

Проблема загрязнения города

И. И. Бочкарева^{1}*

¹ Сибирский государственный университет геосистем и технологий, г. Новосибирск,
Российская Федерация
* e-mail: family_i@mail.ru

Аннотация. В работе рассматриваются причины загрязнения территорий города твердыми коммунальными отходами. Одним из обстоятельств замусоривания урбанизированных территорий автор считает недостаточную проработанность по определению ответственных за конкретные земельные участки. В работе в качестве примера приведены участки вдоль ограждения опасных зон железнодорожных путей, после установления которых резко возросло количество оставляемого вдоль них бытового мусора. Определить принадлежность участков по публичной кадастровой карте не представляется возможным, так как на них даже не установлена категория использования земель.

Ключевые слова: твердые коммунальные отходы, город, мусор, территории

City pollution problem

I. I. Bochkareva^{1}*

¹ Siberian State University of Geosystems and Technologies, Novosibirsk, Russian Federation
* email: family_i@mail.ru

Annotation. The paper discusses the causes of urban pollution with solid municipal waste. One of the reasons for the littering of urbanized territories, the author considers the lack of elaboration in determining those responsible for specific land plots. In the paper, as an example, sections are given along the fence of hazardous areas of railway tracks, after the establishment of which the amount of household waste left along them has sharply increased. It is not possible to determine the ownership of land plots using a public cadastral map, since they do not even have a category of land use.

Keywords: municipal solid waste, city, garbage, territories

Одним из ведущих трендов в экологии стало обращение с отходами, особенно, с твердыми коммунальными отходами (ТКО). Изменение законодательства в последние годы во многом посвящено именно этим назревшим вопросам, в стране появились региональные операторы по обращению с ТКО, федеральный оператор по обращению с отходами 1–2 классов опасности [1, 2].

К сожалению, пока все эти меры не избавляют населенные пункты, как крупные города, так и небольшие поселения, от мусора на улицах. Причин здесь несколько, это и смена системы обращения с отходами, что, как любая перемена, привело в начале к сбоям, неразберихе, непониманию и конфликтам между участниками «мусорных» взаимоотношений, и изменение отношения граждан к личной ответственности за оставляемые на улицах пакеты с отходами и выброшенные огрызки, фантики, билеты и прочие «ненужности» любого размера и состава. Как результат, мы имеем замусоренные улицы и, особенно, участки, не относящиеся к придомовым территориям.

Целью данной работы является обобщение проблем загрязнения территорий твердыми коммунальными отходами в г. Новосибирске.

Особенно много мусора накапливается в местах на границе территорий, относящихся к землям разного назначения или участков с разными собственниками. Согласно законодательству, если на территории размером от 1 м² образуется несанкционированная свалка, собственник или арендатор земли обязан ее ликвидировать [2]. На деле оказывается затруднительно найти ответственного за земельный участок.

В качестве примера рассмотрим территорию вдоль железнодорожных путей, проходящих по Ленинскому району г.Новосибирска. Магистраль начинается от ж/д моста через р. Обь и пересекает промышленные и жилые зоны города на протяжении более 10 км. На сегодняшний день пути ограждены двухметровым (1,8–2,5 м) металлическим забором, который стоит на отдалении 1–6 м от железнодорожного полотна. Цель ограждения – шумоподавление и ограничение доступа граждан в зоны повышенной опасности, к которым относятся ж/д пути [3–6].

После установления ограждения, представляющего собой сплошной металлический забор, резко изменилось состояние территорий за ним. Раньше эти участки были легко просматриваемы и доступны, например, для ухода за растительностью. После установления ограждений сотрудники РЖД проводят санитарную обрезку деревьев только в том случае, если они угрожают линиям электропередач. Один раз в сезон обрезаются ветви, которые оставляются на месте работ и не вывозятся. Во всех остальных случаях зеленые насаждения за ограждениями уходу или санитарной обрезке не подлежат. Кусты разрастаются, часть ветвей погибает, ломается, в итоге образуются труднопроходимые неопрятные заросли, где недобросовестные граждане начинают оставлять твердые коммунальные отходы. Не ухоженные участки словно дают команду «мусорить можно», и территория вдоль ограничивающих ограждений железнодорожных путей местами предоставляет собой несанкционированную свалку, сплошь покрывающую поверхность. Местами мусор валяется отдельными фрагментами, но общий вид и санитарное состояние таких участков также оставляет желать лучшего.

Особенно много ТКО скапливается там, где вдоль железнодорожного полотна размещаются частные гаражи. Принадлежность участков в данном случае определить очень сложно, т.к. гаражный кооператив может арендовать земли у муниципалитета, а может иметь место обычный самозахват земель. В подобных местах, помимо ТКО, накапливаются отходы 3–4 классов опасности, такие, как шины, металлические и пластиковые детали, отработанные масла и прочее.

Там, где железнодорожные пути проходят мимо жилой застройки, согласно [7] должен быть организован санитарный разрыв. Особенностью санитарных разрывов является отсутствие разработанного и утвержденного проекта. После внесения изменений в санитарное законодательство ранее контролируемые РЖД санитарные разрывы в данное время находятся в неопределенном статусе. Ранее устанавливалась величина разрыва не менее 100 м, с уменьшением в некоторых случаях до 50 м, при условии соблюдения санитарных требований по химиче-

скому (рассеивание загрязнения атмосферного воздуха) и физическим (шум, вибрация, электромагнитные поля и др.) факторам. В СанПиН сейчас отсутствуют требования об обязательном размере санитарного разрыва, его величина должна быть установлена в каждом конкретном случае на основании расчетов снижения негативного воздействия по химическому и физическим факторам с последующим проведением натуральных исследований и измерений. Сейчас фактически размеры санитарных разрывов не установлены, поэтому данные участки между жилой застройкой, расположенной на расстоянии 50–100 м от ж/д путей, и магистралью остаются бесхозными и подвергаются усиленному антропогенному воздействию, прежде всего, замусориванию. Принадлежность данных территорий определить сложно. Согласно публичной кадастровой карте [8], эти участки объединены с железнодорожными путями и категория данных земель не определена, хотя, по требованиям [9] должна быть осуществлена постановка на кадастровый учет земельных участков в границах полосы отвода (рис.1). Не отнесены эти участки и к зонам с особыми условиями использования территорий (ЗООИТ). Руководство местными органами РЖД считают себя ответственными только за территорию внутри ограждений, включая железнодорожные пути. РЖД практически сняли с себя обязанности по уходу за этими участками, в первую очередь, из-за смягчения требований СанПиН. Муниципалитет также не берет ответственность за их содержание.

Публичная кадастровая карта: Новосибирская область

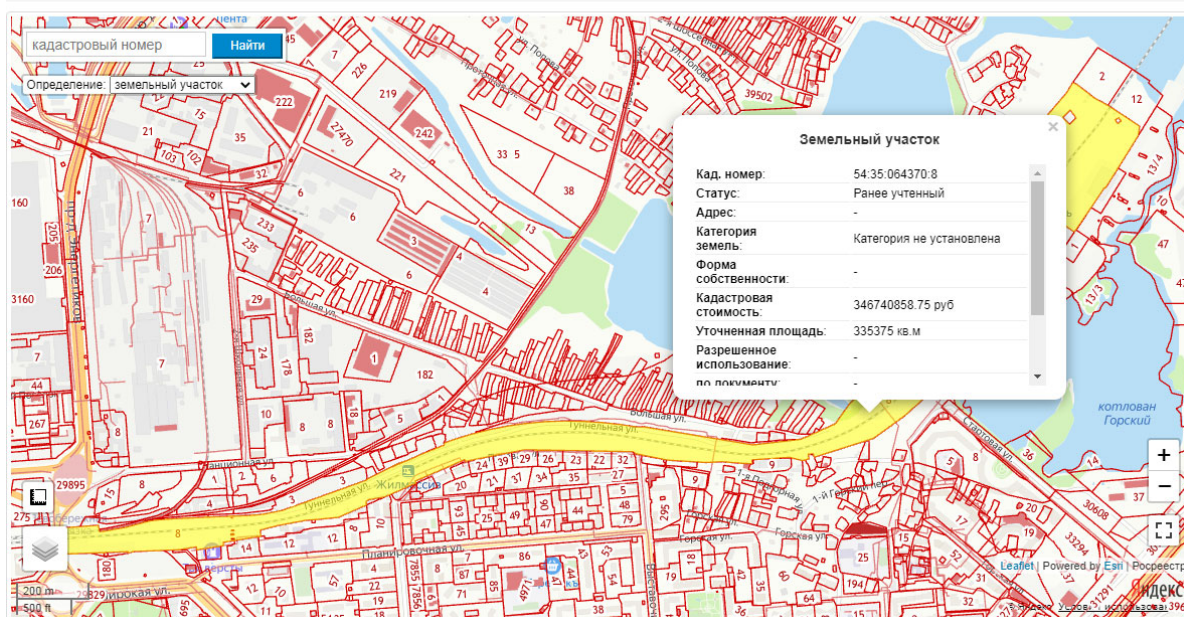


Рис. 1. Фрагмент публичной кадастровой карты

Протяженность железнодорожных путей по урбанизированной территории составляет десятки километров, то есть сегодня в городе имеются постоянно действующие линейные несанкционированные свалки по обе стороны от огражде-

ний магистрали, суммарно занимающие огромные площади и являющиеся источником загрязнения окружающей среды. Помимо приведенного примера, в городе достаточно участков, где собственники не считают необходимым следить за состоянием территории, пользуясь несовершенством санитарного и природоохранного законодательства, или понимая, что экологический контроль не может объять столь большие площади. Особенно остро проблема стоит на границах участков, на «спорных» нескольких метрах может накапливаться большое количество твердых коммунальных отходов, ликвидацией которых вынуждено заниматься муниципальное предприятие параллельно с региональным оператором по обращению с ТКО. Это неудобная и небыстрая процедура, которая, конечно, требует совершенствования.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Федеральный закон «Об охране окружающей среды» от 10.01.2002 N 7-ФЗ http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34823/
2. Федеральный закон «Об отходах производства и потребления» от 24.06.1998 N 89-ФЗ http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19109/
3. Приказ МПС России от 15 мая 1999 года № 26Ц Об утверждении Положения о порядке использования земель федерального железнодорожного транспорта в пределах полосы отвода железных дорог/ <https://base.garant.ru/12116442/>
4. Постановление правительства Российской Федерации от 12 октября 2006 года № 611 О порядке установления и использования полос отвода и охранных зон железных дорог <https://base.garant.ru/190086/>
5. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 6 августа 2008 года N 126 «Об утверждении Норм отвода земельных участков, необходимых для формирования полосы отвода железных дорог, а также норм расчета охранных зон железных дорог <https://docs.cntd.ru/document/902117517>
6. ОАО «Российские железные дороги» Распоряжение от 13 декабря 2010 г. N 2559р О вводе в действие «Требований к ограждению железнодорожных путей для предупреждения несчастных случаев с гражданами» <https://docs.cntd.ru/document/902363027>
7. Постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 25 сентября 2007 года № 740 введении в действие новой редакции санитарно-эпидемиологических правил и нормативов СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» <https://docs.cntd.ru/document/902065388/titles/6540IN>
8. Публичная кадастровая карта: Новосибирская область <http://roscadastr.com/map/novosibirskaya-oblast>
9. Федеральный закон «О государственной регистрации недвижимости» от 13.07.2015 N 218-ФЗ http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182661/

© И. И. Бочкарева, 2022