

БЕЗУГЛЕРОДНАЯ ДИЕТА

СОГЛАСНО ПРАВИЛАМ МЕЖДУНАРОДНОГО ОЛИМПИЙСКОГО КОМИТЕТА (МОК), СТРОИТЕЛЬСТВО СПОРТИВНЫХ И ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ БУДУЩИХ ОЛИМПИЙСКИХ ИГР НЕВОЗМОЖНО БЕЗ СОБЛЮЖДЕНИЯ ПОВЫШЕННЫХ ПРИРОДООХРАННЫХ МЕР. ОДНИМ ИЗ САМЫХ ОПАСНЫХ ИСТОЧНИКОВ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ОСТАЮТСЯ ВЫХЛОПНЫЕ ГАЗЫ АВТОТРАНСПОРТА. СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ ОЛИМПИЙСКОГО СОЧИ РАЗРАБОТАЛИ НОВЫЙ СПОСОБ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ, СПОСОБСТВУЮЩИЙ УМЕНЬШЕНИЮ КОЛИЧЕСТВА ПРОБОК И ЗАГРЯЗНЕНИЮ ВОЗДУХА.

АННА ГЕРОЕВА

ЗЕЛЕННЫЕ СТАНДАРТЫ Как и любую страну, принимающую Олимпийские игры, МОК обязал Россию применять при строительстве спортивных и инфраструктурных объектов так называемые зеленые стандарты — свод строительных норм и правил, ведущих в итоге к снижению нагрузки на окружающую среду. Организаторы Олимпиады в Сочи в заявочной книге МОК уверили, что все экологические стандарты будут тщательно соблюдаться, благодаря чему на олимпийской стройке удастся свести выбросы CO₂ до нуля.

На старте олимпийской стройки представители Министерства природных ресурсов и экологии РФ (Минприроды) заявляли, что соблюсти заявленный нулевой баланс вряд ли удастся (BG писал об этом в декабре 2009 года). Сегодня представители министерства уже не столь категоричны. В официальном ответе Минприроды на вопросы BG сказано, что «реализация природоохранных и инфраструктурных проектов в рамках подготовки Олимпийских игр позволила в несколько раз улучшить экологическую ситуацию в Сочи». «Нулевой баланс в Сочи соблюден», — прокомментировал BG заместитель министра природных ресурсов и экологии Ринат Гизатуллин.

В рамках строительства инфраструктурных и олимпийских объектов были реализованы различные природоохранные проекты, в том числе в транспортной инфраструктуре. «Благодаря модернизации транспортной инфраструктуры, котельных и пр. атмосферный воздух стал чище в два раза по сравнению с декабрем 2007 года (до начала строительства) — с 1,2 ПДК до 0,6 ПДК. В городе решена застарелая проблема пробок, которые превращали курорт в загазованный город», — сообщили в пресс-службе Министерства природных ресурсов и экологии.

Еще до начала строительства новой транспортной системы в Сочи эксперты немецкого энергетического агентства DENA подготовили аналитический отчет по энергоэффективности зимней Олимпиады-2014 в Сочи. Авторы документа указывали, что «проведение зимних Олимпийских игр 2014 года является шансом для кардинальных изменений в транспортной сфере в сторону снижения выбросов CO₂. Принятая транспортная концепция будет в течение долгого времени определять распределение транспортных потоков по видам транспорта и видам транспортных средств».

Транспортная концепция DENA предусматривала несколько новаций. В частности, авторы предлагали осуществлять пассажироперевозки за счет общественного транспорта с гибридными двигателями. В докладе подчеркивалось, что гибридные приводы позволили бы уменьшить потребление дизельного топлива или природного газа на 10–30%. Использование автобусов на биогазе может снизить выбросы CO₂ на 95% по сравнению с дизельными автобусами. А автомобили, работающие на водородной энергии, могут снизить прямые выбросы CO₂ на транспорте на 80%, считали авторы доклада.

Помимо использования олимпийского транспорта на современных моторах предлагалось реорганизовать пас-



СТРОИТЕЛЬСТВО СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СОЧИ ПОЗВОЛИЛО СНИЗИТЬ ВРЕД, НАНОСИМЫЙ ЭКОЛОГИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ИСПОЛЗУЮЩИМСЯ ВО ВРЕМЯ ИГР

сажиропоток при приезде и отъезде гостей Олимпиады путем частичного перевода пассажиров с воздушного транспорта на железнодорожный.

ОКОЛО «НУЛЯ» К сожалению, развитие автомобильных технологий идет несколько медленнее, чем прогнозировали специалисты DENA. Водородных заправок для машин с соответствующими моторами в Сочи не появилось, как не появилось и сети легкового транспорта на электрической тяге. Однако все эксперты высоко оценивают работу транспортной системы олимпийской столицы. «В целом транспортная схема позволила грамотно распределить потоки автомобилей, что привело к сокращению выбросов CO₂, как минимум, наполовину. Думаю, что этот транспортный проект может быть примером для всего Причерноморского регио-

на», — говорит генеральный директор общественной организации «Совет по экологическому строительству» Гай Имз.

Конечно, Олимпиада не стала панацеей от всех экологических проблем. В воздухе Сочи количество формальдегида и диоксида азота по-прежнему превышает норму. А опрошенные BG экологи говорят, что действительно далеко не все объекты транспортной инфраструктуры были построены без нарушения природоохранного законодательства. «Река Мзымта превратилась в грязную канаву из-за строительства дороги Адлер—Красная Поляна. В Ванкувере, к слову, ездили по грунтовой дороге, тоже было неплохо», — заявил BG глава WWF в России Игорь Честин. Он добавляет, что ущерб окружающей среде нанесли и выхлопные газы общественного транспорта, который в качестве топлива использовал бензин, а не водород, как планировалось первоначально.

Так или иначе, пока что трудно подсчитывать ущерб, нанесенный окружающей среде за счет транспортной инфраструктуры. Проанализировать объемы загрязнения можно будет не раньше чем закончатся Паралимпийские

игры и наладится пассажиропоток в Сочи. «Это произойдет в конце 2014 года. Говорить об итогах пока рано», — считает Игорь Честин.

О том, что официальных итогов анализа объемов нагрузки на окружающую среду пока нет, заявляют и в UNDP ПРООН/ГЭФ/Минприроды России, дававшей свои рекомендации для организации и строительства инфраструктуры в олимпийском Сочи. Минприроды подготовило в 2012 году документ «Комплексная стратегия и план действий по сокращению углеродных выбросов транспортными средствами во время подготовки и проведения Олимпиады», в котором подробно рассматривалась сложившаяся транспортная ситуация в г. Сочи и были выданы конкретные рекомендации по ее улучшению. Документ был передан в Министерство транспорта Российской Федерации и в АНО «Транспортная дирекция Олимпийских игр». О выполнении и результатах рекомендованных действий можно будет судить по окончании Олимпийских и Паралимпийских игр, когда будет опубликован отчетный документ Минприроды России, сообщивший в экологическом отделе Программы развития ООН. ■

ТРАНСПОРТНАЯ СХЕМА СОЧИ ПОЗВОЛИЛА ПРАВИЛЬНО РАСПРЕДЕЛИТЬ ПОТОКИ АВТОМОБИЛЕЙ, ЧТО ПРИВЕЛО К СОКРАЩЕНИЮ ВЫБРОСОВ CO₂, КАК МИНИМУМ, НАПОЛОВИНУ. ЭТОТ ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОЕКТ МОЖЕТ БЫТЬ ПРИМЕРОМ ДЛЯ ВСЕГО ПРИЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА