

ГДЕ АЗОТОМ ДЫШИТ ЧЕЛОВЕК...

СМОГ УБИВАЕТ

Ровно полвека назад, 5 декабря 1952 года, для жителей Лондона на целую неделю померкло солнце. Город окутал плотный смог, в котором смешались туман, дым предприятий и каминов, выхлопные газы автомобилей. Ветра не было всю неделю. Смог сгустился. Особенно плотным он был с 5 по 10 декабря. За эти дни в столице Англии погибло более 4 тысяч человек.

Ярославскому смогу далеко до лондонского. В 2001 году индекс загрязнения атмосферного воздуха в областном центре составил 4,23, тогда как в среднем по городам России он значительно выше и составляет 5,7. К счастью, мы не попадаем ни в число самых грязных 30 городов страны, где индекс загрязнения больше 14, ни в сто городов с высоким уровнем загрязнения. Но темпы роста выбросов в атмосферу Ярославля более чем тревожны. Пять лет назад индекс загрязнения атмосферы в городе был всего 1,5.

Нынешним жарким летом в иные дни Ярославль окутывало сизое марево, отдаленно напоминающее лондонский смог. Дым с горящих болот и лесов днем смешивался с выхлопами автомобилей. Участилось обращение в больницы людей, подверженных аллергии и астме.

— Обсуждая состояние атмосферных загрязнений в городе, — заявил депутат муниципалитета, главный врач клинической больницы № 1 Юрий Матвеев, — мои коллеги пришли к выводу, что можно сколько угодно заниматься снижением выбросов заводов, водоохранной деятельностью, но это не делает воздух города здоровее, потому что из всех источников загрязнений ближе всего к человеку автотранспорт. Ведь мы не стоим у ды-

мовой трубы завода, выбросы которой рассеиваются на десятки километров. А выхлопная труба автомобиля «дышит» прямо в легкие.

Выводы депутата подтверждают и данные центра по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. Пункт № 1 автоматического наблюдения за загрязнением атмосферного воздуха на Красной площади в октябре этого года фиксировал увеличение проб с содержанием оксида углерода и диоксида азота по сравнению с тем же периодом прошлого

улице Урицкого. Но рост воздействия автотранспорта на центр города тревожит более всего. Здесь, в его исторической части, оно усугубляется отсутствием широких проветриваемых улиц и площадей, теснотой застройки.

КТО ПРОВОЦИРУЕТ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПРОБКИ

В статье «Явление резонанса» было высказано два предложения по снижению транспортной нагрузки на централь-

Как мы и предполагали, проблема автомобильной экспансии в Ярославле, неготовности к этому буквально всех служб города и вызванные последствия не оставили горожан равнодушными.

После опубликования статьи «Явление резонанса» («Северный край», 12 сентября 2002 г.) дискуссия по этому поводу разгорелась на заседании комиссии муниципалитета. Депутаты обсуждали информацию председателя комитета природопользования и охраны окружающей среды мэрии Владимира Овчинникова о ходе выполнения городской целевой программы снижения антропогенного воздействия на окружающую среду на 2001 — 2004 гг.

Оказалось, что на фоне более или менее успешного снижения объемов вредных выбросов предприятий с 87,76 тысячи тонн в 1998 г. до 69,5 тысячи тонн в 2001-м, одновременно идет неуклонный рост загрязнения воздуха от автотранспорта. За те же три года его выбросы увеличились с 50,6 тысячи тонн до 54 тысячи.

При этом в программе практически не предусмотрены меры противодействия столь опасной тенденции. К обсуждению проблемы депутаты вернулись на заседании муниципалитета и включили в целевую программу раздел, который еще предстоит наполнить конкретными предложениями, — он посвящен снижению выбросов от автотранспорта.

года. Максимальная разовая концентрация диоксида азота в 3,4 раза превышала предельно допустимый уровень. Даже на улице Рыкачева, чуть ли не под трубами ТЭЦ-3 и ЯНОСа, максимальное превышение предельно допустимых концентраций окислов азота оказалось меньше, чем в центре города.

Увеличение выбросов диоксида азота наблюдается и по наиболее загруженным транспортом магистралям — на проспекте Машиностроителей, на

ные районы города, наименее всего приспособленные к интенсивному автомобильному движению. Заместитель начальника областного управления ГИБДД Андрей Сироткин справедливо заметил, что транспортную активность в центре провоцируют сами городские службы, согласовывая размещение наибольшего количества предприятий торговли и обслуживания именно в Кировском районе. Главный архитектор города Аркадий



Бобович считает, что надо ограничить зону движения транспорта Республиканской улицей, а ближе к центру сделать пешеходную зону.

Члены муниципалитета к этим идеям отнеслись критически.

Тот же Юрий Матвеев считает, что закон о свободе предпринимательской деятельности не допускает ограничений в размещении предприятий, что в свою очередь помешает расширению пешеходных зон. В магазины и рестораны надо завозить товары и продукты.

— Я предложил на заседании муниципалитета создать муниципальное предприятие по доставке товаров малым грузовым транспортом типа «Газель» с газобаллонными двигателями. И не продавать, как сейчас, пропуска для проезда грузовых машин в исторический центр, а пропускать туда только машины с двигателями, работающими на газе. Впоследствии перевести на газ и служебные легко-

Ежегодно 3 млн. человек погибает от загрязнения атмосферы. Из 20 умерших один является жертвой смога. От смога погибает в три раза больше людей, чем в дорожных авариях.

вые машины муниципальных учреждений и организаций. На автобусы, проезжающие через центральные районы города, а каждый из них дымит, как 50 легковых машин, установить нейтрализаторы. Таким образом удастся снизить загазованность.

ТРАНСПОРТ БЕЗ ВЫХЛОПОВ

К идее газификации городского транспорта, часть которого уже оснащена газовыми баллонами, у депутатов и чиновников мэрии вопросов не было. Стоит, однако, поду-

мать, следует ли автогазовое транспортное предприятие, которое по заявкам торговцев будет доставлять товары с оптовых баз, делать муниципальным. Гораздо быстрее это выгодное дело разовьют частные предприниматели, стоит лишь расширить мощности газозаправки. К тому же не потребуются напрягать городской бюджет.

Нейтрализаторы для автобусов на поверку оказались делом дорогим и бесперспективным. Катализаторы для них изготовляют из платины, а потому стоят эти устройства чуть ли не как полавтобуса. В Швеции

имеются недорогие нейтрализаторы, очищающие выхлопные газы водой, но неизбежно встает вопрос создания предприятия по очистке этой загрязненной воды.

— Есть другой путь, который и следует финансировать, — говорит директор «Яргортранса» Александр Пережогин. — В городе действует программа по замене изношенных автобусов ЛиАЗ-677 новыми. На старых ЛиАЗах стоят очень некачественные уральские бензиновые двигатели. Область закупила 100 новых автобусов с двигателями КамАЗа и «Автодизеля». У них более полное сгорание и меньше выбросов. Областному центру досталось 80 таких автобусов. Всего же у нас 500 машин, из которых около 60 процентов давно превысили срок службы и нуждаются в замене. Когда им на смену придут автобусы с двигателями экологических стандартов Евро-2 и Евро-3, ситуация может решительно измениться.

И все же, как бы ни пеклись депутаты о снижении выбросов автомобилями, не следует отвергать с порога и предложение Андрея Сироткина о более равномерном рассредоточении в городе тех объектов, которые как магниты притягивают к себе транспорт: грузовик — для доставки товаров, а на легковом в центре с окраин съезжаются покупатели. Кроме шума и дыма, это создает массу проблем: недостаток парковок, пробки, опасную интенсивность движения и вибрацию, губительную для исторических памятников.

При этом совсем ни к чему нарушать законы несправедливыми запретами. Те же депутаты вправе принять льготные ставки налогообложения для владельцев магазинов, кафе и ресторанов на окраине города и более высокие для таких же заведений в центре.

Андрей СОЛЕНИКОВ.