

УДК 69.059.1  
ФОРМИРОВАНИЕ ЦЕЛЕВЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ  
КАК ПУТЬ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОМФОРТНОЙ И ЭКОЛОГИЧЕСКИ  
БЕЗОПАСНОЙ СРЕДЫ ОБИТАНИЯ В МЕГАПОЛИСАХ РОССИИ

В.Н. ДЕНИСОВ

Государственное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАОЧНЫЙ  
ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
Санкт-Петербург, Россия

Основной целью социально-экономического развития российских городов на долгосрочную перспективу является создание комфортной и экологически безопасной среды обитания, способствующей улучшению здоровья населения, продлению активного периода жизнедеятельности, рождению здорового поколения, что декларируется многими национальными документами, включая Конституцию РФ.

Отличительной особенностью многомиллионных городов России является наличие огромного количества производственных, транспортных и социально-бытовых объектов, имеющих высокую ресурс- и энергоемкость, что отрицательно сказывается на экологической обстановке. Мощный экологический прессинг испытывают, прежде всего, городские зоны жилой застройки, что проявляется в повышенных уровнях загрязненности воздушной среды и низком качестве санитарного состояния жилых территорий.

Основная часть загрязнений воздушной среды (в Москве до 90 %, в Санкт-Петербурге – до 75 %) приходится на функционирование объектов жилищно-коммунальной сферы и дорожного комплекса, поэтому особенно сильно загрязнены магистрали городов с интенсивным движением автомашин. В последние годы уровень загрязнения атмосферного воздуха окисью углерода, взвешенными веществами, фенолом и бенз(а)пиреном возрос и в наиболее крупных городах России многократно превышает предельно-допустимые концентрации.

Необходимо подчеркнуть, что концентрация пыли, в том числе мелкодисперсных частиц, и других загрязняющих веществ повышена именно в приземном слое атмосферного воздуха, т. е. на уровне 1–3 этажей, что усугубляет ситуацию.

Медиками доказано, что «благодаря» «экологическому прессингу» со стороны объектов автотранспортного комплекса продолжительность жизни среднестатистического жителя крупного города России сокращается на 4–5 лет, что для Санкт-Петербурга эквивалентно ежегодному уменьшению численности населения на 8 тыс. человек.

Эксперты прогнозируют к 2020 году в Санкт-Петербурге при сохранении выявленной тенденции в суммарном загрязнении атмосферного воздуха увеличение заболеваемости по различным нозологиям от 20 % до 400 % (новообразований – в 2 раза, болезней крови – в 3 раза).

Приоритетным видом загрязняющих атмосферный воздух городов Европы веществ признаны взвешенные частицы диаметром менее 10 микрон, называемые обычно РМ-10 и особенно менее 2,5 микрон (РМ-2,5). Массовая доля РМ-частиц по данным детальных исследований составляет 0,58–0,70 общей массы взвешенных частиц (TSP).

Анализ многочисленных материалов зарубежной литературы показывает, что рассматриваемая проблема остается чрезвычайно актуальной. По результатам работ зарубежных специалистов наиболее существенными источниками поступления РМ-частиц в атмосферный воздух являются:

- пыление при производстве строительных работ (особенно при перемещении грунтов и других сыпучих материалов, в т.ч. при дорожном строительстве) – 4 %;

- автомобильные дороги – 32,9 %;

- эрозия почвенного покрова, точечные промышленные источники и др. – 24,1%.

Антигололедные материалы в городах РФ, применяемые службами по содержанию автодорог в зимний период года, не современны, способствуют увеличению запыленности в примагистральных зонах.

В РФ использование шипованной резины законодательно не регламентировано ни на федеральном, ни на региональном уровнях. Во всех 27 странах Евросоюза такой закон действует. В Европе всерьез озабочены разработкой эффективных стратегий по сокращению территорий крупных городов, характеризующих высокими концентрациями РМ-частиц как приоритетным видом загрязняющих атмосферный воздух веществ. Немалые усилия прилагаются при решении вопросов совершенствования системы управления качеством окружающей среды.

В последнее десятилетие XX века экологический менеджмент концептуально возник благодаря усилиям ряда международных организаций, прежде всего, международной организации по стандартизации (ИСО), Всемирной организации здравоохранения, ряда международных комиссий ООН как конкретная мера по реализации Концепции устойчивого развития. В настоящее время экологический менеджмент в сфере дорожно-транспортного комплекса (ДТК) представляет собой совокупность правовых средств, мер организационно-технического, финансового, воспитательного и иного характера, лежащих в основе взаимоотношений процедур, документированных в соответствии с требованиями международных стандартов ИСО 14001, ИСО 9001 и идентичных им национальных стандартов РФ.

К сожалению, в РФ не все принципы экологического менеджмента, декларируемые международными документами выполняются, в том числе, принцип по идентификации экоаспектов и экофакторов (выбросов, сбросов вредных веществ, отходов), требующий проведения инвентаризации источников и механизмов возникновения угроз со стороны объектов ДТК для окружающей среды и здоровья населения, на основе современной международной нормативной базы.

Государственное, муниципальное и районное регулирование санитарного состояния городской среды Санкт-Петербурга по фактору загрязненности атмосферного воздуха за счет пылевых эмиссий должно охватывать широкий круг вопросов, учитывающих специфику источников и механизмы образования мелкодисперсных частиц:

- стабилизация открытых источников пыления на объектах стройиндустрии, включая контроль грязи из-под шасси грузовых автомобилей;

- проведение работ по ремонту и реконструкции газонов, направленных на снижение выбросов мелкой взвеси на тротуары и обочину дорог с талой и дождевой водой, а также предусматривающих укрепление верхнего почвенно-травяного слоя с помощью газонных решеток;

- сертификация технологий очистки и содержания автомагистралей с использованием контрольно-измерительной аппаратуры, фиксирующей РМ-эмиссии;

- уборка улиц и придомовых территорий с использованием современной вакуумной уборочной техники;

- регламентация использования воды при уборке улиц (смыв грязи, мытье улиц и разбрызгивание воды);

- обоснование и выбор способа обработки автодорог в зимний период года (песок, песчано-соляные смеси, жидкостные антигололедные соединения).

Россия, признавая человеческую жизнь и здоровье граждан наивысшей ценностью, к сожалению, существенно отстает не только в проведении эколого-гигиенических исследований, но и в части восприятия общемировой практики, использования уже достигнутых результатов по оценке воздействия, нормированию приоритетных загрязняющих веществ и внедрению первоочередных мер, направленных на улучшение эколого-гигиенической и санитарно-эпидемиологической обстановки в крупнейших городах. Отставание составляет 25–30 лет.

Необходимо формирование федеральной/региональной целевой Программы по снижению рисков загрязнения городской среды приоритетными видами загрязняющих веществ, возникающих при функционировании объектов жилищно-коммунальной сферы и дорожного комплекса, а также стройиндустрии. Как второй шаг требуется скорейшая проработка методических основ в рамках данной проблемы.

Реализация I этапа Программы создаст объективные условия для существенного и устойчивого снижения в последующий период (2014–2025 гг.) уровня негативного воздействия объектов дорожного комплекса и жилищно-коммунальной сферы на окружающую среду и здоровье населения Санкт-Петербурга и приведения его в соответствие с уровнем, достигнутым в большинстве европейских стран.

Важнейшими разделами I этапа Программы (2010–2013 гг.) являются:

- организация работы по совершенствованию регионального законодательства в сфере оздоровления окружающей среды, финансово-экономических механизмов стимулирования в области санитарного содержания и благоустройства городских территорий;

- внедрение в структурных подразделениях сферы ЖКХ и дорожного комплекса Санкт-Петербурга систем экологического менеджмента и экологического аудита;

- совершенствование нормативно-методической и технологической базы в сфере оздоровления окружающей среды при функционировании объектов жилищно-коммунальной сферы и дорожного комплекса;

- информационно-аналитическое и научное обеспечение реализации настоящей Программы, мониторинг эколого-гигиенических аспектов деятельности субъектов жилищно-коммунальной сферы и дорожного комплекса.

Для последующих этапов Программы основные разделы, а также перечень целевых показателей будут разработаны дополнительно.