

уборку территорий, осуществлять вывоз мусора с целью его утилизации и обезвреживания; а также п. 19 ст. 6, согласно которому сброс мусора вне отведенных и оборудованных для этой цели мест на территории Московской области запрещается.

Кроме того, согласно пункту 1.2 СанПиН 42-128-4690-88 «Санитарные правила содержания территорий населенных мест», утвержденных Главным государственным санитарным врачом СССР 05.08.88 № 4690-88, система санитарной очистки и уборки территорий населенных мест должна предусматривать рациональный сбор, быстрое удаление, надежное обезвреживание и экономически целесообразную утилизацию бытовых отходов. В соответствии с п. 15 «Основ государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденных Президентом РФ 30.04.12 отходы должны вовлекаться в повторный хозяйственный оборот путем переработки, регенерации, рекуперации, рециклинга. При условии, что наибольшие объемы отходов в несанкционированных свалках г. Дубны приходятся на древесину (1038,6 м³), пластик (352,4 м³) и стекло (204,5 м³), требования рационального сбора и использования отходов также нарушены [1, 3].

Главными загрязнителями на сегодняшний день являются отдыхающие, жители частных секторов. Для решения проблемы требуется просвещение всех слоев населения: в СМИ и сети Интернет периодически размещать статьи публицистического характера, проводить беседы в детских садах, школах, университете и т.д. Так же в настоящее время существует острая необходимость в организации строгого контроля за использованием и правомерным складированием бытовых отходов как со стороны государственных и муниципальных органов, так и со стороны общества.

Обязанность землепользователей осуществлять мероприятия по охране земель определяется не как мера гражданско-правовой ответственности за причинение вреда, а как выполнение им установленной законом обязанности по содержанию земельных участков, находящихся в пользовании. Именно землепользователи обязаны принимать меры по ликвидации несанкционированных свалок отходов.

Список литературы

1. Бурова Е.Ю., Савватеева О.А. Проблема несанкционированных свалок г. Дубны Московской области // Успехи современного естествознания. – 2014. – № 8. – С. 88-90. – URL: www.rae.ru/use/?section=content&op=show_article&article_id=10002884. Режим доступа: свободный. Дата обращения: 14.11.2014.
2. <http://ecocenter.dubna.ru/svalki.html> – Мониторинг стихийных свалок и системы обращения с отходами г. Дубна. Режим доступа: свободный. Дата обращения: 22.12.2014.
3. <http://www.consultant.ru> – система «Консультант Плюс» – законодательство РФ, кодексы и законы в последней редакции. Режим доступа: свободный. Дата обращения: 22.12.2014.

НАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ЭКОЛОГИИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ (НА ПРИМЕРЕ СООРУЖЕНИЯ ДОРОЖНОГО ПОЛОТНА Г.КОЛЬЧУГИНО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ)

Савватеева О.А., Байбакова С.Л.

ГБОУ ВО Московской области «Международный университет природы, общества и человека «Дубна», Дубна, e-mail: baibakova_svet@mail.ru

Проблема повсеместного распространения транспорта обсуждается много лет. Комфортность, возможность использования в любой момент, а также доступность автотранспорта приводит к ежегодному росту числа машин. В тесной связи с этим фактом происходит расширение дорожной сети. В последние годы, нередко дороги строятся без соответствия СНиПам и СанПиНам, учета мнения общественности, с нарушениями природоохранного законодательства, основываясь на преимуществах в сферах экономики и логистики. Дорожная отрасль вносит особый вклад в загрязнение окружающей среды (водных объектов, почвенного покрова, атмосферного воздуха), изменение флоры и фауны, способствует снижению показателей здоровья человека. При работе автотранспорта свинец и нефтепродукты оседают в непосредственной близости от дороги и загрязняют придорожную почву, поверхностные воды и растительность. Бензиновые двигатели, кроме того, выделяют соединения свинца, хлора, брома, а дизельные – значительные количества сажи. Кроме того, на придорожные территории попадают продукты износа шин (цинк, кадмий, медь, свинец), тормозных накладок (медь, свинец, хром, никель, цинк), материалов дорожных покрытий (кадмий, свинец). Помимо этого, транспорт представляет собой одну из важнейших причин шумового воздействия на окружающую среду. [1]

При строительстве дорог могут нарушаться следующие положения экологического законодательства Российской Федерации:

– ст. 42 Конституции РФ, устанавливающая право каждого гражданина на благоприятную окружающую среду;

– п. 1 ст. 35, п. 2 ст. 38 N 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», запрещающие ввод объектов в эксплуатацию без завершения работ по восстановлению природной среды, рекультивации земель, благоустройству территорий; и п. 1 ст. 55, обязывающий органы управления при осуществлении хозяйственной и иной деятельности принимать необходимые меры по предупреждению и устранению негативного воздействия шума, вибрации, электрических, электромагнитных, магнитных полей и иного негативного физического воздействия на окружающую среду в городских и сельских поселениях, зонах отдыха, местах обитания диких зверей и птиц, в том числе их размножения,

на естественные экологические системы и природные ландшафты;

– пп. 4.1 и 4.2 Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду (ОВОС) в РФ от 16.05.2000 N 372, которые предусматривают информирование и участие общественности в подготовке и обсуждении материалов ОВОС на всех этапах ОВОС по объектам;

– п. 15.2.2 Распоряжения Минтранса РФ от 14.04.2003 N ОС-339-р, согласно которому обочины, откосы, кюветы и резервы земляного полотна должны иметь проектные очертания, обочины спрофилированы и уплотнены, ликвидированы размывы на обочинах и откосах, кюветы и резервы прочищены, устранены дефекты и разрушения в местах сопряжения обочин с покрытием, обеспечен продольный и поперечный водоотвод;

– п. 6.9 СНиП 2.07.01-89, предусматривающий организацию полосы зеленых насаждений шириной не менее 10 м для защиты застройки от шума и выхлопных газов;

– п. 12.14 СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85», в соответствии с которым при назначении конструктивных решений земляного полотна, водоотводных и водопропускных сооружений должна быть обеспечена защита угодий от размыва и заиления, заболачивания, растительного и дернового покрова, гидрологического режима водотоков; и п. 3.80, согласно которому земляное полотно дорожной конструкции должно иметь дренажные, водоотводные, удерживающие и укрепительные конструктивные элементы и т.д.

Одним из примеров, несоблюдения требований экологического законодательства в сфере дорожного строительства можно считать возведение дорожного полотна в г. Кольчугино. В ноябре 2013г. Губернатором Владимирской области принято решение о реализации пилотного проекта по строительству деревянного жилья эконом-класса для многодетных семей по ул. Ломако и ул. Березовая в г. Кольчугино. В августе 2014г. начато строительство дороги по ул. Ломако, однако следует обозначить ряд нарушений. О запланированном проекте жильцам сообщено не было, они узнали об этом непосредственно на начальных этапах стройки, общественных слушаний не проводилось. На протяжении 2 недель с момента начала строительства дороги жители пытались привлечь внимание к этой ситуации, но представители Администрации и ответственные за проект заявили, что проект утвержден и изменению не подлежит.

Администрацией Кольчугинского района и проектировщиком Ермаковым И.В. была заявлена высота насыпи 70 см (что уже будет негативно сказываться на жителях), но по факту высота дороги на данный момент составляет 1,2 м.

Необходимо отметить, что до осуществления проекта рельеф местности был достаточно

ровным, на данный момент за счет подсыпки земляного полотна создан подпор, что может привести к резкому изменению гидрологического режима, кроме того дорожное полотно не оборудовано системами водоотвода. Дорога имеет наклон в сторону участков проживания и сельскохозяйственного пользования собственников, создавая прецедент повышенного влияния загрязненного стока.

Приведенный пример не является единичным. В связи с этим задача уменьшения негативного воздействия на компоненты окружающей среды актуальна в современном мире. Для достижения данной цели необходимо принять ряд мер. На мой взгляд, это можно осуществить за счет ужесточения уже имеющихся нормативных правовых актов и введения дополнительных. В первую очередь, необходимо более жестко контролировать соблюдение полного комплекса природоохранных мер на всех этапах жизненного цикла дорожных объектов: от момента проектирования, через строительство и введение в эксплуатацию до полноценного использования трассы. Также можно предложить более четко обозначить размеры штрафов за различные правонарушения в соответствующих документах, в первую очередь в аспекте благоустройства прилегающих к дорожному полотну территорий. На полученные средства можно предложить осуществлять озеленение придорожных участков.

Список литературы

1. <http://ecocenter.dubna.ru/transport.html> – Оценка загрязнения территории городских поселений от выбросов автотранспорта. Режим доступа: свободный. Дата обращения: 17.10.2014.
2. <http://www.garant.ru/> – информационно-правовой портал. Режим доступа: свободный. Дата обращения: 20.11.14.
3. <http://www.consultant.ru/> – справочная правовая система. Режим доступа: свободный. Дата обращения: 20.12.14.

ЗАСТРОЙКА ПРИБРЕЖНОЙ ЗОНЫ КЛЯЗЬМИНСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА КАК ФАКТОР АНТРОПОГЕННОГО ВЛИЯНИЯ

Шемякин В.О., Дорошин Р.Е.

*Российский государственный социальный
университет, Москва,
e-mail: wowa_shemakin@mail.ru*

Клязьминское водохранилище располагается на Смоленско-Московской возвышенности, что в административном отношении соответствует Мытищинскому и Химкинскому районам. Водохранилище появилось в тридцатые годы прошлого века, после сооружения на реке Клязьма Пироговского гидроузла. Водоём является одним из крупнейших водохранилищ в Московском регионе.

В рамках нашей исследовательской работы проводился анализ картографических материалов, отражающих состояние местности в разные периоды, сравнение аэрокосмических снимков. Наши