

ЗАЛИВ ЗАБОТЫ НАШЕЙ

2014 ГОД ОБЪЯВЛЕН ГОДОМ ФИНСКОГО ЗАЛИВА СТРАНАМИ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА – РОССИЕЙ, ФИНЛЯНДИЕЙ, ЭСТОНИЕЙ

С каким состоянием морской среды и прибрежной полосы мы подойдем к этому событию, что на него влияет, как осуществляется экологический контроль за работой морских портов, оказывают ли воздействия на природную среду намывы территорий, куда исчезают с поверхности акватории красные пятна, заснятые со спутника, и как затянувшееся строительство дамбы пошло на пользу природе, рассказал «Петербуржскому дневнику» заместитель начальника департамента Росприроднадзора по Северо-Западному федеральному округу Василий Федоров.



ФОТО: МИХАИЛ ДАНИЛОВ

ДОЛГОСТРОЙ ПОМОГ

– Василий Олегович, год от года увеличивается количество объектов, возводимых в акватории Финского залива. Что можно сказать о воздействии на окружающую среду самого крупного и уже завершеного творения рук человеческих – дамбы?

– Такое масштабное строительство, как Комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, безусловно, оказывает воздействие на экологию. Любая человеческая деятельность как-то меняет естественные природные процессы. Вопрос в масштабности вмешательства и способности природы среагировать так, чтобы минимизировать отрицательное воздействие человека. Природа, как всякий живой организм, способна к регенерации, может нивелировать негативное воздействие на нее и даже найти способ сосуществования с рукотворным объектом. В том, что на строительство КЗС ушли десятилетия, есть положительный момент. Долгострой, можно сказать, сгладил воздействие на окружающую среду, у которой было время постепенно перестроиться. Неблагоприятные изменения морской среды были нивелированы со временем. Воздействие оказалось допустимым. Сейчас Росприроднадзор ответственно заявляет: экологическая ситуация в районе КЗС стабильна.

– Основная цель строительства КЗС – защита Петербурга от наводнений. Каковы их последствия для окружающей среды?

– Наводнение – это еще и засорение акватории, вынос в залив всякого хлама и нефтепродуктов. Защищаясь от наводнений, мы одновременно защищаем залив от загрязнения. Конечно, такие глобальные объекты, как гидротехнические сооружения дамбы, требуют соответствующего внимания. Мы следим за соблюдением природоохранного законодательства, в случае выявления нарушений применяем меры административного воздействия.

МОГУТ ЛИ РУССКИЕ ПОСТРОИТЬ ПОРТ

– Какое влияние на экологию оказывают порты, которых строится все больше?

– В течение девятнадцати лет в восточной части Финского залива идет строительство портовых комплексов, что является важной государственной задачей. После распада Советского Союза наши основные перевалочные порты остались на территориях прибалтийских республик. Долгое время большое количество наших грузов, в том числе нефтепродукты, шли через порты стран Прибалтики. В 1993 году вышло распоряжение правительства о строительстве транспортно-технологических комплексов в Финском заливе, а в 1997-м издан указ президента об обеспечении транзитных грузов через прибрежные территории Финского залива. Сейчас стоит задача полностью избавиться от услуг стран-транзитеров. Чем меньше посредников, тем больше у государства экономической свободы. Невозможно рассматривать экологические вопросы без увязки с общегосударственными. За последние годы были построены нефтеналивной порт «Приморск» и распределительный перевалочный

комплекс «Высоцк-Лукойл-П». Их строительство стало возможным только при условии наличия положительного заключения государственной экологической экспертизы Росприроднадзора.

– Были ли какие-то нарушения в ходе эксплуатации портовых комплексов?

– Нарушений природоохранного законодательства выявлено не было. Нефтеналивной порт «Приморск» – самый современный в России. Его природоохранное оборудование позволяет обеспечивать безопасную эксплуатацию терминала, а также ликвидацию разливов нефтепродуктов в случае аварии. Перевалочный комплекс «Высоцк-Лукойл-П» также обеспечен высококачественным оборудованием. Объекты построены с учетом не только российских экологических требований, но и европейских. Наши зарубежные коллеги никогда не упоминали эти объекты в числе тех, которые наносят вред окружающей среде, хотя одно время утверждали, что русские не могут построить хороший порт. А сейчас в стадии строительства торговый порт «Усть-Луга», многофункциональный перегрузочный комплекс «Бронка», входящий в состав Большого порта Санкт-Петербурга. Все возводимые терминалы имеют разрешительные документы.

ФОТО ИЗ КОСМОСА

– Ваше отношение к намывным территориям?

– Это общепринятая мировая практика. Так делается везде – в Голландии, Японии, это просто удобно. Развиваться в глубь территории порой дороже и сложнее, чем создать новую. «Морской фасад» на Васильевском острове – не первый опыт образования намывных территорий у нас в городе. Мы забыли о том, что значительная часть Васильевского острова намыта еще до советской власти. Что касается степени воздей-

ствия на акваторию Невской губы реализации проекта «Морской фасад», то она была просчитана с учетом того, что одновременно с намывом будут вестись крупномасштабные дноуглубительные работы. Объем дноуглубления при создании канала, ведущего к пассажирскому порту на намывной территории, составил 19 миллионов кубометров. Изъятый песок использовался для намыва. Впервые в истории гидротехнического строительства в нашем регионе были применены мощные землесосы, что привело к замутнению акватории. Реализация проекта осуществлялась при наличии положительного заключения государственной экологической экспертизы, которая предусмотрела эту ситуацию – переход 728 тысяч тонн грунтов во взвешенное состояние.

– Это наиболее уязвимое место проекта с точки зрения экологии?

– Да, замутнение было, работы проводились в отличие от строительства дамбы в сжатые сроки. Наши финские коллеги демонстрировали нам снимки замутнения в районе Невской губы, сделанные со спутника, на которых были видны большие красные пятна на поверхности акватории. Это от взвешенных частиц. Но в течение нескольких месяцев все пришло в норму.

«НОВЫЙ БЕРЕГ» БУДЕТ

– Можно ли сравнивать «Морской фасад» с будущим сестрорецким намывом?

– Их объединяет только ключевое слово – «намыв». Больше ничего общего. При проектировании сестрорецкого «Нового берега» был учтен опыт «Морского фасада». Образование территории будет осуществляться путем намыва в обвалованную, закрытую часть акватории. Сначала территорию отгородят шпунтом, а потом станут засыпать ее грунтом.

Поступление взвешенных частиц в акваторию будет сведено к минимуму. Другой отличительный момент в том, что не планируется проводить дноуглубительные работы на открытой части акватории. Это абсолютно разные системные проекты.

– Что ответить тем, кто выступает против?

– Проектирование прошло государственную экологическую экспертизу. Государство санкционировало реализацию проекта. Если говорить о моей позиции как жителя Петербурга, то я давно считаю, что захламленный берег в районе Лисьего Носа надо привести в порядок. Этот участок нельзя использовать в качестве рекреационной зоны. Туда невозможно пройти. Рейдовые проверки нашего ведомства и то проводить затруднительно, только с воды и можем попасть туда.

– Значит, справедливо называют это место депрессивной территорией?

– Депрессивный участок береговой полосы. Если в результате осуществления проекта жители города получат еще одно место отдыха, то это можно только приветствовать.

– 2014 год объявлен Годом Финского залива. Какие мероприятия будут связаны с этим?

– В рамках трехстороннего сотрудничества – Россия – Эстония – Финляндия – будет осуществлена комплексная программа исследований «Финский залив-2014». Основанием стала возросшая техногенная, антропогенная нагрузка на акваторию Балтийского моря. Исследования будут проводиться по пяти основным направлениям. Одно из них – планирование морской среды. До сих пор было известно в основном о территориальном планировании. Сейчас пришли к тому, что надо заниматься и морским. Особенно это касается Балтийского моря, на берегах которого много государств, ведущих интенсивную экономическую деятельность. Вопрос в том, чтобы она была плановой, чтобы соседи заранее имели о ней представление и развивали свои интересы с учетом интересов других. Иные направления исследований – загрязнение и здоровье экосистемы, рыба и рыболовство, морской транспорт, биологическое и географическое разнообразие морской среды. Все предлагаемые исследования непосредственно связаны с выполнением решений Хельсинкской конвенции по защите морской среды Балтийского моря ХЕЛКОМ и стратегической директивы Европейского союза, вносящих серьезный вклад в оздоровление морской среды Балтийского моря и понимание тех биологических процессов, которые там происходят.

ЕЛЕНА БЕВЗА



ФОТО: ЮРИЙ БРАТЦЕВ