке автомобильной дороги проектом предусмотрено строительство 42 мостов и путепроводов, общей длиной 2294,37 м, в том числе:

- Малых мостов – 15 шт.;
- Средних мостов – 22 шт.;
- Больших мостов – 5 шт.

Габариты проезжей части приняты в соответствии с действующими нормами и равны Г-10 м. Несущие конструкции мостовых сооружений рассчитываются под временные подвижные нагрузки А-11 и НК-80.

Федеральная автомобильная дорога «Амур» на проектируемом участке пересекает местные дороги IV-V категории, поэтому все пересечения и примыкания устраиваются в одном уровне, с переходно-скоростными полосами или без них, в зависимости от значения пересекаемой или примыкающей дороги и интенсивности движения на ней.

Пересечение железной дороги Москва-Владивосток предусматривается в двух уровнях, с устройством путепровода над полотном железной дороги.

Кроме перечисленных случаев. Предусматривается устройство противопожарных съездов в лес, а также устройства противоаварийных съездов на участках с уклонами более 50%. Всего намечено к строительству 37 примыканий и пересечений, в том числе пересечений по типу 3-Г-1 – 7 шт., технологическое пересечение – 1шт; примыканий по типу 3-Б-2 – 5 шт, по типу 3-В-2 – 5 шт, по типу 3-Г-2 – 16 шт, индивидуальных примыканий – 1 шт, противоаварийных съездов – 2 шт.

Устройство зданий и сооружений дорожной и автотранспортной службы, а также объектов сервиса предусмотрено одновременно со строительством 2-ой стадии автомобильной дороги.

3 СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЙ НА ЕЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ

Современное состояние окружающей среды представлено на основании данных инженерно-экологических изысканий.

3.1 ПРИРОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ

3.1.1 Климат

Климатические условия района строительства суровые. Зима холодная, малоснежная. Лето жаркое. Среднегодовая температура минус 4-4,4⁰С. Устойчивый снежный покров образуется в среднем в конце октября, разрушается в конце марта – начале апреля. Твердые осадки в виде снега составляют 6-10%, в виде дождя и мокрого снега – 3-4%. Для региона характерно пучино- и наледеобразование.

Среднегодовые скорости ветра не имеют строгой закономерности изменения и составляют 1,3-1,6 м/с. Преобладающее направление ветра северное и северо-западное.

Строительство дороги может повлиять на режим грунтовых и поверхностных вод, в результате чего может происходить пучино и наледеобразование.

3.1.2 Рельеф

Местность пересеченная, со сложными формами рельефа. В пределах Читинской области а/д проходит по горной области Восточного Забайкалья – Даурского Сводового поднятия. Рельеф участка – среднегорный, характеризующийся мягкими, плавными очертаниями с уплощенными, массивными округлыми или овальными вершинами гор и пологими склонами широких долин. В Амурской области – по отрогам Станового хребта – Пришилкинской горно-долинной страны. Рельеф низкогорный грядово-холмистый и останцево-сопочный.

3.1.3 Геология

Участок проложения автомобильной дороги характеризуется неоднородностью слагающих его грунтов и относится к Восточному Забайкалью, входящему в крупный геотектонический регион – Охотскую ветвь Монголо-Охотской складчатой области.

В Читинской области выделяются палеозойские интрузии, представленные гранитами, диоритами, гранодиоритами, отложения четвертичного возраста, представленные делювиальными и делювиально-пролювиальными, аллювиальными, элювиальными образованиями. В Амурской области широко распространены интрузии, представленные гранодиоритами, роговообманково-биотитовыми порфировидными разной зрелости, слабо катаклизированными риолито-доцитовыми и дацитовыми порфирами. Отложения четвертичного возраста представлены в основном, делювиальными и элювиальными образованиями. Аллювиальные отложения распространены в долинах ручьев. На замаренных участках встречаются заторфованные грунты.

В районе проложения трассы повсеместно распространены высокотемпературные (среднегодовая температура до – 1,5 0С) вечномерзлые грунты. Сейсмичность района составляет 7 баллов.

3.1.4 Животный мир.

Животный мир территории представлен копытными (кабарга, лось, олень), хищниками (бурый медведь, волк, рысь, соболь, выдра), грызунами (белка, бурундук), птицами (глухарь, рябчик, свиристели, кедровка) и другими животными таежного видового комплекса. Из редких видов животных, занесенных в Красную книгу, на территории региона отмечаются: японский журавль, дикушка, белогрудый медведь, красный волк. Однако в зоне проложения трассы дороги редких видов животных, занесенных в Красную книгу не отмечено, что позволило получить вышеупомянутые положительные заключения Комитетов природных ресурсов по Читинской и Амурской областям на инженерные проекты на строительства дороги.

Из-за близости прохождения автомобильной дороги к железнодорожной магистрали и большого шумового воздействия со стороны последней, в пределах зоны влияния а/д, отсутствуют места отстоя, укрытия и размножения диких животных. Безусловно, что через дорогу происходит миграция животных и в большей степени – копытных, однако отмечается, что массовые перемещения диких животных не происходят, так как дорога на некоторых участках уже построена, то специальных рекомендаций по изменению существующего положения не приводится. Тем более, что построенная ранее ж/д, проходящая на определенном расстоянии от дороги, на всем протяжении является большим препятствием для миграции животных.

В пересекаемых водотоках встречаются следующие виды рыб: таймень, ленок, сиг, хариус, голян, пескарь, амурский чебачек, щука амурская, карась и язь амурский. Пересекаемые на рассматриваемом участке трассы водотоки в большинстве своем рыбохозяйственного значения не имеют, за исключением некоторых, относящихся ко II категории рыбохозяйственного значения (т.е. не относящиеся к местам расположения нерестилищ, массового нагула и зимовальных ям особо ценных и ценных видов рыб и других промысловых водных организмов, не являющиеся охранными зонами хозяйств любого типа для искусственного разведения и выращивания рыб, других водных животных и растений и не используемые для сохранения и воспроизводства ценных видов рыб, обладающих высокой чувствительностью к содержанию кислорода).

3.1.5 Качество поверхностных и подземных вод. Оценка воздействия на поверхностные воды

Гидрографическая сеть района прохождения автодороги представлена в основном ручьями, временными водотоками (логами), а также рядом малых и относительно крупных рек, входящих в водосборную систему реки Амура. Водотоки горного и полугорного типов: ложе галечно-песчаное, питание водотоков в основном дождевое. Летом обычны многочисленные паводки, зимой малые водотоки перемерзают. Основную часть пересекаемых трассой водотоков составляют малые и временные водотоки.

Весеннее половодье на реках слабо выражено, так как снега зимой выпадает здесь относительно мало. Половодье в среднем начинается в апреле, а заканчивается примерно через полтора месяца, точнее оно смыкается по времени с началом паводочного периода. В большинстве случаев половодье бывает смешанным, снегодождевым.

Во время обильных осадков, когда формируются мощные паводки, обширные по площади части речных долин затопляются, неблагоприятные

условия стока способствуют заболачиванию пониженных участков местности и являются причиной их постоянного и значительного увлажнения. В октябре поводочный период на реках района заканчивается, они переходят на зимний режим. В ноябре реки сковываются льдом, средняя продолжительность ледостава 160-165 дней. В апреле-мае происходит вскрытие льда. Весенний ледоход нередко сопровождается заторами льда. На малых реках ледоход отсутствует, лед тает на месте.

По своему химическому составу вода рек района отвечает требованиям, предъявляемым к воде хорошего качества во все сезоны.

Гидрогеологические условия в Читинской области характеризуются наличием надмерзлотных и почвенных вод, распространенных главным образом на плоских водоразделах, в долинах рек и ручьев, образуя переувлажненные участки – мари, болота, а также порово-пластовых вод в аллювиальных отложениях долин ручьев и рек. Питание порово-пластовых вод происходит за счет инфильтрации, что объясняет непостоянство режима этого грунтового потока. Водовмещающими грунтами в долинах рек являются гравийные и галечниковые грунты, на склонах и водоразделах – дресвяные и щебенистые грунты.

Гидрогеологические условия в Амурской области характеризуются развитием порово-пластовых вод в четвертичных отложениях и трещинно-пластовых – в скальных грунтах. На участках развития вечной мерзлоты порово-пластовые воды носят надмерзлотный характер. Водовмещающими грунтами являются супеси легкие щебенистые, супеси легкие, супеси пылеватые слабозаторфованные.

Выбросы от автомобилей, проезжающих по мостам, через пересекаемые трассой водотоки, оседающая на покрытии пыль, продукты износа покрытия, шин и тормозных колодок, дорожная грязь и прочие факторы при смыве дождевыми и талыми водами приводят к насыщению вод поверхностного стока широким спектром вредных веществ. В числе загрязняющих веществ отмечаются механические загрязнения (взвешенные вещества), нефтепродукты и различные химические элементы (свинец, ртуть, медь, кадмий, цинк и др.). Многие из загрязнений являются высокотоксичными и канцерогенными веществами.

Пересекаемые трассой водотоки в большинстве своем не имеют рыбохозяйственного и хозяйственно-питьевого значения.

Принятая система отвода поверхностного стока с площадей мостовых переходов, предусматривающая сбор и отвод вод на откосы насыпи и рассеивание по береговому рельефу, исключает непосредственный сброс загрязненного поверхностного стока в водоем. В некоторых случаях принята система поверхностного отвода, позволяющая собирать и отводить поверхностный сток за пределы водоохраных зон водотоков, с последующим рассеиванием по рельефу местности.

Также проекты участков дорог исключают устройство неорганизованных съездов и устройство стоянок в пределах водотоков.

Для снижения количества загрязняющих веществ с поверхности автодороги и от транспорта во время эксплуатации дороги обслуживающему линейному дорожному подразделению рекомендуется выполнять регулярную

уборку скоплений твердых материалов на поверхностях дороги, мостов, и уборку снега с проезжей части зимой. Система поверхностного водоотвода должна находиться в рабочем состоянии. Все кюветы, сбросы и канвы должны своевременно расчищаться.

3.1.6 Социально-экономические и культурные вопросы

При прокладке трассы автомобильной дороги было выполнено археологическое обследование, показавшее, что рассматриваемая территория в целом является перспективной в археологическом отношении, однако непосредственно в зоне планируемых и проводимых работ археологические памятники не обнаружены. Особо охраняемые природные объекты в районе прохождения дороги отсутствуют.

3.1.7 Населенные пункты и существующее движение транспорта.

Трасса автомобильной дороги проложена в обход населенных пунктов. Наиболее крупными населенными пунктами района проложения трассы являются в Читинской области: Амазар, Чичитка, Малые Ковали, в Амурской области: Ерофей Павлович, Большая Омутная, Улятка, к ним предусмотрены подъезды от проектируемой дороги.

В районах прохождения а/д дорожная сеть не развита. В настоящее время сквозного постоянного автомобильного движения на рассматриваемом участке нет. Преобладающими являются лесные и полевые дороги местного значения, а также технологические проезды (зимники) вдоль Транссибирской ж/д магистрали. Имеющиеся дороги, как правило, обеспечивают внутрирайонную связь между близлежащими населенными пунктами.

3.1.8 Воздействие шума и его оценка

Участок автомобильной дороги проходит вне населённых пунктов, и шум от автомобильного транспорта для окружающей среды не представляет проблему.

3.2 МЕРЫ ПО СНИЖЕНИЮ ОТРИЦАТЕЛЬНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

3.2.1 Общие сведения

Меры по охране и снижению отрицательного воздействия будут осуществляться на всех стадиях: при проектировании, строительстве и эксплуатации автодороги и искусственных сооружений.

При проложении трассы дороги будут учтены основные природно-климатические, ландшафтные и социальные условия. Трасса прокладывается в обход населенных пунктов, по территории расположенной на землях, занятых малоценными растительными сообществами, не затрагивая места обитания ценных животных, не проходя вдоль водоохранных зон рек и водоемов, по возможности обходя территории перспективные с точки зрения археологических, культурных и исторических памятников.

3.2.2 Охрана земель и почв

Все работы по строительству дорог и сооружений на них выполняются строго в полосе границ землеотвода. В подготовительный период производится снятие растительного слоя – ценного, медленно возобновляющегося природного ресурса, который необходимо уберечь от разрушений до окончания строительства дороги и использовать на рекультивационные работы. Складирование растительного грунта требуется выполнить на специально отведенных площадях, исключив его размыв.

Для исключения загрязнения почв нефтепродуктами, весь парк машин и механизмов должен находиться в исправном состоянии и заправляться в специально предназначенных для этого местах.

По окончании строительства все временно занимаемые земли подлежат рекультивации по техническим условиям землепользователям.

К важнейшим мероприятиям, направленным на сохранение почв, предусмотренным в проекте, следует отнести:

- Снятие и использование плодородного почвенного слоя для последующей рекультивации земель, нарушенных при строительстве объекта.
- Укрепление откосов засевом трав (а крутых откосов насыпей – георешетками, матрасами Рено), что необходимо не только для укрепления насыпи дороги, но и позволяет исключить процессы водной и ветровой эрозии почвы вблизи дороги.
- Использование шумозащитных полос зеленых насаждений, которые помимо своего основного функционального назначения, способствуют уменьшению распространения веществ, загрязняющих почву.
- Наличие вдоль всей трассы организованного ливнеотвода, исключаяющего прямой сброс ливневых вод на рельеф местности и тем самым попадание в почву придорожного пространства загрязняющих веществ, содержащихся в ливневых и талых водах, в том числе хлоридов, используемых при зимнем содержании дороги.
- Использование более совершенных технологий по борьбе с зимней скользкостью (применение увлажненной соли, жидких солевых растворов, упреждающая обработка дорожного полотна по уточненным метеопрогнозам), позволяющих существенно снизить загрязнение почв хлоридами.
- Минимизацию протяженности временных дорог и временного отвода земель в целом на период строительства.

Конструктивные элементы автомобильной дороги «Амур» назначаются из условия устойчивости сооружения, сохранения прилегающего ландшафта, с учетом наличия вечной мерзлоты, сложных климатических и грунтовых условий. Для регулирования поверхностного стока назначается система поверхностного водоотвода, включающая кюветы, сбросы, перепускные сооружения – трубы, отверстия которых принимаются из условия работы в безнапорном режиме с оптимальными скоростями. Это позволит максимально сохранить естественные формы рельефа, окружающий ландшафт и почвенно-геологические условия территории.

3.2.3 Охрана поверхностных и грунтовых вод

Трасса дороги пересекает на своем пути множество постоянно действующих водотоков, которые имеют водо-охранные зоны, зависящие от длины водотока. В соответствии с положением о водоохраных зонах в них запрещается загрязнение поверхности земли, в том числе свалка мусора, отходов производства, стоянка и мойка машин и механизмов, в водо-охранной зоне не предусматривается устройство строительных площадок, разработка карьеров, строительных материалов.

При строительстве мостов на реках, имеющих важное рыбохозяйственное значение, работы в русле рекомендуется проводить в зимний период. Исключаются работы в русле в нерестовый период. Для восстановления рыбопродуктивности, предусматриваются компенсационные затраты, которые будут направлены на восстановительные работы в русле рек и воспроизводство рыбных запасов.

Сброс загрязненных поверхностных вод в водотоки запрещен. Предусматриваются меры по очистке поверхностного стока и сброса его за пределами водоохранной зоны.

3.2.4 Отходы: хранение и размещение

Работы по строительству будут приводить к образованию строительных отходов и мусора. Для обычных работ по строительству дорог и мостов, количество отходов будет относительно небольшим. Количество отходов может быть более значительным в случае наличия некондиционных грунтовых материалов, требующих замены.

Подрядчик должен постоянно содержать место строительства под своим контролем в чистоте и обеспечивать соответствующие сооружения для временного хранения всех видов отходов до момента их вывоза. Строительный мусор должен храниться только в специально отведенных местах размещения отходов. Точно также, отходы при производстве земляных работ должны правильно храниться, чтобы не было опасности попадания их в водоемы под действием дождя или поверхностного стока, а также во избежание пылеобразования в сухие периоды. До начала производства работ должны быть согласованы места размещения отходов строительства. Подрядчик несет ответственность за обеспечение безопасной транспортировки и размещения всех видов отходов таким образом, чтобы это не приводило к загрязнению окружающей среды в любом отношении, или ущербу для здоровья людей или животных.

Запрещен сброс любых неочищенных стоков и отходов в поверхностные водоемы или на окружающий ландшафт.

3.2.5 Защита от шума и загрязнения атмосферы

При эксплуатации автомобильной дороги, для снижения уровня шума, пыли, газовоздушных выбросов транспорта, в т.ч. свинца, используются существующие полосы лесов, этим достигается распределение основных их концентраций в полосе отвода дороги. На отдельных участках распространение вредных выбросов может выходить за пределы постоянной полосы отвода, но, учитывая то, что автомобильная дорога проложена в обход населенных пунктов, специальных защитных мероприятий не требуется, однако не рекомендуется

сбор грибов, ягод и лекарственных трав на расстоянии ближе 50 м к границе полосы овода.

В процессе производства строительных работ выбросы строительной техники, машин и механизмов носят кратковременный характер, но валовые выбросы их могут достигать достаточно больших величин. Экологическая безопасность проведения работ по строительству обеспечивается соблюдением установленного технологического регламента. В целях предотвращения недопустимой концентрации вредных веществ в рабочей зоне и на прилегающих территориях следует обеспечить равномерный ритм работы строительной техники и рассредоточение ее по фронту ведения работ. Весь парк машин и механизмов должен находиться в исправном состоянии и периодически проходить технический контроль. Используемое топливо должно отвечать требованиям ГОСТов.

При работе техники создается шум, уровень которого может в некоторых случаях превышать допустимый в рабочей зоне 80 дБА, поэтому рабочие должны быть снабжены индивидуальными средствами защиты от шума.

Значительное загрязнение атмосферного воздуха в рабочей зоне, шум и вибрация наблюдаются при производстве буровзрывных работ. Технология производства таких работ предусматривает вывод из опасной зоны взрыва всех работающих на безопасное расстояние до полного рассеивания газовоздушных выбросов. Буровзрывные работы вблизи водоемов, имеющих рыбохозяйственное значение проводят с особой осторожностью, доводя массу взрывчатого вещества до минимума, и предусматривая специальное укрытие. Нарушение лесной растительности в зоне взрыва компенсируется посадкой деревьев.

3.2.6 Охрана природного и социального окружения

Перед началом работ должно быть визуально обследовано место строительства. Если будут обнаружены исторические, археологические или культурные памятники в месте или поблизости от места проведения работ, в том числе рядом с мостами, нужно немедленно сообщить об этом в специальные природоохранные организации. Подрядчик должен будет предпринять все возможные предосторожности, чтобы не разрушить или не повредить обнаруженные предметы до тех пор, пока вопрос не будет решен. Рекомендуется приостановить работы до подтверждения ценности объекта.

Схожие меры рекомендуются при обнаружении охраняемых или редких видов растений и животных, или их сообществ.

3.2.7 Разработка и снабжение местными строительными материалами.

Добычу дорожно-строительных материалов следует производить по технологическим схемам, соответствующим наименьшему воздействию на природную среду, в границах, отведенных под карьеры площадей. Во время добычи и погрузки материалов необходимо соблюдать технику безопасности ведения работ, как впрочем, и по всем видам работ. Добытые материалы должны храниться за пределами водоохраных зон, а также должен быть обеспечен дренаж на месте проведения работ для отведения сточных вод. В сухую и теплую погоду для снижения пылевыведения следует производить гидроорошение мест разработки. По окончании использования карьеров

необходимо рекультивировать их под прилегающие угодья или по условиям землепользователей.

3.2.8 Рекультивационные мероприятия

В соответствии с Земельным кодексом и «Основными положениями о рекультивации земель», все временно занимаемые земли при строительстве объекта подлежат рекультивации по условиям землепользователей, как правило, под прилегающие угодья. При проведении рекультивационных работ малопродуктивные земли следует улучшить за счет внесения удобрений. Как можно раньше после строительства должны производиться работы по посадке растительности на расчищенных территориях особенно на склонах. Это рекомендуется выполнять как для улучшения внешнего вида вдоль дороги, так и для уменьшения эрозии почвы, излишнего поверхностного стока и выщелачивания верхнего слоя почвы.

4 ОРГАНИЗАЦИЯ МОНИТОРИНГА ЗА СОСТОЯНИЕМ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Заложенная проектом программа мониторинга позволяет контролировать выполнение природоохранных норм и правил исполнителями и свести к минимуму фактор экологического риска в результате реализации намечаемой деятельности.

Задачи экологического мониторинга определены как: контроль полноты и качества выполнения принятых в проекте технических решений, определяющих уровень воздействий на окружающую среду; проверка соответствия реальной ситуации исходных параметров, принятых в проекте по данным изысканий, служащих базой расчетных прогнозов; выработка предложений по обеспечению экологической безопасности в случае обнаружения отклонений результатов наблюдений от проектных расчетов.

По данным локального экологического мониторинга заказчиком (эксплуатационной организацией) разрабатываются мероприятия по предупреждению или устранению непредусмотренных проектом загрязнений, деградации природных компонентов среды.

В период строительства мониторинг будет осуществлять заказчик или, по его поручению, привлеченные им для надзора за строительством организации и фирмы, а при необходимости будут привлекаться независимые эксперты. Мониторинг должен включать:

- контроль за полнотой и точностью включения в проектную документацию положений, утвержденных на предыдущих стадиях проектирования по мерам исключения и смягчения воздействий, компенсаций, за проектированием природоохранных мероприятий и сооружений;
- обеспечение выбора подрядной строительной организации, способной обеспечить наиболее экологически чистые технологии работ, а также строительство предусмотренных проектом природоохранных мероприятий;
- включение в проект производства работ мероприятий по разъяснению работникам подрядной строительной организации природоохранных требований и проектных решений, а также при необходимости их обучение;

- надзор за правильностью возмещения ущерба и выплаты компенсаций, предусмотренных проектом;
- надзор за выполнением природоохранных мероприятий;
- надзор за строительством природоохранных и защитных сооружений;
- мониторинг соблюдения подрядной строительной организацией во время строительных работ требований природоохранного законодательства, нормативных документов, технических условий и требований проекта;
- наблюдение за своевременностью и правильностью выполнения рекультивационных работ;
- анализ во время ведения строительных работ эффективности предусмотренных в проекте мероприятий, их корректировка в случае необходимости;
- наблюдение в послестроительный период за работой водоотводных сооружений, снегозащитных насаждений, противоэрозионных и иных природоохранных сооружений.

Вопросами послестроительного мониторинга будет заниматься эксплуатирующая дорогу организация.

5 КОНСУЛЬТАЦИИ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ, ИНФОРМИРОВАННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ

На стадии сбора исходной информации для выбора местоположения трассы дороги Чита-Хабаровск на участке км 720-км 863, были проведены консультации с представителями местных органов власти и природоохранных организаций. Проложение трассы дороги было согласовано с представителями СЭС, комитетами по охране окружающей среды, владельцами земли - представителями лесхозов, управлениями охотничьего и рыбного хозяйства, т.е. со специалистами непосредственно заинтересованными в рациональном использовании природных ресурсов. Являясь в то же время жителями региона со слабо развитой сетью дорог, а порой и бездорожья, они возлагают большие надежды на дорогу, как на сооружение способное изменить к лучшему их жизнь. Освоение богатой природными ресурсами территории можно вести, имея дороги круглогодичного действия. Вовлечение местных жителей в процесс строительства дороги, положительно скажется на его социальной значимости.

Вопрос о строительстве автомобильной дороги от Читы до Хабаровска освещался в средствах массовой информации, по телевидению и радио, с того момента, когда был поставлен вопрос о строительстве автомобильной дороги сообщением Чита-Хабаровск еще в 1967 году.

Строительство дороги «Амур» вошло в Президентскую программу развития автомобильных дорог Российской Федерации. В августе 2001 года в Благовещенске состоялось совместное совещание полномочного представителя Президента РФ, руководителя Росавтодора, председателя Амурского областного совета народных депутатов, других представители местных органов власти.

В печати регулярно освещалась приоритетность строительства автодороги Чита-Хабаровск: в журнале «Автомобильные дороги» №8 за 2001 г., №9 за 1999 г., «Дороги Приангарья» №4 за 2001 г., в газетах «Трибуна» №105 от

16.06.2001, №12 10.07.2001, №171 от 13.09.2000, «Российский дорожник», №6,7,17,14,20 за 2001 г., «Транспорт России» №27 от 08.07.2001, №35 от 02.09.2001, №37 от 16.09.2001 г., «Дорожная газета» №34 от 26.09.2001. Информационный Бюллетень № 1 за 1997 год был полностью посвящен проектированию и строительству автодороги. Негативных откликов и возражений против планируемого строительства от населения и общественных организаций, проживающего в районе автодороги "Амур", не последовало.

В декабре 2001 года в г. Иркутске проводилось совещание на тему "Совершенствование технологии проектирования и строительства автодороги Чита-Хабаровск" на котором присутствовали представители Росавтодора, заказчики, подрядчики, представители научных организаций, проектировщики.

Связь с общественностью на протяжении многих лет (с 1994 г.) велась через природоохранные организации: санэпидемнадзор, комитет по охране окружающей среды, лесного и сельского хозяйства, районные комитеты по земельной реформе и земельным ресурсам, представляющие интересы и взгляды жителей, проживающих в данном регионе.

В ходе 120 дней обнародования информации по ОВОС до рассмотрения проекта Советом Директоров ЕБРР будут проведены общественные слушания в населенных пунктах, расположенных в непосредственной близости от трассы (места и даты проведения слушаний будут определены позже).

6 КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Координаты: Данилова С.В., +7 (3952) 22-04-86

Электронная почта: danilova_sv@irkutskgiprodor.ru

Адрес: 6640076 г.Иркутск, ул.Декабрьских Событий, 88