

ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ТАДЖИКИСТАНА

*Муминов Мухаммадрасул, студент 4-го курса
кафедры «Автомобильные дороги»*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск
(Научный руководитель – Ходан Е.П., старший преподаватель)*

Республика Таджикистан – горная страна. 94,1 процента ее территории занимают горы. Общая протяженность автомобильных дорог Таджикистана составляет 30563 км, а их плотность на 1000 км² – 194 км. Невысокий показатель плотности дорог объясняется сложным гористым ландшафтом местности и недостаточно развитой инфраструктурой автомобильного транспорта. Сеть автомобильных дорог общего пользования — почти 14000 километров. В основном, транспортное сообщение осуществляется автомобильными перевозками. На автомобильные перевозки в Таджикистане приходится более 85 % перевозок грузов (в свою очередь, на железнодорожный транспорт – 12,6 %, на воздушный – 2,1 %). Доступность и рациональность использования автомобильного транспорта придает ему основную роль и во все возрастающих интеграционных евроазиатских процессах. Этому также способствует ведущееся в настоящее время строительство сети автомобильных дорог.

Особое значение для формирования стабильно прогрессирующей системы транспорта имеет Национальный генеральный план развития транспорта в стране на период до 2025 года, который был принят Правительством Республики Таджикистан 1 апреля 2011 года. Стратегия, разработанная на основе Национального генерального плана развития транспортного сектора, предусматривает приоритетные мероприятия в сфере автомобильного транспорта. Характер местности в Таджикистане закрепляет за автомобильным транспортом ключевую роль в развитии страны путем обеспечения связи между всеми ее регионами. Именно поэтому основные объемы инвестиций выделены на автомобильный транспорт. Речь идет об инвестициях в приобретение нового подвижного состава автомобильного транспорта; в строительство и реконструкцию дорог; в строительство и реконструкцию мостов и туннелей; в строительство международных логистических центров. [1].

В ближайшие 10-20 лет Китай планирует крупные инвестиции в Центральную Азию для развития экономического пояса нового Шелкового пути (проект «Пояс и путь»), включая дороги, газопроводы и промышленность.

Однако строящиеся транспортные объекты не только создают новые экономические возможности, увеличивают доступность горных экосистем, но и отражается на состоянии живой природы.

В целом, строительное производство оказывает негативное воздействие на природные комплексы. В районах строительства автомобильных дорог (при проведении проектно-изыскательских работ, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог) наблюдается высокий уровень загрязнения воздуха, воды, почвы. Проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) осуществляется на проектном уровне, до начала строительства объекта, на основе экологических принципов и практических методов. [2].

Экологическая безопасность автомобильных дорог достигается путем разработки и применения в проектной документации на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание технических решений, ограничивающих негативные воздействия на окружающую среду допустимыми уровнями, при которых не возникает вредных последствий для здоровья населения, не происходит необратимых изменений природной среды, ухудшения социально-экономических условий обитания людей.

Документация по ОВОС должна содержать материалы, в которых оцениваются и описываются ожидаемые прямые или косвенные воздействия на природные (физические и биологические) и социально-экономические объекты; оценку предлагаемых альтернативных решений; предлагаемые мероприятия по минимизации последствий от воздействия на окружающую среду намеченного объекта деятельности; оценку последствий, если намеченные объекты деятельности не будут реализованы. При этом оценивается воздействие на окружающую среду не только автомобильной дороги как физического объекта, но и всего дорожно-транспортного комплекса на всех этапах жизненного цикла автомобильной дороги, включая иные объекты инфраструктуры, имеющие отношение к данному объекту (карьеры, мосты, путепроводы и т.п.). [3].

Литература:

1. http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Master_Plan/MPA9.1TJRU.pdf
2. Проект восстановления транспортных коридоров 2, 3 и 5 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) (Обигарм – Нуробод) : оценка воздействия на окружающую и социальную среду. Душанбе, июль 2019. – 397с.
3. ТКП 480-2013. Оценка воздействия на окружающую среду при проектировании возведения и реконструкции автомобильных дорог.