Нерешаемый вопрос: как избавить Кыштым от колёс?

Проблема. Если не принять меры, город скоро захлебнётся в свалках из автомобильных покрышек



СВЕТЛАНА **СЛАВИНА**

Они везде. В окрестных лесах и на околосадовых территориях, вдоль дорог и на кладбищах, на пустырях и возле шинмонтажек, на детских площадках и возле мусорных контейнеров. Речь об отработанной резине – автомобильных шинах, которыми кыштымские водители щедро «осыпают» любимый город.



Мечта маленького города – войти в программу утилизации.



Покрышки, которые вместе с мусором привозят на полигон.



Залежи автоотходов на территории кладбища на Нижнем Кыштыме.



Свалка у кладбища на Нижнем Кыштыме, которую обещали убрать еще в мае.

Упруся, но не покорюся

Как раньше было хорошо, в годы так 70-80-е. Автомобилей мало, колёс не достать (помню, отец ночами бегал отмечаться в очередь за новой резиной на свою «Ладу». И очень рад был тому, что досталось, на руки давали по две покрышки! – Авт.), шипованных и в помине не было (они стали появляться только в конце 80-х, но стоили дорого и в свободной продаже не были до середины 90-х). В основном и зимой, и летом народ ездил на родной заводской резине, которая считалась всесезонной. Берегли, клеили, ремонтировали…

Сейчас времена изменились, редко в какой семье нет автомобиля. В некоторых – по два, а то и три. А уж резины – завались: и «всесезонка», и «шиповка», и «липучка». Только плати! Если учесть, что в Кыштыме зарегистрировано более 15 тысяч автомобилей (пусть 15 000 на ходу), у каждого хозяина минимум по одному комплекту сезонной резины, то есть восемь колес, умножаем – 120 тысяч колёс по Кыштыму колесят! Через три-пять лет эти 120 тысяч автопокрышек приходят в негодность и меняются на новые. Вопрос: куда деваются старые 120 тысяч? А тут автомобилисты начинают условно делиться на четыре группы: рукастые, совестливые, бессовестные и …идейные.

Рукастые дают отработанным шинам вторую жизнь: делают из них изгороди, детские качели или цветники; режут болгаркой на куски и апгрейдят ступеньки, чтобы не скользили; оплетают покрышки бечёвкой и превращают их в кресла для сада; создают настенные стеллажи в гараже. Ещё совсем недавно, до введённого запрета, многие придомовые территории украшали лебеди и медведи, сделанные из шин. А спортивные площадки – барьеры из них же.

Самое большое количество автомобилей, похоже, на Нижнем Кыштыме.

Совестливые складируют отжившие своё покрышки в сараях и гаражах, кто-то не считаясь с затратами и временем ищет в больших городах приёмные пункты по утилизации резины и увозит туда. Но таких мало.

Бессовестные – самый распространённый вид автолюбителей, которые с лёгким сердцем вывозят старые покрышки в леса или бросают их у гаражей.

А вот идейные вывозят отходы от своих «железных коней» на мусорные контейнерные площадки. Гордо сообщая бестолковым окружающим, что сбор за утилизацию шин уже включён в их цену. Мол, за всё «уплочено», а дальше не моя проблема… Таких не переубедить. Ни тем, что по закону негодные покрышки надо не вываливать где попало, а нести туда, где их покупали (хотя, справедливости ради, надо отметить, что механизм возврата до сих пор законодательно не отрегулирован). Ни тем, что уже сто раз объяснялось: оставлять отслужившие покрышки на контейнерных площадках домов нельзя, потому что они не считаются коммунальными отходами по основному признаку. «Нет, – говорит идейный, – упруся, но не покорюся!»

Убрать нельзя оставить

Упирается и не покоряется и регоператор, ссылаясь на Законодательство РФ, которое запрещает вывоз и захоронение на полигонах отработанных автопокрышек. В их составе натуральный или синтетический каучук, техническая сажа, различные масла и смолы, металлокорд, нейлон, силикон и другие компоненты, которые не дают отслужившей «резине» разлагаться в природных условиях до 150 лет. Её неправильная утилизация может нанести вред окружающей среде. По ГОСТу автомобильные шины относятся к малоопасным отходам четвёртого класса, как, к примеру, строительный мусор. Однако при их нагреве выделяются токсичные вещества, в том числе бензол, стирол и другие. В течение примерно трёх лет эти вещества могут попадать в грунтовые воды и загрязнять почву в радиусе нескольких десятков метров. К тому же время разложения шин с них сходит резиновая пыль, которая разлетается вокруг. Она, контактируя со слизистой и кожей человека, способна вызвать аллергию вплоть до образования астмы и даже онкологическое заболевание. Резина легко воспламеняется, а вот потушить её не так-то просто. При горении выделяется чёрный дым, содержащий опасные газы, например цианистый сероводород и оксиды серы. Они могут стать причиной раздражения дыхательных путей и слизистой оболочки глаз.

Чтобы избежать таких последствий, за неправильную утилизацию автопокрышек установлены маленькие штрафы. Сброс шин вне специально отведённых для этого мест, в том числе на контейнерных площадках, влечёт наложение административного штрафа на граждан – до пяти тысяч рублей, на должностных лиц – до двадцати тысяч рублей; на юридических – до пятидесяти тысяч рублей согласно части 8 статьи 3 Закона Челябинской области от 27 мая 2010 г. № 584-ЗО «Об административных правонарушениях в Челябинской области». 14 лет прошло с начала действия сурового закона. Сколько административных протоколов за захламление контейнерных площадок, в том числе и шинами, было составлено за это время в Кыштыме? Да нисколько! А безнаказанность, как известно, развращает. Потому и растут горы шин повсюду.

Их не видно, но они есть– под горой веток.

Бедные водители мусоровозов иногда под давлением жалоб на плохую уборку контейнерных площадок, иногда под нажимом руководства, реже – по собственной инициативе на свой страх и риск загружают токсичные отходы, мешая их с обычным мусором, и везут на полигон. Это ответ на вопрос, куда же всё-таки «пропадают» с контейнерных площадок колёсные завалы. И это не мои журналистские фантазии.

– Вот, можете посмотреть сами, – директор ООО «Техвтор» Виктор Вшивцев ведёт меня по полигону. – Видите горы атопокрышек на площадке? Мусорные завалы, оседая, буквально выталкивают их на поверхность. Мы их собираем и складируем. Как они попадают на полигон, наверное, объяснять не надо?

Оптимистичнее звучит объяснение директора УК «Семья» и депутата окружного собрания Натальи Кирилловой: «Администрация Кыштымского городского округа заключает договор с организацией, которая собирает покрышки со всех контейнерных площадок, временно складирует их на специально отведённой для этого территории. В дальнейшем, при накоплении определённого объёма они транспортируются в Челябинск для утилизации». Но судя по тому, что количество покрышек не уменьшается, видно, что ресурсов администрации на борьбу с «шинным беспределом» явно не хватает.

Опять Нижний, напротив «Пятёрочки».

Шины, сдавайтесь!

Экологи бьют тревогу: проблема с утилизацией использованных шин существует практически во всех регионах. Решать проблему отработанных покрышек пытаются эковолонтеры при поддержке местных властей. В некоторых городах, например, проходят акции, когда в определённое время и в определённое место можно прийти и бесплатно сдать «колесо на выброс». И названия мероприятиям придуманы с юмором: «Четыре колеса с одного лица», «Шины, сдавайтесь». Народную охоту на колеса устраивают в Питере, Екатеринбурге. В Нижнем Тагиле открыли муниципальные площадки для бесплатного сбора покрышек. Пять пунктов приёма работали три недели. Утилизацию резины местной компанией оплатила мэрия, взамен она получит крошку для спортивных полей. В соседнем с Кыштымом Озёрске для предотвращения образования свалок изношенных автопокрышек органы местного самоуправления организовали площадку для сбора отработанных шин. С начала июня владельцам личных автомобилей и председателям гаражных кооперативов предоставлена возможность утилизировать отработанные автомобильные шины на безвозмездной основе.

На специализированных предприятиях утилизируют старые покрышки обычно двумя способами: их либо сжигают, либо измельчают до крошки. В первом случае после пиролизных печей без доступа воздуха из резины получают углеводородное топливо. Такое горючее можно использовать в холодном климате для котельных установок и арктических судов. Его эксплуатационные свойства сохраняются при температурах до –50 °С. Во втором – резиновую крошку используют для производства детских и спортивных площадок, беговых дорожек; её добавляют в состав укладываемого асфальта, что позволяет предотвратить появление трещин, ею набивают боксёрские груши. Из резиновой крошки делают столь популярные сегодня ячеистые коврики. Её вводят в состав утеплителей и теплоизоляции…

Ул. Горелова, 8, рядом с «Пятёрочкой»

Создавать такие специализированные предприятия в Кыштыме нерентабельно. Объёмы не те. Чтобы решить проблему стихийных свалок, можно бесконечно и бесполезно взывать к совести горожан, а можно поднять платежи за вывоз мусора. Но вместе с этим поднимется и вой негодования: «Как посмели?!» Остаётся одно – действовать по примеру Озёрска. Но на это, конечно, потребуется дополнительное финансирование. Виктор Вшивцев приблизительно прикинул – 40 тысяч в месяц (выезд по точкам сбора, складирование, вывоз в специализированную организацию Челябинска).

– Должен пройти конкурс на право сбора, транспортировки и утилизации покрышек, – итожит Виктор Анатольевич. – Но главное – изыскать средства на всё это.

На проблему стихийных шинных свалок в минувший понедельник обратила внимание и глава округа Людмила Шеболаева, поручив специалистам управления городского хозяйства проработать этот вопрос.

– Выход из данной ситуации один: создание места сбора отработанных покрышек, – считает депутат собрания депутатов Кыштымского городского округа и директор УК «Семья» Наталья Кириллова. – Вопрос только в том, что, если это будет коммерческая структура, то 90% жителей не повезут туда свои шины, точно так же, как и строительные отходы сейчас не возят на полигон. Если мы говорим об организации мест сбора за счёт государства, здесь нужно понимать, с какого уровня бюджета это будет оплачиваться. Доходы местных бюджетов ни одного из муниципалитетов не смогут позволить себе такие расходы. Если говорить об областном и федеральном бюджетах, нужно разрабатывать специальный законопроект и программу. Обязательно вынесу данный вопрос на комитет по строительной политике и ЖКХ в Законодательном собрании Челябинской области».

Что ж, подождём…

▸ Комментарий

Денис БУЦАЕВ, генеральный директора ППК «Российский экологический оператор»:

«Платить должен загрязнитель», как ещё несколько лет назад сказал Владимир Путин. То есть производитель или импортер шин. Вот как это должно работать на деле. У завода-производителя или, предположим, импортёра китайских покрышек три пути на выбор. Во-первых, он может построить свое предприятие по переработке покрышек и выполнить обязательства, не уплачивая экосбор. Во-вторых, заключить договор с предприятием, вошедшим в реестр утилизаторов, которое соберёт покрышки и переработает. И наконец, перечислить деньги напрямую государству, и тогда оно найдёт утилизатора самостоятельно. И сегодня в центральной части России, особенно в Москве и Подмосковье, проблема, можно сказать, решена. Более того, среди переработчиков существует серьёзная конкуренция за шины. Это же ценное сырье. Поэтому здесь вы не увидите залежей покрышек. За них можно и вознаграждение получить: привёз тонну изношенных шин – получи полторы-три тысячи рублей. В отдалённых регионах страны пока не так, там полно свалок шин, скопившихся со времен СССР. Вся проблема в том, что пока не хватает мощностей по их переработке. А везти шины в другие регионы накладно. Поэтому сегодня в регионах делается ставка на инвестиционные проекты по переработке покрышек. На их поддержку идут и средства, собранные в рамках экосбора. Начинает работать все больше предприятий по утилизации. Ситуация изменится, потому что сегодня заниматься переработкой шин выгодно. Резиновая крошка очень востребована и в строительстве дорог, и для детских площадок. Еще недавно килограмм крошки стоил 18-19 рублей, сегодня цены достигают уже 50-60 рублей, за цветную крошку готовы платить больше ста рублей. Если представить, что все старые шины сезона были переработаны, то только реализация резиновой крошки могла бы достигнуть 30 млрд. рублей, не считая реализованного металлокорда.