

Ольга Лебедева

Время ответить на вызов

Доэкологический этап, когда проблемы окружающей среды были не столь острыми и приоритет отдавался индустриализации, в прошлом. Действовать необходимо, времени на раскачку больше нет.

Для того чтобы детально осветить тему экологии большого города, одного выпуска журнала однозначно будет недостаточно, настолько она обширна. Перед каждым мегаполисом стоит комплекс экологических задач, которые необходимо решать для того, чтобы сделать окружающую городскую среду максимально безопасной и комфортной для жителей. Между тем любой город имеет ряд наиболее животрепещущих проблем, решить которые необходимо в первую очередь. И Санкт-Петербург не исключение.

Наиболее актуальным вопросом экологической безопасности Петербурга является высокий уровень загрязнения атмосферного воздуха. Несмотря на предпринятые в последние годы отдельные меры, острота проблемы не снизилась. Так, общий уровень загрязненности воздуха в Северной столице не менялся с 2006 года, однако есть тревожная тенденция: увеличение содержания в воздухе формальдегида и бензапирена — за последнее десятилетие их концентрация в воздухе превысила норму ПДК более чем в два раза.

«А эти вещества относятся к классам мутагенов и канцерогенов, что, несомненно, таит в себе высокую опасность для здоровья жителей города, — подтверждает председатель правления Петербургского экологического союза Семен Гордышевский. — Наблюдается также увеличение содержания диоксида азота, летучих органических соединений, взвешенных частиц».

Как следствие, растет число заболеваний органов дыхания, а по уровню заболеваемости и смертности от онкологических заболеваний Санкт-Петербург держит печальную пальму первенства. О том, что качество воздуха в Северной столице все еще неудовлетворительно, свидетельствует и состояние городских почв: по статистике за последние годы почти 50% проб почв не соответствовали гигиеническим нормативам по санитарно-химическим показателям. Можно говорить о непосредственном влиянии выпадающих осадков на этот показатель. При этом в настоящее время доля выбросов от автотранспорта составляет 80% от общего объема выбросов основных загрязняющих веществ.

РАЗГРУЗИТЬ ЦЕНТР

Транспортная нагрузка на автомагистрали города с каждым годом увеличивается, и на обратную тенденцию вряд ли стоит рассчитывать. Понятно, что проблему высокой концентрации автомобилей, особенно в центральной части города, пытаются решить многие мегаполисы, и успешно это получилось далеко не у всех. В Петербурге также приняты меры в этом направлении, например строительство КАД, постепенный переход на бензин Евро-3, Евро-4, но этого явно недостаточно. «Есть варианты решения проблемы, которые уже применяются в некоторых городах Европы и в принципе не являются уникальными. В частности, ограничение въезда индивидуального транспорта в центральную часть города, введение платы за въезд в центр города с одновременной организацией работы экотакси на этой территории, — рассуждает Семен Гордышевский. — вполне приемлемым может стать вариант, при котором часть средств, получаемых городом от введения платного въезда, может направляться на дотирование работы служб экотакси. Таким образом,



данная сфера деятельности может стать привлекательной для населения и интересной для бизнеса». Однако, по его словам, для того чтобы приведенные схемы были внедрены и оказались эффективны, нужна не только воля правительства города и интерес бизнеса, но и изменение отношения к данной проблеме самих автомобилистов. Необходимо, чтобы люди рассматривали отказ от использования личного транспорта в пользу тех же экотакси, как свой вклад в работу над улучшением экологии города. «От автомобилистов в этом вопросе также требуется экологическая сознательность, как и в плане самоконтроля за минимизацией вредных выбросов от личного автотранспорта», — считает Гордышевский.

ПРАВИЛО СЕЛЕКЦИИ

Не менее острой и до сих пор так и не решенной, несмотря на принятую в 2005 году Концепцию обращения с отходами в Санкт-Петербурге на 2006—2014 годы, остается проблема сбора и утилизации твердых бытовых отходов. Дискуссий по этому поводу как в научной среде, так и на уровне городских властей ведется немало, но реальных результатов пока не видно. На данный момент в Санкт-Петербурге функционируют два мусороперерабатывающих завода: «Опытный завод механизированной переработки бытовых отходов» и «Завод по механизированной переработке бытовых отходов-2». Однако эти предприятия работают еще с советских времен, например завод МПБО-1 эксплуатируется без ремонта уже более 40 лет. И даже с учетом реконструкции завода МПБО-2 предприятия способны переработать не более 25% всех твердых бытовых отходов города.

Согласно концепции предполагалось создание за счет бюджетного финансирования двух новых мусороперерабатывающих заводов и реконструкция уже существующих. Одно из новых предприятий администрация города намеревалась разместить в поселке Янино в Ленинградской области на одной площадке с существующим заводом МПБО-2. Конкурс на его строительство на основе ГЧП был объявлен еще в 2009 году, выиграл его греческий консорциум Helector S.A. — AktorConcessions S.A., который был намерен завершить строительство к 2015 году. Однако в сентябре прошлого года принято решение о переносе будущего предприятия предположительно в поселок Левашово в Петербурге, в связи с чем сроки реализации проекта могут затянуться. В настоящее время перспектива строитель-

ства этого единственного нового завода продолжает оставаться неясной.

Кроме того, эксперты расходятся во мнениях по поводу того, можно ли делать акцент и на сжигание отходов либо исключительно на переработку. Например, Семен Гордышевский уверен, что необходимо делать выбор в пользу переработки мусора. И прежде всего потому, что при сжигании образуются целые классы опасных веществ — полициклические ароматические углеводороды (ПАУ), диоксины — смесь полихлордibenзо-парадиоксинов (ПХДД) и полихлордibenзофуранов (ПХДФ), которые не образуются и не выделяются при хранении отходов на свалках.

«Принцип «сжечь то, что может гореть», положенный в основу МСЗ, прямо противоречит современному представлению об обращении с отходами, принципу 3R (Reduce, Reuse, Recycle). Исключение может быть сделано для опасных органических отходов, например медицинских. Все, что в отходах способно гореть, может быть использовано вторично: бумага, картон, дерево, пластик, текстиль, пищевые отходы — в виде сырья для вторичной переработки либо в качестве компоста. Этот принцип относится и к иловым осадкам и к куриному помету, основным компонентом которых является органика, — говорит Семен Гордышевский. — Сегодня уже достаточно много технологий разделения бытовых отходов — от раздельного сбора до ручного или полуавтоматизированного разделения на мусоросортировочных терминалах, — позволяющих извлечь все, что пригодно для вторичного использования или утилизации. То же, что после этого остается, пригодно для компостирования. Какая-то часть может потребоваться захоронения. Но это как раз та часть, которая при сжигании нанесет вред природе и человеку, на порядок превышающий суммарное воздействие при захоронении».

По мнению старшего научного сотрудника научно-исследовательского центра экологической безопасности РАН Юрия Скорика, не стоит категорично отказываться от технологии сжигания отходов. Она широко используется во многих странах мира. Например, в Европейском союзе около 10% отходов перерабатывается в чистый компост, 20—25% являются вторичным сырьем для производственных процессов, 30% отходов безопасно сжигаются и около 30% захораниваются на полигонах.

Нашему городу жизненно необходимо организовать селективный сбор отходов, как это принято во многих

странах мира, за примерами далеко ходить не нужно: такой подход успешно реализован в Финляндии. «Для Санкт-Петербурга особенно важно наладить раздельный сбор отходов для того, чтобы выделить опасные компоненты, содержащиеся в нашем бытовом мусоре. Ведь в общий поток попадают отработанные ртутные лампы, разбитые термометры, в которых содержится ртуть, отслужившие свой срок батарейки, которые содержат токсичные металлы, — рассказывает Юрий Скорик. — И у нас до сих пор не реализована система сбора опасных бытовых отходов у населения, хотя попытки внедрить ее неоднократно предпринимались. В городе необходимо использовать не один, а много передвижных пунктов для сбора опасных отходов в каждом домохозяйстве города». Не менее острой остается проблема утилизации токсичных промышленных отходов, так как полигон в поселке Красный Бор, где находится более полутора миллиона тонн токсичных отходов, использует отсталую технологию, исчерпал свои возможности и нуждается в срочной реконструкции. «При этом и в городе, и в области нет удовлетворительного контроля за размещением и обезвреживанием опасных отходов», — добавляет Юрий Скорик.

НУЖНА ВОЛЯ

Конечно, определенные меры, направленные на решение экологических проблем, в Санкт-Петербурге предпринимаются. В частности, город занимает передовые позиции на международном уровне в системе водоснабжения и канализации. Кроме того, положительным примером является наличие автоматизированной системы мониторинга атмосферного воздуха, позволяющей оперативно оценивать уровень атмосферных загрязнений, большое внимание уделяется вопросам озеленения, уверен директор Санкт-Петербургского научно-исследовательского Центра экологической безопасности РАН Владислав Донченко. «Однако есть еще много неразрешенных экологических проблем. Это заброшенные городские территории, транспортные пробки, в местах которых создаются опасные для человека концентрации загрязняющих веществ. Много и очень хорошо наши чиновники научились говорить о проблеме обращения с отходами, однако она по-прежнему далека от решения. Возникает вопрос: есть ли в Европе хотя бы один крупный город, в котором так остро стоит проблема отходов? Ответ очевиден, такого города нет. А много лет назад в Ленинграде

система обращения с отходами решалась на высоком уровне и у нас учились. Чего нельзя было сказать тогда о системе водоснабжения и канализации», — говорит он. Таким образом, за четверть века мы нам удалось в сложное для страны время из плохой системы водопользования сделать лучшую в Европе и утратить свои позиции в системе обращения с отходами. «Почему так получилось? Ответ прост. Все зависит от политической воли и лидеров, которые эту политическую волю могут воплотить в реальные дела. Фактически ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» — это полностью завершённый, как по структуре, так и по функциям стратегический блок системы экологической безопасности нашего города. Система обращения с отходами также должна стать следующим стратегическим блоком данной системы. Действия со стороны руководства города должны быть соответствующими», — считает Донченко.

В целом, эксперты сходятся во мнении, что для решения задач в экологической сфере в городе есть уникальный научный потенциал, квалифицированные специалисты, хорошая производственная база, отлаженные коммерческие отношения с российскими и зарубежными партнерами. Поэтому необходимы политическая воля и правильные управленческие решения властных структур для перехода к активным действиям.

«Помимо своего научного потенциала, мы имеем возможность использовать успешный опыт целых регионов, в том числе Западной Европы и Скандинавии. В зависимости от той задачи и области, в которой она лежит, можно ориентироваться на практику тех городов, которые максимально эффективно — экологически и экономически — справились с аналогичной проблемой, таким образом, аккумулируя и внедряя лучшее, — уверен Семен Гордышевский. — Главное — это осознать, что действовать необходимо и времени на раскачку у нас больше нет. Дозкологический этап, когда проблемы окружающей среды были не столь острыми и приоритет отдавался индустриализации, в прошлом. Мы находимся в ситуации экологического вызова, и необходима хорошо обоснованная и понятная программа действий, позволяющая в обозримо короткие сроки (3—5 лет) добиться позитивных изменений в решении самых острых городских экологических проблем. В этой программе должны быть задействованы все: власть, бизнес, население».



Аналогичного мнения придерживается и Владислав Донченко. «Основной ключ к решению существующих проблем и Петербурга, и страны в целом — наличие политической воли. А механизмы и технологии мы вполне способны разработать и адаптировать, это вопрос средств и времени. Но курс должен задаваться на государственном уровне. Яркий пример — феде-

ральный закон о госзакупках №94, по причине которого во многих отраслях, где государство финансирует проекты, в том числе и экологического характера, приоритет отдается цене, а не качеству. Это тупиковый путь. Поэтому, помимо эволюции инструментария, измениться должен прежде всего подход на уровне управленческих решений».