

В региональном парламенте выбрали проект строительства моста через Волгу



Сегодня на заседании рабочей группы Экологического совета при Волгоградской областной Думе экологи, общественники и представители региональной власти детально обсудили планы по реализации проекта строительства третьего пускового комплекса мостового перехода в Среднеахтубинском районе.

«Бесспорно то, что новая дорога должна быть. Но нам важно убедиться, что предлагаемый проект будет реализован при наличии всех необходимых разрешительных документов и с наименьшими экологическими потерями. Речь идет не только о минимальном ущербе лесным массивам и обеспечении восстановления зеленых насаждений, не менее важно сохранить водный баланс Волго-Ахтубинской поймы, от которого зависит биоразнообразие этого уникального места», – подчеркнула,

открывая заседание, председатель парламентского комитета по охране окружающей среды и природопользованию, руководитель Экологического совета при Волгоградской областной Думе **Ирина Соловьева**.

Возведение мостового перехода предусматривает поэтапный ввод четырех пусковых комплексов. Первым из них стал мост через Волгу, соединивший Волгоград с заволжскими районами. В июне текущего года был полностью открыт для движения новый мост через Ахтубу, являющийся вторым пусковым комплексом. Следующий этап строительства – автострада, которая свяжет эти два объекта.

На заседании подчеркивалось: в том, что новая дорога нужна всем, сегодня уверено большинство. Автомагистраль войдет в федеральный транспортный коридор. Это позитивно скажется на социально-экономическом развитии не только Среднеахтубинского района, но и всего региона. Кроме того, это продиктовано сложившейся ситуацией: в настоящее время интенсивность движения по существующей дороге «Волгоград-Краснослободск-Средняя Ахтуба» составляет в среднем 30 тысяч автомобилей в сутки, что в пять раз превышает ее пропускную способность. Только за два года в ДТП здесь погибло 10 и пострадало 109 человек, в том числе 19 детей. Растущее количество машин приводит к пробкам и, соответственно, к увеличению объемов выхлопных газов, о чем свидетельствуют результаты мониторинга атмосферного воздуха. Кроме того, жители зачастую вынуждены выбирать объездные пути, прокладывая дороги через лес, что также негативно сказывается на окружающей среде: проседает почва и это приводит к гибели растительности и зеленых насаждений.

Членам рабочей группы были представлены все четыре возможных варианта строительства трассы. Особое внимание было уделено первоначальному, разработанному еще в 90-х годах, и предусматривающему прохождение автомагистрали по существующей дороге вблизи жилой застройки. Его реализация потребовала бы сноса части жилых домов, переноса целого ряда инженерных

коммуникаций (газа, электросетей, водоводов), возведения насыпи высотой не менее пяти метров, которая разделит поселки. При этом трасса потребовала бы вырубки деревьев, включая дубы. Помимо того, на сегодняшний день этот вариант не соответствует действующему законодательству, которое требует выносить подобные дороги за пределы населенных пунктов.

Ещё один представленный вариант предполагает прохождение автотрассы по левому берегу ерика Верблюд. Однако из-за рельефа данной местности в таком случае нужно будет возводить двухкилометровую эстакаду, что потребует сплошной вырубки близлежащего лесного массива. Кроме того, это вызвало бы изменение руслового ложа и береговой линии, что нанесло бы непоправимый ущерб водной экосистеме, привело к гибели зеленых насаждений. Новая трасса также отрезала бы доступ к излюбленным местам отдыха местных жителей – пляжам на ерике Верблюд.

Не нашел поддержки и вариант, при котором трасса проходит по правому берегу ерика Верблюд, что позволяет обеспечить частичный доступ к пляжам. Здесь также требуется возведение двухкилометровой эстакады, что повлечет снос большого количества зеленых насаждений: в частности, будет уничтожена значительная часть тополевого леса. В дальнейшем это может привести к размывам береговой линии.

По словам представителей инженерной группы «Стройпроект», в своём проекте они постарались избежать недостатков трех предыдущих вариантов и предусмотреть всё необходимое, чтобы уменьшить ущерб экосистеме. Этот проект оптимально учитывает пожелания жителей, а также местные гидрологические и геологические условия. Так, трасса минимально пересекается с ериками, что позволит сохранить водный баланс. Она не затрагивает существующие зоны отдыха и удалена от жилой застройки. Немаловажно, что данный вариант не требует масштабного сноса деревьев для временных сооружений. На всем протяжении трасса будет выполнена без возможности съезда в лесной массив. Это также сохранит пойму от появления новой

антропогенной нагрузки.

Проектировщики признают, что, как и при любом строительстве, полностью избежать ущерба для окружающей среды не удастся, но его предлагается максимально компенсировать. Проект предусматривает существенные мероприятия по компенсационному озеленению: будет высажено свыше 200 тысяч саженцев, в том числе почти 103 тысячи саженцев дуба. Это в разы превысит количество вырубаемых деревьев. Запланированы также затраты на выпуск молоди сазана и стерляди возрастом до года.

«Очень важно, что высадка компенсационных зеленых насаждений предусмотрена непосредственно и только в Среднеахтубинском районе, хотя закон и позволяет проводить ее на других территориях. Решение, на каких из предложенных Гослесфондом участках лучше посадить деревья, будут принимать органы местного самоуправления района с учетом пожеланий людей, – отметила **Ирина Соловьева**. – Причем лесовосстановительные работы можно будет проводить уже в самое ближайшее время, не привязывая их к началу процесса строительства. Сейчас готовится проект по лесовосстановлению, где всё это будет детально расписано. То есть к высадке саженцев можно приступать, не дожидаясь предстоящих строительных работ и сноса деревьев. Такое предложение наша рабочая группа намерена внести в перечень рекомендаций по итогам сегодняшнего заседания. Мы также предлагаем уже сейчас сосредоточить внимание на акции «Сохраним лес».

На проектируемом участке предусмотрено 4 мостовых перехода через ерики и 2 путепровода. Для предотвращения шумового воздействия на жилую застройку будут установлены акустические экраны общей протяженностью 9,3 километра. Одним из существенных проектных решений для обеспечения отдыха водителей и пассажиров в дальней поездке является устройство площадки отдыха, на территории которой будут установлены беседки, биотуалеты, обустроены парковочные места, искусственное освещение в ночное время суток.

Напомним, решение о строительстве моста через Волгу было принято в 1994 году. Уже тогда власти и жители области понимали важность будущей автостреды. В 1996 году в регионе приступили к осуществлению первой очереди масштабного проекта. Реализация его в полном объеме позволит не только разгрузить магистрали областного центра, но и обеспечит беспрепятственный выход автотранспорта на международные и межрегиональные автотрассы.

С целью реализации права граждан на общественный контроль, получения полной и объективной информации в конце августа в составе Экологического совета при Волгоградской областной Думе была создана рабочая группа по мониторингу экологической ситуации при проектировании и строительстве третьего пускового комплекса мостового перехода. В нее вошли экологи, ученые, представители регионального отделения Общероссийского народного фронта, природного парка «Волго-Ахтубинская пойма», Общественной палаты Волгоградской области, профильных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления и, конечно же, жители Среднеахтубинского района. Сегодня ряды рабочей группы такжеполнили два представителя Общественного совета при администрации этого муниципального образования.

Сергей Яковлев, главный ихтиолог Нижневолжского филиала федерального государственного бюджетного учреждения «Главрыбвод»:

– На заседании обсуждались четыре варианта проекта прохождения дороги, их плюсы и минусы, а также влияние на экологическую обстановку. Наша главная задача – определить наиболее оптимальный вариант, который нанесет наименьший экологический ущерб природе Волго-Ахтубинской поймы. В данном случае проект, который сегодня был представлен проектной организацией, предпочтителен по многим параметрам – как по влиянию на природные ресурсы, лесные насаждения, так и по влиянию на водоемы. В соответствии с ним дорога затрагивает шесть ериков,

пересекая их по максимально короткому углу. Это приведет к меньшим издержкам и потерям как на самих водных объектах, так и в водоохраной зоне. Кроме того, на всех ериках предусмотрены мостовые переходы с минимальным вторжением в водную акваторию. Их опоры будут находиться на берегах, и смогут оказаться в воде только во время весеннего паводка. Помимо этого, предусмотрены очень широкие бетонные проходы, чтобы во время весеннего паводка вода как с Волги, так и с Ахтубы максимально заходила в эти водоемы и расходилась ниже, по участкам, на которые потом приходит на нерест рыба. Таким образом, создаются условия для максимального снабжения нерестилищ водой и, соответственно, для более благоприятного прохождения нереста.

Константин Кулик, главный научный сотрудник ФГБНУ «Всероссийский научно-исследовательский агролесомелиоративный институт», профессор, доктор сельскохозяйственных наук, академик РАН:

– Это стратегическая дорога, которая связывает две очень крупные федеральные трассы с выходом на границу Волгоградской области. Поэтому вопрос «строить или не строить» не стоит: дорогу будут строить. Задача рабочей группы Экологического совета рассмотреть варианты, которые были предложены. Самый продуктивный – это проект, который позволит провести данную транспортную магистраль с наименьшим ущербом для экологического состояния Волго-Ахтубинской поймы. Конечно, при строительстве будут затронуты лесные массивы и некоторые степные зоны. Но при этом предусмотрены масштабные работы по озеленению и лесовоостановлению, что в разы улучшит ситуацию вдоль трассы и на территории Волго-Ахтубинской поймы.

Александр Олейников, заместитель директора филиала ФБУ «Российский центр защиты леса» «Центр защиты леса Волгоградской области»:

– В проекте, утвержденном сегодня, экологический ущерб наиболее минимизирован. В Волго-Ахтубинской пойме сейчас

находится много поврежденных вредителями деревьев. Мы, как федеральная служба, обследуем лесные массивы в рамках государственного лесопатологического мониторинга. По его результатам наши специалисты назначают рубки сухих и пострадавших от вредителей деревьев. В 2019 году было принято решение о сносе практически 28 гектаров таких насаждений. То есть, если сравнивать с теми цифрами, которые предлагает выбранный сегодня вариант строительства, то ежегодно в результате санитарных мероприятий вырубается гораздо больше ослабленных деревьев.

[Фотогалерея.](#)