

ОТМЕТКА 68

В НОЯБРЕ НА РАССМОТРЕНИЕ ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЫ РФ ПЛАНИРУЕТСЯ ПЕРЕДАТЬ МАТЕРИАЛЫ ПО ПОДЪЕМУ УРОВНЯ ЧЕБОКСАРСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА ДО ПРОЕКТНОЙ ОТМЕТКИ 68 МЕТРОВ. ДАЖЕ ЕСЛИ ПРИНЦИПАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ О ЗАПОЛНЕНИИ БУДЕТ ПРИНЯТО В ЭТОМ ГОДУ, СОСТОИТСЯ ОНО НЕ РАНЬШЕ ПОЛОВОДЬЯ 2021—2022 ГОДОВ. ОДНАКО ПОПЫТКА ЗАВЕРШИТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ ПЛАНОВ, СОСТАВЛЕННЫХ ЕЩЕ ПРИ СССР, СТАЛКИВАЕТСЯ С ПРОТИВОДЕЙСТВИЕМ НА МЕСТНОМ УРОВНЕ.

НАТАЛЬЯ СЕМАШКО

ПЯТЬ МЕТРОВ ПРОБЛЕМ Проект строительства Чебоксарской ГЭС, одобренный Госпланом и утвержденный Советом министров СССР в 1967 году, предполагал заполнение Чебоксарского водохранилища до отметки 68 метров. Но из-за отставания работ в зоне затопления от графика гидроагрегаты Чебоксарской ГЭС были пущены в 1980-х годах при промежуточных отметках водохранилища — 61–63 метра. Заполнить водохранилище до проектной отметки планировали в 1987 году, но в силу ряда причин, в том числе из-за недостаточного финансирования, проект заморозили. В результате более 30 лет водохранилище эксплуатируется на пониженной отметке.

Ревитализация проекта в полном объеме началась после того, как в мае 2009 года президент Дмитрий Медведев поручил правительству обеспечить завершение разработки проектной документации по Чебоксарской ГЭС, предусмотрев подъем уровня водохранилища. В соответствии с распоряжением правительства от 21 апреля 2010 года «РусГидро», Росводресурсы и Росморречфлот сформулировали техническое задание на доработку проекта, предусматривающую завершение всех работ, остановленных в 1980-х годах. Сейчас генпроектировщик достройки Чебоксарского гидроузла — «Инженерный центр энергетики Поволжья» (ИЦЭ «Поволжья») — заканчивает работы над проектом. «РусГидро», согласно утвержденной Минэнерго инвестпрограмме на 2012–2014 годы, выделит в этот период на подготовку проектной документации 912 млн руб.

Для «РусГидро» заполнение водохранилища до проектной отметки, бесспорно, коммерчески выгодно: сейчас заперты около 600 МВт установленной мощности ГЭС (из 1404 МВт работают 820). Это больше, чем совокупная мощность Нижегородской ГЭС. Среднеголетняя выработка при подъеме отметки до проектных 68 метров составит 3,64 млрд кВт·ч (против 2,13 млрд кВт·ч, произведенных ГЭС в 2011 году). Тем не менее, обращал внимание глава «РусГидро» Евгений Дод, для компании вовлечение бездействующих мощностей Чебоксарской ГЭС означает увеличение производства электроэнергии всего на 2%. «Что, мы без них не проживем? — спрашивал он. — Проживем, вопрос в другом: проблема более глобальна».

СТРАХИ И СВАЛКИ Основная беда проекта по подъему уровня Чебоксарского водохранилища в том, что он затрагивает интересы очень многих: и политиков, и общественных групп, и отдельных жителей. В данный момент наиболее непримиримым противником подъема уровня водохранилища является губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев. По его мнению, в результате заполнения водохранилища до проектной отметки в регионе будет затоплено 80 тыс. га и подтоплено 350 тыс. га земель. В то же время, по официальным оценкам, в зону затопления попадает 92,5 тыс. га земель в трех регионах: по 0,6% площади Нижегородской области и Чувашии и 1,5% площади Республики Марий Эл. Среди затопляемых территорий — 58,2 тыс. га леса, 19,5 тыс. га сельскохозяйственных земель, в том числе 1,8 тыс. га пашни. Несмотря на то что все эти земли официально выведены из оборота еще в советское время, а дороги, ЛЭП и другая инфраструктура там ликвидированы, сами цифры достаточно внушительны, чтобы, оперируя ими, было легко восстановить против проекта жителей регионов.

Другой легко эксплуатируемый аспект подъема уровня водохранилища — относительная близость зоны подтопления к Дзержинску, столице советского и российского химпрома, а следовательно, и к его печально знаменитым индустриальным свалкам. В их числе — шламонакопитель «Белое море», унаследованный «СИБУР-Нефтехимом»

вместе с предприятием «Капролакам», для которого он был сооружен в 1973 году. Это относительно цивилизованный объект, отделенный дамбой, однако на сегодняшний день «Белое море» заполнено на 97%. СИБУР пока исследует варианты очищения «Белого моря» — либо консервацию, либо организацию переработки шламов в строительную продукцию, — но пока «море» существует в первоначальном виде. Сама вероятность, что его подмоет, не может не беспокоить местных жителей. То же касается и несанкционированного захоронения жидких и пастообразных химических отходов «Черная дыра», вошедшего в книгу рекордов Гиннесса как самый загрязненный водоем планеты. Это котлован, в который завод «Оргстекло» сливал отходы производства сульфата аммония. Планы по его рекультивации, если они и существуют, не получили пока осязаемого выражения.

Но в сентябре этого года проектировщики «ИЦЭ Поволжья» и института «Геостройпроект» продемонстрировали, что свалкам Дзержинска подмыв не угрожает. Специалисты смоделировали границы грунтовых вод при заполнении Чебоксарского водохранилища до проектной отметки, и гидрологическая модель наглядно показала, что подъем грунтовых вод на высоту 0,2–2,6 метра возможен только на расстоянии от 1 до 3 км от водохранилища, тогда как большинство свалок находится в значительном отдалении от Оки. Ни «Черная дыра», ни «Белое море» не будут затронуты, равно как и другие промышленные захоронения, такие как Игумновский полигон твердых бытовых отходов, полигон отходов ГАЗа, золоотвал Игумновской ТЭЦ, Единственной свалкой, которую затронет подъем грунтовых вод, станет шламонакопитель фосфогипсов, который придется изолировать системами инженерных защит.



В ЧЕБОКСАРСКОМ ВОДОХРАНИЛИЩЕ ВОДА УЖЕ МНОГО ЛЕТ КАК ОСТАНОВИЛАСЬ НА ПЯТЬ МЕТРОВ НИЖЕ ПРОЕКТНОЙ ОТМЕТКИ

СВОБОДНЫЕ ВОДНЫЕ ПУТИ «РусГидро» утверждает, что подъем уровня водохранилища до проектной отметки позволит снять целый ряд экологических проблем Нижней Волги и Волго-Ахтубинской поймы. Так, с 31,5% до приемлемых по нормативам 20,7% сократится доля мелководий в водохранилище, повысится качество воды в Волге, нормализуется регулирование речного стока, улучшится водоснабжение населения. При этом, говорят не только в «РусГидро», но и в Росморречфлоте, подъем уровня водохранилища внесет ощутимый вклад в решение комплексной проблемы российского речного судоходства — расшивку лимитирующих участков на внутренних водных путях России.

Волга как транспортная артерия является частью Единой глубоководной системы европейской части России (ЕГС). Протяженность ЕГС составляет 6,5 тыс. км, она охватывает 6,4% всех эксплуатируемых водных путей России. В августе 2002 года в России вступило в силу ратифицированное в 2000 году Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения, по которому страна взяла на себя обязательства обеспечить согласованное развитие и строительство сети внутренних водных путей и портов международного значения. В европейскую сеть, так называемое Большое европейское водно-транспортное кольцо, входят водные пути 16 стран. По соглашению, водные пути европейского класса IV не допускают ограничения осадки проходящих судов менее 2,5 метра.

На ЕГС при этом гарантированная глубина должна быть еще выше: 4 метра. Такой регламент был введен после того, как в конце 1960-х годов в эксплуатацию были введены суда типа «Волго-Дон» грузоподъемностью 5 тыс. тонн с осадкой 3,6 метра. Однако эксплуатацию ЕГС и ее развитие, в том числе интеграцию в международные транспортные коридоры, сдерживает наличие узких мест. Одно из наиболее проблемных из них — 54-километровый участок от города Городец до Нижнего Новгорода, где глубина судового хода не превышает 2,5 метра. В результате, говорит глава Росморречфлота Александр Давыденко, транспортные суда вынуждены либо недогружаться, либо производить перегрузку на другие виды транспорта, а пассажирский круизный флот — перевозить пассажиров автобусами или ожидать сброса Нижегородской ГЭС воды в нижний бьеф. Пассажирские суда пропускаются раз в сутки в районе восьми часов утра. Следствие — не только пробки, которые могут длиться неделями: судходные компании терпят убытки из-за недогрузки судов. Недовоз из-за этого составляет около 15 млн тонн в год, говорят в управлении внутреннего водного транспорта Росморречфлота.

Противники подъема уровня водохранилища предлагают решить проблему обеспечения гарантированных глубин путем строительства низконапорного гидроузла с автоторожным переходом суммарной стоимостью 80 млрд руб. Его строительство было предусмотрено в подпрограмме «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)». Однако планы подъема уровня воды на Чебоксарской ГЭС до 68-й отметки лишают смысла строительство гидроузла, поскольку с точки зрения водного транспорта водохранилище дублирует его, параллельно решая ряд экологических и хозяйственных проблем. При подъеме уровня, сообщает подрядчик ОАО «Гипроречтранс», проектная глубина судового хода позволит проходить грузовым судам и судовым составам с осадкой 3,6 метра и позволит соблюсти нормативный запас воды под днищем судна 0,4 метра, предусмотренный требованиями правил плавания по внутренним водным путям. ■