Мусор на дорогах

В ноябре 1997 г. мне довелось побывать в пустынном штате Невада у озера Пирамид. На берегу стояли две машины, а около них какие-то емкости. «Это для инспектора, — объяснили мне. — Если, проезжая мимо, он их не увидит, то спустится к воде и поинтересуется, куда отдыхающие девают свой мусор». (Полупустыни и пустыни в США, как и обширные горные и тундровые пространства, находятся в велении Федеральной пастбищной службы, которая управляет и всем природным комплексом в целом. Отвечает она и за туризм. Такие же полномочия у других федеральных органов, в ведении которых находятся государственные земли.)

Тогда же в качестве пассажира я проехал по автострадам США, соединяющим Калифорнию и Неваду. Среди дорожных указателей со стрелкой был и такой: «Пункт приемки мусора». Призывов не выбрасывать мусор не было. Вместо них деликатные надписи: «Следующие две мили убраны добровольцами» (правда, без указания даты). Есть и более жесткие средства: за поведением водителей следят полицейские патрули. Контроль может быть и косвенный. Говорят, что в некоторых национальных парках США въезжающему туда туристу дают коробку для мусора. Если при выезде она оказывается пустой, то ему не избежать объяснений.

В доме, где я жил, хозяева сортировали мусор по нескольким категориям. Раз в неделю в поселок приезжал грузовик, и двое сопровождавших его расторопных ребят опорожняли домовые контейнеры в отделения своего мусоросборника.

В России дорожная полиция именуется ГИБДД, т. е. государственная инспекция по безопасности дорожного движения, а потому, видимо, мусор на обочинах, в кюветах и в придорожных посадках ее не интересует. К сожалению, не только ее. В автошколах не упоминают о мусоре, который накапливается в автомобиле и от которого надо избавляться. Умалчивается об отработанном масле. От учащихся не требуют и других знаний, затрагивающих охрану природы. Многим водителям неведомо о запрете для автомобилей въезжать под полог леса; им не внушают, что река — не удобный заменитель автомойки, а лес и придорожные посадки — не место, где можно оставлять промасленные тряпки и другой мусор. В экзаменационных билетах нет вопроса о праве езды по бездорожью. А ведь это тот случай, когда мощный автомобиль кромсает растительность и раскисшую почву, оставляя за собой пустырь.

Если водитель остановился на обочине, чтобы заменить колесо, то как он должен поступить со старой резиной? Частичный ответ на этот вопрос можно видеть в отслуживших свой век колесах, сброшенных под откосы дорог. Может быть, о культуре на дорогах говорят в автоклубах? Безусловно да, но только о той, которая сулит безопасность для участников дорожного движения. Все, что находится вне дороги, — как бы из другого мира.

В детском саду и школе детей учат пользоваться мусорными корзинками. Но это относится к помещениям. Как вести себя на природе — об этом речи нет. Распущенный водитель всегда может оправдать себя словами из популярной песенки: «Это мы не проходили, это нам не задавали...».

По России расползаются крупные мусорные свалки, легальные и нелегальные. Но еще больше куч и кучек мусора образуют неряхи, избавляющиеся от него в любом месте, где только заблагорассудится. Если компания гуляк не уберет за собой мусор на выбранной ею поляне, то она особенно не переживает, ибо рассчитывает, что в следующий раз найдет для себя другое живописное местечко. Правда, таких мест становится все меньше. И когда по телевидению показывают выступление народного хора на лужайке, невольно спрашиваешь себя: где нашли для съемки зеленую площадку без кострищ, жестянок и пустых бутылок?

Самодеятельное избавление мусора нередко сопровождается «невесомыми» загрязнениями. Устроители пикников на природе «заносят» громкую музыку в прежде

тихие уголки. Иногда она грохочет из автомобилей на улицах городов и поселков, в жилых кварталах, под окнами квартир. Находятся любители, которые снимают со своих «железных коней» глушители, чтобы проехаться с максимальным шумом.

Исторически на Руси при одноэтажной застройке с печным отоплением, с огородами и садами, пищевые отходы и мусор не представляли особой проблемы. Часть отходов использовали на удобрение почвы, остатки же дерева, бумаги и картона сжигали. (Правда, и тогда, как писал Гоголь, нельзя было поставить ограду, чтобы к ней сейчас же не нанесли всякой дряни.) В современной России дома строят многоэтажные, без печей; сады и огороды «отодвинулись» от жилья, а весомую часть мусора составляют неразлагающиеся отходы: стекло, металл, пластики, остатки минеральных строительных материалов. И мусор, как известно, теперь в основном не перерабатывают, а «вывозят». Предполагается, что полигонов для его размещения хватает, но на самом деле это не так. Расползающиеся свалки угрожают многим российским поселениям именно тем, что переживают ныне некоторые города Италии, — утонуть в мусорных полигонах и в невывезенных кучах мусора.

Но вернемся на дорогу.

Автомобильный бум обострил проблему охраны природы. Если в машине скопился мусор, то нещепетильный водитель выбрасывает его на обочину дороги или сносит в пакете в придорожные посадки. Загрязняются кюветы, а зеленые полосы вдоль дорог из украшения местности превращаются в мусорные свалки. Конечно, малокультурные водители виноваты, но в этом есть вина и автодорожных органов, которые не предусмотрели (и не предусматривают) пунктов сбора мусора от проезжающих водителей. Именно за управлениями автомобильных дорог закреплены дорожные полосы вместе с защитными посадками — так называемые полосы отвода. Поэтому дорожники не могут снять с себя ответственности за все, что происходит в этих полосах. Безразличие к замусориванию обочин, к накоплению там горючего материала не оправдано и с позиции безопасности движения, ведь когда горят кучи мусора или сухая трава, движение на дороге нарушается из-за дыма (чем и как дышат при этом водители транспортных средств и их пассажиры — этот вопрос не обсуждается).

В России принята и осуществляется широкая программа строительства новых автомобильных дорог. Ведомства, занятые этим благородным делом, решают задачу эксплуатации дорог лишь как инженерных сооружений, упуская из виду необходимость регулировать повеление автоводителей. А ведь новые дороги открывают для «автоджигитов» все новые и новые места, которые прежде были им недоступны! При существующих условиях это означает «расползание» мусорных куч по территории страны, деградацию прежде красивых ландшафтов и сокращение числа мест, где туристы и отдыхающие могли бы наслаждаться природой. Если автомобильные дороги не будут оборудоваться системами удаления и переработки мусора, то стране придется забыть о красоте многих своих местностей.

Когда-то законодателем строительного дела был Госстрой СССР. Его указания были обязательны для заказчиков строек, проектных и подрядных строительных организаций любого подчинения. Теперешний Росстрой «прикреплен» к жилищно-коммунальному хозяйству, но все же сохраняет авторитет среди других ведомств. Почему бы ему не воспользоваться этим обстоятельством и не потребовать от строителей автомобильных дорог культурного их обустройства?

И общественные организации оказались неподготовленными к автомобильному буму, в который втянуты не только профессиональные водители, но также миллионы автолюбителей и члены их семей. И касается это не только известного недостатка дорог, развязок, сигнальных устройств, гаражей и автосервиса, но и такого «невесомого» компонента, как экологическая культура водителей.

Охрана природы не присутствует в вопросах, которые предлагаются тем, кто сдает экзамен на получение водительских прав. Умалчивают об этой проблеме и Правила дорожного движения — этот катехизис автолюбителей и профессиональных водителей. Не обращают должного внимания на нее и юристы — специалисты в области природоохранного законодательства.

Причастные государственные органы, как и многие местные власти, не считают борьбу с мусором на дорогах России приоритетной задачей. Об этом можно судить по малоизвестному примеру с постройкой Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. В печати сообщалось, что в свое время московский институт Гипрогор только под нажимом извне занялся вопросом о размещении в зоне БАМа мусороперерабатывающих заводов. Между тем без этих объектов снижается комфортность проживания людей во всех поселках, построенных и строящихся вдоль рельсовых путей, наносится ущерб природе, резко снижается эстетический потенциал местности — одно из важных преимуществ того образа жизни, которым традиционно пользуется сельское население и жители малых городов.

На БАМе не был продуман вопрос ни об автомобильных дорогах, ни об автомобилях, появление которых в городах и поселках нетрудно было предвидеть. К чему это приводит, видно на примере города Северобайкальска, расположенного в Бурятии, но «тяготеющего» к Иркутску. Дороги с твердым покрытием от Северобайкальска до Иркутска нет. Зимой сообщение проходит по льду Байкала — это не одна сотня километров. В случае небрежности водителя, а тем более аварии, лед загрязняется. А ведь Байкал — это особо охраняемая акватория страны!

Вопрос о борьбе с мусором на дорогах целесообразно решать «в одном пакете» со всей мусорной проблемой. Но нельзя ссылаться на общую проблему для того, чтобы ничего не делать в конкретных случаях. Воспитывать нерадивых водителей можно и нужно безотносительно к тому, как будет решаться масштабная проблема сбора и переработки мусора. Но одного этого мало. Нужно повысить ответственность всех владельцев земли за санитарное, ветеринарное и эстетическое состояние их земель и сооружений, не исключая саму автодорожную администрацию. В Лесном кодексе России и сопровождающих его законах нужно установить, что лесохозяйственные организации, в ведение которых переданы участки или массивы Лесного фонда, должны бороться с выбрасыванием мусора, особенно горючего, загазованностью и зашумленностью своих угодий. Красота леса, его «рекреационная составляющая» должны стать такой же заботой любой лесохозяйственной организации, как и выращивание товарной древесины.

Усилия хозяйственных организаций должны подкрепляться властями всехх рангов. В этой части необходимо преодолеть ошибочный взгляд, согласно которому местные власти имеют полномочия контролировать только частный сектор, но не вправе вмешиваться в работу государственных предприятий и организаций. В рамках своих полномочий местные власти вправе контролировать организации любой формы собственности. Косвенно об этом говорит ст. 11.3 Закона об общих принципах самоуправления в Российской Федерации. Согласно этой статье, территория самоуправляемого поселения включает расположенные в его пределах любые недвижимые объекты, к какой бы форме собственности они ни относились. Это означает, что юрисдикция (административные полномочия) местных властей не ограничивается частными землями или только теми объектами, которые принадлежат самим этим властям. Она охватывает все объекты, заключенные в их административных границах. Исходя из этого, участки железной или федеральной автомобильной дороги нельзя считать «экстерриториальными владениями» по отношению к городу или муниципальному району, в пределах которого они проходят.

Местные власти должны следить, чтобы в пределах их границ не было бесхозных земель и водных пространств, которые никому не принадлежат и за которые никто не отвечает. Опыт показывает, что разовые мероприятия властей по уборке накопившегося мусора (например, в Москве) мало помогают, потому что нет гарантии, что он не появится снова. Такая гарантия может появиться только тогда, когда у каждого участка будет свой владелец, с которого можно спросить за состояние его территории или акватории.

Некоторые городские власти делают вид, что мусорные свалки, устроенные на окраинах поселений, в их границы не входят. Бороться с такими отговорками можно только одним путем: административные границы территорий и акваторий должны быть «отбиты» как на планах, так и на местности; о них должны знать не одни посвященные лица, вроде городских архитекторов, но и все население.

Сегодня границы экологического контроля местных (как и других) властей в ряде случаев являются недостаточно устойчивыми. Это вызвано тем, что не закончена (и неизвестно, когда будет закончена) работа по разграничению в натуре земель и вод, принадлежащих как Российской Федерации, ее субъектам, так и муниципальным властям. Этот застарелый недостаток осложняет не одну только «мусорную» проблему. От быстрейшего его преодоления зависит решение многих вопросов, накопившихся в хозяйстве страны.

Л.Шейнин

Источник: Экология и жизнь.-2009.-№10.-С.24-27.