

## ЧЕМ МЫ ДЫШИМ В ГОРОДЕ

В последнее время жители Могилева стали больше обращать внимание на состояние атмосферного воздуха в городе, бывают жалобы, хотя и носящие иногда субъективный характер, на то, что воздух сильно загрязненный. Проблема не нова, характерна практически для любого крупного города в мире. Однако для адекватного понимания путей решения проблемы необходим анализ причинно-следственных связей. Так, иногда можно услышать, что виновато то обстоятельство, что Могилев - ярко выраженный промышленный центр, а еще и добавились предприятия участка № 4 свободной экономической зоны «Могилев» (т.н. Южного промышленного узла). Да, промышленные предприятия вносят определенный вклад в уровень загрязнения атмосферного воздуха, но, например, согласно данным Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь, на современном этапе в Могилеве около 72 % валовых выбросов загрязняющих веществ в атмосферу приходится на нестационарные (передвижные) источники, прежде всего автотранспорт. Просто вдумайтесь: на стационарные источники (промышленные предприятия, котельные, печное отопление объектов и жилого частного сектора и т.д.) вместе взятые - соответственно 28%, менее одной трети от общего валового выброса. Количество автотранспорта в городе выросло с начала 90-х годов более чем в 20 (двадцать!) раз. Достаточно найти, к примеру, в Интернете видео улицы Первомайской в 1992 году и современное, и визуально сравнить интенсивность дорожного движения.

Результат грандиозного роста числа автомобилей - возникновение «пробок», особенно в «час пик», на городских магистралях. Про резко обострившуюся проблему свободных парковочных мест говорить не будем, а вот при «пробках» происходит наибольшее выделение загрязняющих веществ с выхлопными газами ввиду «рваного» ритма движения. Помимо «традиционного» спектра автомобильных выхлопов - от оксидов азота до непредельных углеводородов - такое количество выбросов существенно отразилось на уровнях загрязнения воздуха формальдегидом и фенолом. Согласно научным данным, значительная часть этих веществ образуется «вторичным» путем фотохимических реакций тех же непредельных углеводородов от выбросов автотранспорта в атмосфере при определенных погодных явлениях. Формальдегид, по данным Международного агентства по изучению рака, является достоверным канцерогеном для человека, может при ингаляционном пути поступления вызывать лейкозы, рак полости рта, носа, легких, предстательной железы, головного мозга, толстой кишки, кожи, почек. Фенол при хроническом (длительном постоянном) воздействии оказывает негативное влияние на органы дыхания, сердечно-сосудистую и центральную нервную системы, печень, почки.

Какие же достижимые и эффективные пути снижения нарастающего негативного влияния от автотранспорта существуют? Поскольку с этой проблемой уже достаточно давно столкнулись в экономически развитых странах, наиболее часто применяемыми мерами в тех же европейских городах являются следующие: ограничения движения автотранспорта в центральных частях городов, строительство объездных дорог и развязок, подземных или надземных пешеходных переходов, постоянное повышение экологических требований к двигателям, включая материальное стимулирование в системе пошлин на ввозимые автомобили и электромобили, широкое развитие и продвижение велотранспорта и

электротранспорта с созданием соответствующей инфраструктуры как экологически чистой альтернативы, проведение мероприятий типа «Дня без автомобиля», тематическая социальная реклама на бигбордах и по телевидению, и т.д. В столице нашей страны Минске развитие велосипедной инфраструктуры нашло широкое применение, а одним из последних знаменательных событий станет перспективная обкатка на городских маршрутах нового экологически чистого вида городского пассажирского транспорта - электробусов отечественного производства.

Большие подвижки заметны и в Могилеве, во многом благодаря усилиям органов власти и других ведомств. Тот же красавец новый Пушкинский мост и реконструированный съезд к нему с площади Орджоникидзе – это, помимо других положительных моментов, очень серьезный вклад в защиту городского атмосферного воздуха и экологии вообще. Многие помнят диковатые транспортные «пробки» по утрам из Заднепровья к пл.Орджоникидзе, и по вечерам в обратном направлении, особенно, если там случались ДТП, это просто загаживало воздух в центральной части города, теперь же имеются серьезные предпосылки к снижению данной вредной нагрузки. Постепенно развивается и велоинфраструктура, если удастся завершить создание данной сети тем, что из спальных районов по велодорожкам можно будет добираться в центр и другие районы, это будет серьезным стимулом для дальнейшего продвижения байков как транспорта в Могилеве.

Однако, для того, чтобы воздух в городе сделать чище и помочь сохранить здоровье горожан, должны действовать не только органы власти и компетентные ведомства. Каждый может вносить свою лепту в это благое дело. Можно разглагольствовать и ныть о вреде промышленных выбросов от предприятий, а потом сесть в свой автомобиль и лично принять участие в загрязнении атмосферы города, создав с другими утром «Международного дня без автомобиля», объявленного властями, грандиозную «пробку» на проспекте Мира от «высотки» до ул. Первомайской, но это отрицательный вклад. Предъявляя требования к другим, хорошо бы было начать с себя, и тогда совместная работа поможет улучшить ситуацию.

Врач-гигиенист (заведующий отделением  
социально-гигиенического мониторинга)  
УЗ «Могилевский зональный центр  
гигиены и эпидемиологии»

В. Соловьев