

В Москве впервые за 10 лет измерят вредные выбросы от машин

06.05.2014

В Москве впервые за 10 лет измерят выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспорта - личного, грузового, а также от автобусов. Замеры проведут в течение двух лет на всех улицах столицы в режиме суточного и недельного мониторинга. Помимо данных за прошлые годы, специалисты сделают прогноз до 2030 года. Как рассказал М24.ru источник в департаменте природопользования и охраны окружающей среды, на исследование потратят 14,5 млн рублей.

При оценке будут учитывать содержание в воздухе оксида углерода, оксида азота, дисперсных частиц (пыли), соединений свинца, серы, содержание аммиака, азота и других веществ. "Расчет выбросов загрязняющих веществ будет производиться при движении транспортных средств по городским улицам и дорогам, а также при пуске и прогреве двигателя после стоянки", - отметил собеседник М24.ru.

Оценивать будут вредные вещества, которые поступают в атмосферу от легковых автомобилей до 3,5 тонн, грузовых машин более 3,5 тонн и более 12 тонн на МКАДе, а также от автобусов. Отдельно рассмотрят выбросы от автотранспорта с бензиновым и дизельным двигателями.

Как рассказал собеседник М24.ru, транспортные потоки будут исследовать на всей улично-дорожной сети, вплоть до дорог местного значения. Везде проведут суточный и недельный мониторинг в будни и выходные дни. При этом могут быть выбраны "базовые участки", которые обследуют более подробно.

"В Москве расчет выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от автотранспорта не проводился уже более 10 лет. За прошедший период времени существенно изменился состав автопарка, качество моторного топлива, условия дорожного движения и протяженность улично-дорожной сети. Поэтому ранее полученные данные устарели", - сообщил источник в департаменте.

Уточняется, что исследование охватит период с 2011 по 2016 годы. Исходя их полученных данных, специалисты спрогнозируют изменение выбросов от автотранспорта до 2030 года. Работу планируют завершить к концу 2016 года. В пресс-службе департамента природопользования не смогли прокомментировать, как будут в дальнейшем использованы эти данные.

Сейчас в столице около 5 млн зарегистрированных автомобилей и порядка 7 тысяч автобусов. По данным Мосэкомониторинга, в 2004 году в атмосфере содержалось 1.6-1.7 мг/м³ углеводородов в жилых районах вдали от дорог и предприятий и 1.7-1.9 мг/м³ - вблизи автомагистралей. Хотя, по нормативам РФ, суммарных углеводородов в воздухе вообще быть не должно. Кроме того, по данным департамента транспорта, за последние 12 лет автомобилизация в Москве выросла на 60%, то есть прирост составляет 5% в год. Таким образом, от 3 до 5% в год возрастает и загрязнение диоксидом азота, который очень сложно нейтрализовать.

Напомним, 1 сентября 2015 года фурам с двигателем ниже класса "Евро-2" запретят движение в пределах МКАД. Кроме того, в пределы Третьего транспортного кольца не смогут въехать грузовики с двигателем класса ниже "Евро-3". Предполагается, что запрет коснется 300 тысяч единиц большегрузного транспорта. Из них 114 тысяч - класса "Евро-1" и ниже.

Кроме того, с 1 января на российских заправках [запрещено продавать топливо ниже экологического класса "Евро-3"](#), а Москва окончательно перешла на стандарт "Евро-4". В настоящее время в автобусном парке столицы 12 тысяч автобусов уже используют топливо класса "Евро-5".

Власти также обсуждают проект экологической стратегии до 2020 года, согласно которой может быть введена зависимость транспортного налога от экологического класса машины. Правда, конкретная скидка для машин с двигателями "Евро-4" или "Евро-5" в стратегии не указывается.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин отметил, что в последние годы москвичи, в основном, покупают автомобили, соответствующие экологическим нормам "Евро-4" и "Евро-5". "Загрязнения от них поступают несущественные, ими можно пренебречь", - сказал он.

Однако весь автотранспорт, даже соответствующий классам "Евро-4" и "Евро-5", влияет на образование пыли на дорогах, которая оказывает пагубное воздействие на атмосферу, здоровье людей, зеленые насаждения. "Мы провели исследование и выяснили, что шипованная резина выбивает частицы из асфальтового покрытия, в результате чего за зимний сезон в воздух и воду уходит порядка 400 тысяч тонн мельчайших частиц. Нужно менять стандарты на шипованную резину и использовать ту, которая не выбивает асфальтовое покрытие", - отметил Блинкин.

Руководитель Московского городского общества защиты природы Галина Морозова подтвердила, что в Москве в последние годы очень повысилась запыленность. "Мониторинг на одних и тех же

дорогах нужно проводить в разное время года при различных погодных условиях, потому что зимой из-под колес разлетается еще и смесь противогололедных реагентов со снегом", - сказала она.

Председатель комиссии по экологической политике Мосгордумы Вера Степаненко считает, что, помимо воздействия на атмосферу загрязняющих веществ, нужно провести анализ их влияния на здоровье человека. "Не всегда превышение какого-то показателя ведет к появлению заболевания. Поэтому необходимо проводить также оценку влияния вредных веществ на здоровье человека. Сейчас такие исследования не проводятся", - отметила она.

Наталья Савельева

Источник: Москва 24 (www.m24.ru)

Адрес страницы: <http://orehovo-borisovo-juzhnoe.mos.ru/presscenter/news/detail/1027156.html>

[Управа района Орехово-Борисово Южное](#)