КАКИМ ВОЗДУХОМ ДЫШИТ МЕГАПОЛИС?

Что представляет собой мегаполис? Это огромный город. Таковым в нашей республике является Ташкент. Экологическая картина любого мегаполиса не самая лучшая. Сильно техногенное влияние на воздух, воду и почву в городе. Одной из главных экологических проблем является загрязнение атмосферного воздуха.

«Зеркало XXI», 8.12.2008г. **Что представляет собой мегаполис? Это огромный город. Таковым в нашей республике является Ташкент. Экологическая картина любого мегаполиса не самая лучшая. Сильно техногенное влияние на воздух, воду и почву в городе. Одной из главных экологических проблем является загрязнение атмосферного воздуха.**

В экологии существует такое понятие, как индекс загрязнения атмосферы (ИЗА). ИЗА > 14 — загрязненность воздуха очень высокая; 7 < ИЗА < 14 - загрязненность воздуха высокая; 5 < ИЗА < 6 - загрязненность воздуха относительно высокая; ИЗА < 5 - загрязненность воздуха низкая. В ходе мониторинга узбекскими экологами был выведен ИЗА Ташкента. В 1999 году он составлял 6,48, а в 2007 - 5,71. Согласно шкале ИЗА, в столице загрязненность воздуха колеблется от высокой до относительно высокой. Если сравнить показатели ИЗА Чирчика (4,40 - 3,35) и Ташкента, то сразу видна разница между мегаполисом и небольшим городом. Самые низкие ИЗА у Бекабада (2,27), Намангана (2,26), Гулистана (1,85).

Основными источниками загрязнения воздуха являются предприятия строительной индустрии и автотранспорт, на долю которого приходится 94% загрязнения воздуха в целом.

Безусловно, существуют и другие источники загрязнения воздушной среды: металлургия, химическая, легкая и пищевая промышленности, однако выбросы этих предприятий не превышают предельно допустимых санитарных норм. В 1996 — 2000 годы наблюдалось резкое увеличение выбросов загрязняющих веществ, связанное с ростом числа индивидуальных автомашин. Ввозятся иномарки, находящиеся в эксплуатации сверх установленного срока, не отвечающие современным требованиям, используется

низкосортное топливо, несовершенна система управления дорожным движением при низком качестве дорожных покрытий автодорог, шоссе, магистралей.
Вредные выбросы связаны с износом и старением подвижного состава. Более половины автотранспорта государственного сектора и 40 процентов индивидуального эксплуатируются свыше восьми лет. К повышенному выбросу вредных веществ в атмосферу приводят несовершенство конструкции двигателей и слабая ремонтная база автомобилей. Согласно данным Узгидромета, среднегодовые концентрации окиси углерода в городах республики, где проводятся наблюдения за уровнем загрязнения атмосферного воздуха, колеблются от 2 до 4мг/м куб., при этом в центре Ташкента на перекрестках в момент остановки автомобилей перед светофором его концентрация в 20 раз превышает установленный норматив.
Недостаточное количество подземных и надземных переходов, низкий уровень дорожной культуры как пешеходов, так и водителей приводит к дополнительным выбросам в атмосферу из-за вынужденных торможений и резкого разгона. Причины, по которым возникает проблема загрязнения атмосферного воздуха, человек создает сам, но и решить их он тоже может сам. Чтобы снизить количество выбросов автотранспортом, нужны реконструкция и строительство автодорог. В Ташкенте за последние годы практически заново выстроены многие дороги и реконструированы улицы города.
Ежегодно Госкомприродой РУз совместно с МВД и Министерством здравоохранения РУз с привлечением Узнефтетегазинспекции по всей республике в два этапа проводится операция «Чистый воздух». В ходе ее проверяется экологическое состояние автотранспортных предприятий, автозаправок, станций технического обслуживания (автосервисов) и автотранспорта.
Автомобили подвергаются проверке на содержание токсичности и дымности. В Ташкенте, начиная с 2000 года, действует экологический взвод. Он ежедневно на постах безопасности дорожного движения, расположенных на
Ташкентской кольцевой автомобильной дороге, ведет контроль токсичности отработанных газов. В целом по республике количество автомобилей, эксплуатируемых с повышенной токсичностью и дымностью, колеблется в пределах десяти процентов. Наиболее экологически неблагополучным является городской общественный транспорт, работающий на топливе низкого качества и эксплуатируемый (не весь транспорт, но значительная его часть) сверх установленного срока. Чтобы заменить все автобусы, маршрутки и другие виды общественного транспорта, требуются большие материальные затраты. Постепенная замена все-таки происходит — по улицам столицы ездят уже целых три вида «зеленых» автобусов.
Реализуется типовой проект экологического пункта «Экотрансназорат». Цель предельно ясна: пункты экологического контроля располагаются на дорогах на определенном расстоянии друг от друга, где опытными сотрудниками осуществляется экодосмотр «сомнительных» автомобилей.
В соответствии с разработанными мероприятиями более 500 автомобилей в год переводятся на альтернативные виды использования газового топлива. Темпы низкие, что объясняется отсутствием в республике производства по выпуску газобаллонного оборудования. Числа автомобилей, работающих на газовом топливе, составляет лишь 3,4 процента от общего числа. Неудовлетворительное состояние дорожного покрытия напрямую влияет на загазованность нашего воздуха, вынуждая автотранспорт работать в экстремальном режиме. А возникающая при этом еще и запыленность доставляет много хлопот жителям домов, расположенных вдоль автомагистралей.
Очагами выбросов пыли являются также строительные площадки — не везде

соблюдаются защитные меры, предусмотренные строительными технологиями. Впрочем, чистоту нашего городского воздуха жители научились определять сами, когда своеобразным индикатором является видимость гор. Однако в редкие весенне-летне-осенние дни удается их увидеть — разве что после дождя, а ведь об опьяняющем свежем горном воздухе ташкентцы знают не понаслышке. Видимо, поэтому мировая практика показывает одинаковый сценарий развития мегаполисов — деловой, активный центр и престижные спальные районы на окраинах или за чертой города для богатых людей. Жилье же в центре — для малоимущих слоев населения. Эта тенденция докатилась и до СНГ. Московская элита, выбрав живописную и экологически чистую Рублевку, показала пример состоятельным москвичам. Дойдет ли такая тенденция до Ташкента? Скорее всего, да, но произойдет это, пожалуй, не ранее чем через 15-20 лет.
А какую воду мы пьем? В окружающую природную среду республики сбрасывают сточные воды порядка 500 объектов-водопользователей с общим объемом водоотведения более 6 000 млн. м/куб. — из них объем загрязненных сточных вод составляет 141 — 150 млн. м/куб. в год. Большинство водотоков являются умеренно-загрязненными или загрязненными. Согласно проведенным исследованиям, очень сильно загрязнены отдельные водотоки Ташкента и Ташкентской области — такие, как река Чирчик и канал Салар. По Ташкентской области подземные воды загрязнены под влиянием промышленных объектов, сосредоточенных в долинах рек Чирчик и Ахангаран. На локальных участках города уровень загрязнения изменялся от 2 до 10 ПДК (Куйлюкская, Пахтинская нефтебазы, участки железной дороги, отдельные склады ГСМ, автомойки, АЗС, Саларская станция аэрации, ГАО «ТТЗ», ТАПОиЧ, Ташметрополитен, а также жилой массив Сергели).
В мегаполисе загрязнение водных ресурсов антропогенного происхождения можно идентифицировать следующим образом: — загрязнение в результате индустриальной деятельности в черте города; — источники бытового загрязнения в районах города. Поверхностные и подземные воды загрязняются стоками промышленных и коммунальных предприятий населенных пунктов и городов, не имеющих очистных сооружений или таких сооружений, но работающих неэффективно. Доля промышленных предприятий, в общей нагрузке влияющих на качество воды, составляет менее 20 процентов, но они порождают местные очаги загрязнения и являются основными источниками загрязнения воды тяжелыми металлами и другими токсичными веществами, имеющими тенденцию аккумулирования в водоемах.
Существуют ли пути улучшения экологической ситуации в Ташкенте? Безусловно, существуют, и одним из них, по нашему мнению, является планирование вновь строящихся городских автодорог с минимальным четырехрядным движением в каждом направлении. Примером удачной планировки является проспект Дружбы народов с высокой пропускной способностью транспорта и зеленой зоной, являющейся своеобразным санитарным кордоном между автомагистралью и жилыми домами. Увеличивающийся парк автотранспортных средств создает нагрузку на городские автодороги, однако не все наши улицы имеют резерв для расширения, и здесь от органов Госавтоинспекции требуется комплексный подход к решению этой проблемы. Ташкент — мегаполис, с населением, превышающим 2,5 млн человек. Жизнь и здоровье этих людей зависят от качества окружающей среды.
Максад ДЖАНГИРОВ.
«Зеркало XXI», 8.12.2008г.

Добро пожаловать на канал SREDA.UZ в Telegram

17.02.2009