

Вне закона

Проблемы экологии сегодня не абстракция — в больших городах дышать становится трудно. На велосипедиста, который едет вдоль трассы, забитой машинами, смотрят как на сумасшедшего: он здоровье свое не поправляет, а скорее портит, вдыхая канцерогены полной грудью. Для того чтобы разъяснить ситуацию с экологическими проблемами на дорогах, мы обратились к заведующему отделом экологической и эксплуатационной оценки объектов дорожного хозяйства ФГУП «РосдорНИИ» Александру Бобкову.

— Александр Витальевич, увязывает ли как-то законодательство дороги и экологию?

— На сегодня все наши коллизии начинаются с Федерального закона «Об охране окружающей среды», статья 35. В этой статье устанавливаются требования к охране окружающей среды при размещении зданий, строений, сооружений и иных объектов. Под иными объектами понимается все что угодно, в том числе и дороги. При этом линейные объекты как таковые — железные и автомобильные дороги — федеральным законом не рассматриваются. Не надо иметь специального образования, чтобы понять — нельзя сравнивать экологическое воз-



Простейшие очистные сооружения

действие от автозаправочной станции завода (пусть даже самого большого) и автомобильной дороги, которая тянется на сотни километров, по которой перемещаются тысячи автомобилей в сутки. Тем более не корректно проводить оценку таких объектов, как АЗС и дороги, по одним и тем же принципам и критериям, как это происходит у нас. В результате дороги финансируются по остаточному принципу, а экологические требования устанавливаются как для иного, совсем не похожего на дорогу, объекта.

Экологи-проектировщики вынуждены, в соответствии с федеральным законом, оценивать автодорогу по тем принципам, которые заложены для промышленного и гражданского строительства. Простой пример: статья 38 названного закона говорит, что запрещается ввод в эксплуатацию зданий, строений, сооружений и иных объектов, не оснащенных техническими средствами и технологиями обезвреживания выбросов и сбросов загрязняющих веществ, а также обеспечивающих выпол-

нение установленных требований в области охраны окружающей среды.

Так, в водоохраных зонах мы должны строить очистные сооружения, чтобы обеспечить сброс стока с автомобильных дорог до предельно допустимой концентрации (ПДК). На сегодняшний день в законодательстве существует ПДК рыбохозяйственного и культурно-бытового значения. Например, ПДК нефтепродуктов для водоема рыбохозяйственного значения составляет 0,05 мг нефтепродуктов на литр, а водоема культурно-бытового значения — 0,3 мг/л. Так вот, Московская область требует от дорожников соблюдения ПДК водоема рыбохозяйственного значения.

Для того чтобы на автомобильных дорогах довести очистку стока от ПДК культурно-бытового значения до ПДК рыбохозяйственного значения, надо увеличить затраты на 30% при повышении глубины очистки примерно на 1%. Почему бы за эти деньги, которые на небольших мостах соизмеримы вообще со стоимостью моста, не построить, допустим, три сооружения, очищающих до 90–95% загрязнений? Они будут выгодней одного большого — и затраты меньше, и эффект больше: общая масса уловленных загрязняющих веществ увеличится в 2,5–2,8 раза.

Но нам говорят: «Нет, мы должны соблюдать требования нормативов по уровню ПДК».



Очистные сооружения глубокой очистки

