Укладывать «полицейского», так с пользой

Возможен ли тандем проектировщиков и экологов?

Есть проблема

Сегодня автомобиль, перестав быть предметом роскоши, вошел почти в каждую семью. Автомобильный парк в стране растет. Если еще в 2004-м по дорогам Беларуси курсировало около 2,8 миллиона транспортных средств, то в 2009-м их было уже 3,4 миллиона. Как и в любой европейской стране, ежегодный прирост, по словам начальника отдела регулирования воздействий на атмосферный воздух и озоновый слой Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Андрея Пилипчука, составляет почти 5 %. И вся эта тяжкая ноша ложится на экологическую ситуацию страны... Увы, кто задумывается над тем, какой «шлейф» оставляют за собой автомобили? А ведь в его составе твердые частицы и летучие органические соединения, в числе которых бензол, бутадиен, формальдегид, бенз(а)пирен и другие. Последний компонент относится к первому классу опасности! Кстати, на каждого из нас в год приходится в среднем по 0,16 тонны выбросов.

Именно автотранспорт, отмечают специалисты, вносит главный «вклад» в загрязнение воздуха, которым мы дышим. Если, скажем, в 2004-м машины выбрасывали в атмосферу около 900 тысяч тонн вредных веществ (в то время как стационарные источники — предприятия -381), то уже в прошлом эти цифры составляли 1137 и 400 тысяч. Заметьте, что вторая цифра, невзирая на рост ВВП, практически не изменилась, в то время как первый показатель вырос более чем на 200 тысяч!

Впрочем, нельзя акцентироваться только на минусах. Ведь ситуация с выбросами от автомобилей — в постоянной динамике. Если вспомнить, бум пришелся на 1998 год, когда количество автотранспорта по республике только за один год выросло на 10 процентов! А, следовательно, увеличился и объем выбросов в атмосферу. Затем этот показатель резко пошел вниз и с 2000-го по 2004 год держался практически на одном уровне - около 900 тонн в год. И лишь с 2005-го пошел вверх. Вместе с тем в сравнении с 2008 годом в 2009-м опять наметилась обратная тенденция: выбросы снизились на 5,3 %. Кроме того, что немаловажно, понизились показатели по основным загрязняющим веществам.

Причин тому несколько. Например, в последнее время все больше приобретается импортных машин, которые снабжены более экономичными двигателями и имеют некоторые другие преимущества. Стал экологичнее городской транспорт: многие автобусы оборудованы современными двигателями по стандарту «Евро-2», «Евро-3», которые позволяют очень четко регулировать подачу топлива. В итоге даже выбросы загрязняющих веществ имеют другой состав.

Не менее важную роль играет и само топливо. По улучшению его качества тоже проведена большая работа. Если когда-то его, а особенно дизельное топливо, выпускали в соответствии со стандартом 1982 года, которым допускалось большое содержание серы, то сейчас все наши предприятия стараются этот показатель минимизировать. Теперь он составляет не более 0,035 процента (было 0,2). На первый взгляд, разница не особенно заметна. Но она очень ощутима, когда речь идет о больших автопарках.

Но вот правильная организация дорожного движения по-прежнему остается проблемой. Чтобы ввести в нее экологическую составляющую, требуется много времени и сил. Также далеко не всегда учитывается мнение экологов при проектировке будущих микрорайонов, «С регулированием выбросов в городах мы бьемся три-четыре года. Сложно заставить проектировщика, когда он разрабатывает облик будущей парковки, дороги, микрорайона, задумываться еще и над вопросами экологии», — отмечает Андрей Пилипчук.

Тем не менее и здесь наметились перемены. По словам собеседника, подготовлена и утверждена новая редакция

технического кодекса «Улицы и дороги населенных пунктов». «Это значит, — комментирует специалист, — что теперь планирование и проектировка будут проводиться с учетом оценки воздействия выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов транспорта на население. Кроме того, этот документ позволит улучшить ситуацию на уже имеющихся объектах. В нем четко прописаны меры, которые должны приниматься в той или иной неблагоприятной для экологии населенного пункта ситуации. Например, если на магистральной улице зарегистрирована скорость движения 25 км/час, а должно быть 80 км/час, предлагаются следующие решения: строить многоуровневые развязки, расширять проезжую часть, повышая пропускную способность, и т.д.».

Кроме того, рассказал Андрей Пилипчук, экологи Беларуси единственные на постсоветском пространстве разработали специальную методику расчета — денежную оценку возможных выбросов, которую планируют активно применять на практике. «При ее разработке, — говорит эколог, — мы использовали ряд европейских источников. В частности, документов основан на расчете, сколько каждый человек готов платить, чтобы не болеть от выбросов. Там же содержится информация обо всех веществах, которые содержат выбросы, как они влияют на здоровье. Созданная нами методика тоже позволяет оценить будущее строительство с точки зрения возможных потерь».

Казалось бы, звучит несколько цинично. Зато, если разобраться, просчитать целесообразность новшества максимально просто. К примеру, рассмотрим такую дорожную ситуацию. На определенном участке дороги уложили «спящего полицейского». Что было до этого? Здесь происходило 5—6 аварий в год, а значит, были затраты на ремонт авто, которые составили, скажем, 12 миллионов рублей. Но вот мы приняли меры — и что получили? Машина, приближаясь к этому участку, снижает скорость, газует, а следовательно, увеличиваются выбросы. В итоге опасность для здоровья населения составляет 25 миллионов рублей. Отсюда вывод: укладка «спящего полицейского» была нецелесообразной.

Но пока тандем проектировщиков и экологов скорее перспектива, чем реальность. Чаще случается так, что уже готовые объекты, после того как они не прошли экологическую экспертизу, приходится переделывать. Например, по словам Андрея Пилипчука, в одном из городов был случай: решили расширить центральную магистраль. Расширили, а с экологами не посоветовались. В итоге оказалось, что выбросы от автотранспорта выросли здесь практически вдвое. «Когда мы оценили ситуацию, предложили им более 25 решений!» — отмечает собеседник. В результате с большим трудом ситуацию исправили, вернувшись... к прежним показателям. А заплатили, как в небезызвестной пословице, дважды.

***

Экологи Беларуси единственные на постсоветском пространстве разработали специальную методику расчета — денежную оценку возможных выбросов, которую планируют активно применять на практике.

***

В.Артеага

Источник: Рэсп.-2010.-16 сак.-С.2.