



Источник фото: Pixabay.com
The photo source: Pixabay.com

КОЛЛИЗИИ ВОЗМОЖНОГО РАЗРЕШЕНИЯ НА СПЛОШНЫЕ РУБКИ РАДИ РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА БАЙКАЛЕ

ВИНОГРАДОВА ВЕРА
Специальный корреспондент

АННОТАЦИЯ

Поправки к закону «Об охране озера Байкал» вызвали большой общественный резонанс. Шум и скандалы начались в 2019 году, когда была обнародована информация о предстоящих правовых изменениях. И компромисс так и не был найден.

Самой эмоционально напряженной стала идея о проведении сплошных рубок леса для модернизации железных дорог Восточного полигона, куда входят БАМ и Транссиб. Ранее это запрещалось, поэтому нынешние законодатели предложили сделать временное исключение для значимых строек. Но общественность выступила против этого.

Протестующие представляют собой пеструю публику: «зеленых» фанатиков (среди которых есть в том числе политические экологи, эмоционально неустойчивые люди и дилетанты); ученых, обеспокоенных состоянием озера; местных жителей, терпящих неудобства из-за многочисленных экологических ограничений либо желающих под шумок удовлетворить свои бизнес-интересы.

Редакция «ГеоИнфо» изучила разные позиции и запросила официальные разъяснения в РЖД и Госдуме.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

озеро Байкал; Байкальская природная территория; БАМ; Транссиб; Государственная дума РФ; законодательство; поправки; общественный резонанс; сплошные рубки леса; лесовосстановительные работы.

COLLISIONS OF THE POSSIBLE PERMISSION FOR CLEAN CUTTING TO RECONSTRUCT THE RAILWAY **INFRASTRUCTURE ON LAKE BAIKAL**

VINOGRADOVA VERA
Special correspondent

ABSTRACT

The amendments to the law “On the protection of Lake Baikal” caused a great public resonance. When the information about upcoming legal changes was made public in 2019, the noise and scandals began. And a compromise has not been found.

The most emotionally intense was the idea of forest clean cutting to modernize the railways of the Eastern Range of the Russian Railways company, which includes the Baykal-Amur Railroad and Trans-Siberian Railway. Previously, clean cuttings were prohibited there, so the current legislators have proposed making a temporary exception for significant construction projects. But the public opposed this.

The protesters are represent a diverse audience: “green” fanatics (including political ecologists, emotionally unstable people, and dilettantes); scientists concerned about the state of the lake; local residents who are inconvenienced by numerous environmental restrictions or who want to satisfy their business interests on the sly.

The editorial staff of the “GeoInfo” journal studied various positions and requested official clarifications from the Russian Railways company and from the State Duma.

KEYWORDS:

Lake Baikal; Baikal Natural Territory; BAM; Transsib; State Duma of the Russian Federation; legislation; amendments; public resonance; clear cutting of forests; reforestation.

Как СМИ транслировали поправки к закону ▶

Многие СМИ сразу преподнесли новость об изменениях в законодательстве в конфликтном ключе.

Например, один из заголовков газеты «РБК» 2019 года звучал так: «Правительство разрешит вырубку леса на Байкале для БАМа и Транссиба. Экологи предупреждают, что это разрушит экосистему региона». Однако в самой статье уточнялось, что лес вырубят только там, где не будет иных вариантов размещения объектов железнодорожной инфраструктуры, а перечень этих объектов установит правительство. Привлеченные эксперты пояснили, что коммерческие рубки там не подразумеваются. Может лишь возникнуть необходимость убрать деревья, чтобы выдержать расстояние от железной дороги до лесополосы, что зависит от высоты насыпи и слоя многолетней мерзлоты. Но при этом было приведено и мнение экологов, убежденных, что из-за сплошных рубок оголятся горы, возникнет эрозия приповерхностных грунтов,

в Байкал начнут стекать глина, песок и биогенные материалы. В конце концов это повлияет и на климат, который и так меняется.

Другой пример. Статья информационного агентства «Интерфакс» 2020 года имела название: «Дума разрешила сплошную вырубку леса на Байкале ради БАМа». В ней уточнялось, что к объектам модернизации относятся не только железная дорога, но и соседние автотрассы, мосты, морские и речные порты и что отменена экологическая экспертиза на особо охраняемых природных территориях регионального значения.

Представитель международной неправительственной экологической организации «Гринпис» заявил тогда, что объект всемирного наследия ЮНЕСКО «Байкал» может быть переведен в ряд объектов, находящихся под угрозой. Уточним, что на данный момент «Гринпис» назван нежелательной в России организацией. Ее сторонники (не обязательно члены) – это и есть так называемые политические экологи.

На взгляд редакции «ГеоИнфо», количество протестной и иной эмоционально заряженной информации в интернете сейчас уравнивается числом статей с противоположным акцентом. В последних говорится о бесспорной значимости железной дороги и о том, что одновременно со строительством ведутся лесовосстановительные работы и планируются противоселевые мероприятия.

Как описывает ситуацию ОАО «РЖД» ▶

В пресс-службе ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») заявили, что компания ведет строительные работы на территории Байкальской природоохранной зоны в строгом соответствии с действующим законодательством. Каждый проект проходит необходимые этапы государственной экспертизы и утверждения.

Лаборатории центра охраны окружающей среды Восточно-Сибирской железной дороги регулярно проводят мониторинг состояния атмосферного воз-

духа, воды, приповерхностных грунтов, шума, вибраций на объектах строительства и других физических факторов.

Проектом реконструкции БАМа и Транссиба предусмотрены компенсационные мероприятия в центральной экологической зоне Байкальской природной территории. Проведены лесовосстановительные работы на площади 40 га в Иркутской области. Высажены хвойные деревья на участке размером 20 га, пострадавшем от природных пожаров. Выпущена молодь рыб в водоемы вблизи объектов реконструкции железнодорожной инфраструктуры на Байкале.

В рамках проведения строительных, аварийно-восстановительных, селезащитных, противопожарных мероприятий может возникнуть необходимость освободить от леса территорию, где проводятся работы или размещается тяжелая техника.

«Строительство вторых железнодорожных путей ведется в границах земельных участков, выделенных еще в 1970-е годы. Изначально БАМ планировался двухпутным», – подчеркнул представитель пресс-службы.

Внесение изменений в Федеральный закон «Об охране озера Байкал» от 1 мая 1999 года № 94-ФЗ позволит расширить перечень разрешенных видов деятельности в центральной экологической зоне Байкальской природной территории, необходимых для увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, а также для обеспечения безопасного и бесперебойного движения поездов в границах Байкальской природной территории.

Как видят сплошные рубки леса ради БАМа в Госдуме ▶

Депутат Госдумы РФ от Иркутской области, руководитель межфракционной рабочей группы «Байкал» Сергей Тен сообщил, что строительство и эксплуатация Восточного полигона в целях развития БАМа и Транссиба ведется в рамках специально принятых поправок к законам.

Это поправки в Федеральный закон «Об охране озера Байкал» от 1 мая 1999 года № 94-ФЗ и в Федеральный закон от 31 июля 2020 года № 254-ФЗ «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях реализации приоритетных проектов по модернизации и расширению инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Они допускают проведение

сплошных рубок в центральной экологической зоне Байкальской природной территории (БПТ).

«Отмечу, что вокруг принятия данного жизненно необходимого для нашей страны акта был создан нездоровый резонанс со стороны ангажированных так называемых политических экологов, конечная цель которых состояла в ограничении потенциала развития Российской Федерации, ее транспортно-транзитного потенциала», – подчеркнул депутат.

Конкретные объемы леса, подлежащего вырубке, определяются проектно-сметной документацией реализуемых объектов. Список этих объектов содержится в распоряжении правительства РФ от 26 октября 2020 года № 2774-р об утверждении перечня объектов инфраструктуры и мероприятий по охране окружающей среды, необходимых для увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в границах БПТ.

Речь идет примерно о 150 объектах по организации разъездов и вставок, о строительстве обходов, реконструкции станций, мостов, земляного полотна и иной необходимой железнодорожной инфраструктуры.

В рамках данной деятельности осуществляются мероприятия по охране водных объектов, атмосферного воздуха, по сбору, транспортированию, утилизации, обезвреживанию и размещению отходов, по охране и рациональному использованию земельных ресурсов и почвенного покрова, по охране растительного и животного мира.

Предусмотрены компенсационные посадки деревьев и кустарников в повышенном объеме – пять к одному относительно количества вырубленных деревьев и кустарников. В целом по состоянию на июль 2023 года силами ОАО «РЖД» было высажено более 103,5 тысячи саженцев на площади в десятки гектаров.

«Межфракционная рабочая группа “Байкал” осуществляет парламентский контроль исполнения соответствующих требований. Мы регулярно бываем на участках реконструкции БАМа на севере Байкала и на Транссибе, в южной зоне озера», – отметил Сергей Тен.

Как используются риски стихийных бедствий в разных интересах ▶

В августе этого года из-за наводнения был поврежден участок БАМа на

перегоне Холодная – Нижнеангарск. Разрушилась дамба, река вышла из берегов, подмыла 200 метров железнодорожного полотна и повредила 10 опор контактной сети. Движение поездов было остановлено.

Томительное ожидание пуска составов, введение режима чрезвычайной ситуации (ЧС) в Северо-Байкальском районе Бурятии, отрезанные водой поселки – все это снова накалило эмоции вокруг сплошных рубок и потребностей населения, которое живет в условиях чрезмерных экологических ограничений. В интернете появились мнения, что такие происшествия станут частыми, если берега Байкала будут оголены.

Как рассказал Сергей Тен, причиной ЧС в Бурятии стал комплекс природных и иных факторов. Их совокупность привела к размытию дамбы на реке Холодная в границах центральной экологической зоны, и есть вероятность повторения подобных ситуаций. Эта дамба была построена десятки лет назад и нуждалась в реконструкции. Раньше, до введения строгого регулирования в центральной экологической зоне БПТ, в том числе по добыче полезных ископаемых, необходимые для строительства материалы брались из карьера в шести километрах от дамбы. Поскольку использовать этот карьер теперь нельзя, а реконструкция необходима, в проект заложили добычу и доставку строительных материалов с территории, расположенной в нескольких десятках километров от дамбы. Транспортировка груза на такое большое расстояние не вписалась в условия контракта, который должен был выполнить подрядчик. В итоге дамба не была отремонтирована в нужное время и выделенные федеральные средства вернулись в казну.

Принятие законопроекта № 387575-8 о поправках в законы «Об охране озера Байкал» и «Об экологической экспертизе» позволит обеспечить безопасность подобных объектов, окруженных лесом. Необходимо позволить расчищать реки, возводить защитные инженерные сооружения и одновременно проводить лесовосстановительные работы.

Экологические изыскания в районе Восточного полигона и Байкала проводятся при выполнении предпроектных работ, а также работ в рамках мероприятий, предусмотренных проектно-сметной документацией строительных объектов.

Их список содержится в распоряжении Правительства РФ от 26 октября 2020 года № 2774-р «Об утверждении

перечня объектов инфраструктуры и мероприятий по охране окружающей среды, необходимых для увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в границах Байкальской природной территории».

В ходе экологических изысканий изучается и описывается окружающая среда на конкретном участке центральной экологической зоны БПТ. Затем формируется документация, в том числе экологические паспорта. Экологический паспорт включает в себя описание объекта, местности и необходимые компенсационные и защитные мероприятия.

Как видят ситуацию ученые ►

Доцент кафедры охотоведения и биоэкологии Иркутского государственного аграрного университета, кандидат биологических наук Александр Кондратов считает, что причиной общественного резонанса вокруг озера Байкал стало неравноправное взаимодействие человека и природы.

Озеро как экосистема уже не может переработать самостоятельно продукты жизнедеятельности человека. Развивать туристическую инфраструктуру необходимо, но с соблюдением норм природопользования, государственным контролем, учетом интересов местных жителей не в ущерб озеру.

Сплошные рубки и компенсационные посадки – это не просто замена одних деревьев другими. Меняется биодиверситет в целом и в нем видовой состав деревьев, что уже видно на примере лесосек пятилетней давности. На месте хвойных пород вырастают мелколиственные, что наносит урон биологическому разнообразию.

Немало фактов, когда сплошные санитарные рубки проводятся с многочис-

ленными нарушениями и совсем не улучшают состояние лесов в Иркутской области.

Заниматься наблюдениями за природными процессами в экосистемах, давать рекомендации по рациональному природопользованию должны научные организации, располагающие опытом и штатом специалистов.

Бывает, что за дело берутся некомпетентные люди – ведь такие мероприятия обычно финансируются государством, а подрядчик выбирается на основе тендера. Кто предложил самую низкую цену, тот и победил. Но, как считает Александр Кондратов, исполнитель должен выбираться не по цене, а по компетенциям и возможностям.

Прежде чем проложить туристический маршрут, как бы он ни назывался (экологический или познавательный), нужно провести расчеты ущерба природе и его компенсации.

«Мы не сможем везде и всюду создать охранные природные зоны. Стране нужно развиваться. Строительство, в том числе железных дорог, требуется для связи между регионами и развития экономики. Необходимо минимизировать ущерб природе, пусть даже ценой удорожания строительства», – отметил Александр Кондратов.

Как видят ситуацию местные жители ►

Законотворческая работа, сплошные рубки и эмоциональные публикации СМИ обнажили массу проблем местных жителей.

Как рассказали сотрудники Института географии РАН в Иркутске, в августе в Иркутской области и Бурятии состоялось общественное обсуждение закона «О защите озера Байкал», экологический форум «Байкал и право» и научно-


практическая конференция «Баланс экологических и социальных интересов на Байкальской природной территории: пути достижения».

На общественных слушаниях жители потребовали разумных поправок к закону и учета их интересов. Поскольку поселки оказались в охраняемой зоне, люди не могут оформить земельные участки, протянуть линию электропередачи, проложить трубопровод. Рубить лес, считают они, нужно адресно, после экологической и альтернативной экспертизы, чтобы избежать коррупции.

Участники научной конференции предложили рассматривать все правовые акты комплексно, а не разрозненно, в том числе везде обозначить особый вид рубок для создания селезащитных сооружений. Некоторые согласились войти в экспертную рабочую группу и предложить свой вариант поправок к закону «Об охране озера Байкал».

На форуме «Байкал и право» говорилось об интересах местных предпринимателей. Например, что нельзя допускать необоснованных проверок бизнеса и затягивания рассмотрения проектов, которые реализуются в особо охраняемой зоне.

Поправки к закону «Об охране озера Байкал» в первом чтении были приняты в июле 2023 года. Второе чтение планировалось провести после всесторонних научных, профессиональных и общественных обсуждений, выездов непосредственно в регионы и муниципалитеты. По официальной информации, сейчас разработчики законопроекта обобщают собранную информацию, а затем вынесут на обсуждение предложения по поправкам и тексту законопроекта в редакции второго чтения. **И**



Telegram-канал журнала

GeoИнфо Независимый электронный журнал

- Новости
- Статьи
- Обсуждения

<https://t.me/geoinfonews>