

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ

ОТЧЕТА ОБ ОЦЕНКЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ ПО ПРОЕКТУ СТРОИТЕЛЬСТВА УЧАСТКА ОБХОДА САНКТ- ПЕТЕРБУРГА

1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

В данном документе приводится краткое описание вопросов, связанных с охраной окружающей среды (ООС) при строительстве кольцевой автодороги вокруг г. Санкт-Петербурга «КАД-1».

На стадиях разработки инженерного проекта были разработаны разделы ОВОС, на которые были получены положительные заключения.

1.2 ПОТРЕБНОСТЬ В ИНВЕСТИЦИЯХ

В целях ускорения строительства на основании программы развития сети дорог «Дороги России XXI века», рассмотренной и одобренной на заседании Правительства РФ 28 июня 2001 года, Правительством РФ выданы распоряжения об ускоренном строительстве рассматриваемого объекта.

Строительство дороги «КАД-1» обеспечит вывоз за границы застройки большое количество транспорта, что приведет к существенному оздоровлению экологической обстановки в городе Санкт-Петербурге за счет уменьшения интенсивности движения и увеличения скоростей движения.

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 КАД – 1 разработана в рамках строительства 1-ой очереди кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга.

2.1 ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Строительство кольцевой автомобильной дороги является приоритетным инвестиционным проектом г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области, позволяющим реализовать потребности в обеспечении устойчивого социально-экономического и транспортного развития региона.

Положение кольцевой автодороги было рассмотрено на стадии предпроектного планирования по двум основным вариантам:

- по трассе, предложенной Генпланом города и области (ред. 1985 г.), проходящей по землям Ленинградской области и отнесенной от границ «сплошного тела» города на 4-7 км;

- по границе «сплошного тела» города, примыкая к формирующимся нежилым зонами территориальным комплексам – восточное полукольцо КАД.

Принципиальные решения по трассировке кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга разработаны в Генеральной плане развития города и области на период до 2005 года и комплексной транспортной Схеме города.

Основные положения Кольцевой автодороги по выбранному «Комплексной схемой...» варианту разработаны в «ТЭО строительства кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга» (Л.Ф. ГипродорНИИ, СПЕА, Италия, 1995 г.) и «Кратком экономическом обосновании строительства кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга» (АООТ «Дорпроект», 1997 г.)

Если положение юго-западного и северо-западного участков кольцевой дороги от пересечения с Выборгским шоссе до пересечения с Таллиннским шоссе продиктовано положением дамбы Комплекса защитных сооружений города от наводнений и планировочной структурой территорий северного и южного побережий Финского залива, то положение юго-восточного и северо-восточного участков кольцевой дороги не зависит от положения дамбы защитных сооружений и в большей степени связано с темпами территориального развития С.-Петербурга и городов, входящих в С.-Петербургскую агломерацию (Пушкин, Колпино, Красное Село, п. Парголово).

В связи с этим Комитет по градостроительству и архитектуре С.-Петербурга предложил рассмотреть по восточной части кольца вариант трассы КАД от пересечения с Таллиннским шоссе до пересечения с Приозерским шоссе по границе «сплошного тела» города, примыкающий к формирующимся нежилым зонам и территориальным комплексам, местами заходящий на территорию города и приближающийся к селитебной территории, именуемой в дальнейшем «Восточное полукольцо». За основу при проектировании трассы строительства первой очереди транспортного обхода вокруг г. Санкт-Петербурга от а/д "Россия" до Приозерского шоссе были приняты следующие документы:

1. акт выбора трассы КАД на участке от Выборгского шоссе до Московского шоссе от 27.02.01., утвержденный губернаторами Санкт-Петербурга и Ленинградской обл.
2. положение трассы, принятое в ЭО КАД (ближний вариант), разработанном ОАО "Дорпроект" в 1999-2000 г. ЭО рассмотрено и одобрено Распоряжением Росавтодора №57-р от 10.04.01.

Проведенные исследования показали, что 30% из 70 основных магистралей города исчерпали свою пропускную способность. Практически все мосты через р. Неву работают с перегрузкой.

Строительство кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга позволит переключить на нее значительную часть транзитных по отношению к городу автомобильных потоков и перераспределить их на подходящих к городу автомобильных дорогах общего пользования.

Строительство КАД необходимо для обеспечения полноценного функционирования 9-ого интермодального транспортного коридора, ускорения развития интеграции со странами Западной Европы и Финляндии, повышения привлекательности маршрута для грузоперевозчиков, предусматривающего транзит российских и импортных грузов по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. КАД свяжет все основные портовые, железнодорожные, воздушные и автотранспортные терминалы, будет способствовать превращению Санкт-Петербурга в крупнейший международный центр переработки грузов.

Как показали результаты расчетов, общее протяжение дорожной сети, на которой произойдет существенное изменение интенсивности движения при вводе в эксплуатацию КАД, составит порядка 464 км; скорость потока на улично-дорожной сети возрастет в среднем на 22%, средняя продолжительность поездки для пользователей магистральной сетью города сократится на 14%. Такое изменение транспортной ситуации, особенно в центре города, должно привести к снижению загрязнения воздушной среды за счет оптимизации условий движения.

Инженерный проект рассматриваемого участка дороги «КАД-1» выполнен проектной организацией ЗАО «Петербург-Дорсервис». Проект получил

одобрение Росавтодора, а также прошел государственную экологическую экспертизу (Заключение Главгосэкспертизы России №24-4-1/10-505 от 14 января 2002 г.)

2.2 ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ АВТОДОРОГИ

Инженерным проектом «КАД-1» предусматривается строительство следующих развязок: развязка с а/д «Россия», развязка с Софийской ул., развязка на пр. Обуховской обороны, развязка на Октябрьской наб., развязка с а/д «Кола», развязка с Колтушским шоссе, развязка на Поперечной ул. (Ржевка), развязка с Шафировским пр., развязка с Токсовским шоссе, развязка с пр. Культуры, развязка с продолжением пр. Энгельса.

Помимо этого будут построены путепроводы над Рябовским шоссе, продолжением Пискаревского пр., над другими улицами и дорогами местного значения, а также над многочисленными ж/д путями.

Важнейшим сооружением по трассе КАД, обеспечивающим связь южных районов города и федерального выхода на Москву с северными районами, федеральными дорогами «Кола», «Скандинавия» является мостовой переход через р. Неву.

В объемы работ рассматриваемого Проекта входят:

- Первая очередь строительства участка ПК512 – ПК523. Устройство земляного полотна и дорожной одежды, включая устройство монолитной эстакады главного хода ПК512 – ПК523 (пересечение с магистралью М-10) и съездов №1, 2, 3, 4 на пересечении с автомагистралью Москва – Санкт-Петербург;
- Первая очередь строительства участка ПК523 – ПК554. Устройство земляного полотна и дорожной одежды, включая устройство металлической эстакады главного хода ПК523 – ПК534;
- Первая очередь строительства участка ПК554 – ПК568. Устройство земляного полотна и дорожной одежды, включая устройство сталежелезобетонной эстакады главного хода ПК554 – ПК568.

Участок строительства «КАД-1» ПК 512-ПК 568 (общая протяженность 5,6 км) запроектирован со следующими техническими параметрами: категория рассматриваемой магистрали – I-б, расчетная скорость движения автомобилей – 120 км/час, количество полос движения – 8, ширина земляного полотна – 43,0 м, ширина проезжей части – 8х3,75 м, ширина остановочной полосы – 3,0 м, ширина разделительной полосы – 5,0 м, дорожная одежда капитального типа – асфальтобетон.

При сооружении транспортных развязок и эстакад для пролетных строений используется монолитный железобетон, сборный железобетон и сталежелезобетон.

В основании опор предусмотрены забивные и буронабивные сваи. Тела опор представляют собой отдельные массивы под каждое направление движения.

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

Район а/д характеризуется теплым летом, длительной и сравнительно теплой зимой с частыми оттепелями в декабре. По данным метеостанции «Любань», среднегодовая температура воздуха составляет $-3,6^{\circ}\text{C}$.

Средняя температура наиболее холодного месяца (январь, февраль) – $-9,1^{\circ}\text{C}$. Наиболее теплого (июль) – $+17^{\circ}\text{C}$.

Переход температуры воздуха через ноль градусов весной – 4 апреля, осенью – 6 ноября.

Абсолютный максимум летом достигал $+33^{\circ}\text{C}$, минимум зимой -42°C . Преобладающее направление ветра в году и зимой ЮЗ и Ю, среднегодовая скорость ветра $3,0$ м/с, наибольшая, повторяющаяся раз в 10 и 20 лет, составляет 20 и 22 м/с.

По количеству осадков район дороги относится к зоне избыточного увлажнения. За год выпадает 725 мм, из них 64% – теплый период.

3.1.2 Рельеф, геология

Рельеф равнинный, в связи с чем сток ливневых и талых вод затруднен. По условиям увлажнения участок трассы относится к I типу местности. В геоморфологическом отношении трасса находится в пределах аккумулятивной террасированной озерноледниковой равнины.

В геологическом строении района принимают участие четвертичные озерноледниковые отложения, представленные суглинками, глинами и песками мелкими.

Уровень загрязнения почв находится в нормативном состоянии, за исключением небольших несанкционированных свалок.

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

Участок автомобильной дороги характеризуется отсутствием искусственных и естественных водотоков и в этой связи оценка вредного воздействия не рассматривалась.

3.1.4 Социально-экономические и культурные вопросы

При прокладке трассы «КАД-1» было выполнено археологическое обследование, показавшее, что рассматриваемая территория не является перспективной в археологическом отношении и археологических памятников в

зоне строительства не обнаружено. Особо охраняемые природные объекты в районе прохождения трассы дороги отсутствуют.

Наиболее крупным населенным пунктом, попадающим в зону влияния дороги, является п. Шушары. Замеры загрязняющих веществ в районе поселка показали, что содержание загрязняющих веществ находятся в норме.

3.1.5 Воздействие шума и его оценка

Шумовое воздействие является одним из важнейших факторов, влияющих на окружающую среду и, прежде всего, на население.

. Согласно ОВОС, на участке строительства, финансируемом за счет средств займа ЕБРР, как и на других участках, уровни шума непосредственно вблизи дороги будут доходить до 87 ДБа (при производстве строительных работ). Однако, как показано на схемах распространения звука, наибольшее воздействие на жилые территории будет оказано в районе ПК 585, **т.е. за границами рассматриваемого участка**, где жителям домов, расположенных фронтально по отношению к дороге в первом ряду будет предоставлено альтернативное жилье. Во втором ряду, согласно приведенным в ОВОС расчетах, уровень шума составит 37-41 ДБа, что допускается всеми санитарными нормами.

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 водоохраных 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, исключающего 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 КАД назначаются из условия устойчивости сооружения, сохранения прилегающего ландшафта. 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

Для предотвращения нежелательного загрязнения поверхностных вод в проекте разработаны мероприятия по очистке ливневых, талых сточных вод, как в период строительства, так и эксплуатации КАД. Предусмотрены мероприятия также и для ликвидации аварийных ситуаций разлива нефтепродуктов или иных вредных веществ.

Размещение и типы локальных очистных сооружений на трассе КАД определялись с учетом местных условий, характера и схемы водоотвода, производительности очистных сооружений, возможности отведения ливневых вод в канализационную сеть с мостов, эстакад, путепроводов и других технико-экономических показателей.

Дополнительными мерами по защите поверхностных вод от загрязнения служит сухая снегоуборка. После складирования снега на площадках хранения

снега в весеннее время проводится очистка талых вод на ЛОС, установленных непосредственно при площадках.

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

Для снижения уровней шума, обусловленных КАД, особенно в местах плотной жилой застройки, предусмотрена развернутая система шумозащитных мероприятий, позволяющая свести воздействие шума до минимально возможных величин.

Проектом предусмотрены:

- установка шумозащитных экранов
- шумозащитное озеленение
- шумозащитное остекление зданий на проблемных участках

При проведении полного комплекса шумозащитных мероприятий зона сверхнормативного влияния по шуму уменьшена до 60-70 м, считая от оси крайней полосы движения. При этом обеспечены гигиенические условия по уровням эквивалентного шума 55 дБА днем, 45 дБА ночью для шумов, обусловленных движением транспорта по КАД.

Наибольшая ширина зоны санитарного разрыва от проектируемой дороги по совокупности факторов негативного воздействия определяется уровнями эквивалентного шума ночью. Жители, проживающие в домах, попадающих в зону санитарного разрыва, подлежат расселению в дома, которые должны быть предоставлены Администрацией Санкт-Петербурга.

Вибрации и инфразвук, возбуждаемые автотранспортом, не оказывают какого-либо заметного влияния на расстоянии более 15-30 м.

Электромагнитные излучения, инициированные транспортным потоком, ничтожны по величине и не требуют проведения специальных оценок.

В то же время, собственно строительство КАД должно благотворно сказаться на состоянии атмосферного воздуха города в целом, особенно в его центральной части. Ввод в эксплуатацию КАД позволит значительно снизить транспортную нагрузку на улично-дорожную сеть центральных и ряда периферийных районов города, и, как следствие, улучшить экологическую обстановку в агломерации.

3.2.6 Охрана природного и социального окружения

Трасса не пересекает особо охраняемых природных территорий и не затрагивает охраняемые виды растений и животных. Редких видов животных, занесенных в Красную книгу, на территории не отмечено. Постановление Правительства РФ, которое требовалось для перевода лесных земель в нелесные под строительство КАД получено.

3.2.7 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, противозерозионных и иных природоохранных сооружений.

Вопросами послестроительного мониторинга будет заниматься эксплуатирующая дорогу организация.

5 КОНСУЛЬТАЦИИ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ, ИНФОРМИРОВАННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ

Активное обсуждение строительства Кольцевой автомобильной дороги началось в средствах массовой информации г. Санкт-Петербурга в февралемарте 2001 г. Мероприятия по обсуждению строительства проводятся и в настоящее время. 16 мая 2001 г. специалист-эколог проф. М.Л. Рудаков и генеральный проектировщик участка КАД, проходящего по территории Фрунзенского района Санкт-Петербурга директор Института «Ленгипроинжпроект» С.В. Ломбас в прямом эфире кабельного телевидения отвечали на вопросы жителей района, интересующихся ходом реализации проекта. 30 мая 2001 г. состоялась встреча руководства Дирекции по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербург с общественностью Невского района. Ход реализации проекта КАД дважды обсуждался в Законодательном собрании г. Санкт-Петербурга: 8 мая 2001 г. в Постоянной комиссии по городскому хозяйству, градостроительству и земельным вопросам, 7 июня 2001 г. – на общем заседании Законодательного собрания. В период с июня по август 2001 г. представителями Дирекции было проведено обсуждение вопросов строительства по 10 из 12 муниципальных образований, по территории которых проходит кольцевая дорога. Результаты

слушаний положительны. По 2 муниципальным образованиям слушания не проводились ввиду отсутствия кворума на собраниях.

6 КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Координаты: Тратников Егор Иванович, тел. +7 (812) 326-1002

Электронная почта: kad@dsto.spb.ru

Адрес: Ст.Петербург, ул. Можайская, 17