

«КАРЕЛИЯ» № 55 (1041)

27 мая 2003 г.

**ВТОРНИК**

# Превратим Онежское озеро в соленое?

**На одном из последних городских планерных совещаний директор МУП «ГорДЭУ плюс» Александр Сорокин говорил и о перспективах развития своего предприятия. Наверное, многим запомнились его слова о том, что в будущем дорожники намерены зимой посыпать Петрозаводск одной солью, без примеси песка. Так, мол, поступают на Западе — в Польше, Германии, когда надо удалить с асфальта лед.**

**Показателен, например, опыт Польши, где начиная с 1996 года, несмотря на многократный рост числа автомобилей, количество дорожных происшествий снижается с каждым годом. Причина — широкое внедрение польскими дорожниками технологий зимнего содержания дорог на основе использования только соли. Окруженная сугробами снега и глыбами льда, идеально чистая проезжая часть уже стала для местных водителей привычным явлением.**

...На дворе почти лето, и вроде не время говорить об уборке снега и льда на улицах Петрозаводска. И все же вспоминаются зимние скользкие дороги, тротуары столицы и пословица о том, что сани надо готовить летом.

В журнале «Дорожная техника», № 3 за этот год, напечатана статья о преимуществе использования одной соли на дорогах разных развитых стран, в том числе в США, Канаде.

Для того чтобы сухая соль лучше прибивалась к проезжей части и начинала

действовать немедленно, непосредственно перед разбрасыванием она смачивается 20—22-процентным соевым раствором. По мере понижения температуры ниже 10 градусов соль смачивается уже жидким хлоридом кальция. Это расширяет эффективность ее использования, предотвращает вызываемое кристаллизацией жидкого хлорида скольжение. То есть дорога лучше «держит» машину. Но реализация преимуществ этих технологий возможна лишь тогда, когда у дорожников имеются установки по про-

изводству соляного раствора, а главное — специальные склады для хранения соли. Ведь иначе она, хранящаяся под открытым небом, вместо дорог попадет в почву и грунтовые воды.

Первый такой склад уже построен в России, в Санкт-Петербурге, на улице Софийской, на базе предприятия «Купчинское — Спецтранс».

Западные дорожники утверждают, что на один квадратный метр дорожного покрытия в среднем достаточно разбрасывать от 5 до 25 граммов соли, что намного ниже требований их законодательства об охране окружающей среды, устанавливающих в качестве предельной, не несущей угрозы окружающей среде норму расхода соли в 2 кг на кв. м.

Года четыре назад я опубликовал в «Карелии» материал под названием «Не сыпь мне соль на рану». Тогда на пескоразбрасывателе ГорДЭУ я проехал по городу, беседовал с водителем. Помню, на мой вопрос: «Соль все-таки во благо нашим дорогам или нет?» — он ответил: «Нет, потому что от нее гибнут придорожные деревья, гниют машины, соль с ручьями попадает в озеро, мы ее потом пьем».

— Зачем же тогда сыплете?

— Иначе песок превратится в один комок, его невозможно будет извлечь из моей машины.

В этом году «ГорДЭУ плюс» разбросало за зиму в Петрозаводске 22 тысячи тонн песка и свыше 2 тысячи тонн соли. По утверждению А. Сорокина, это количество входит в мировые экологические нормы. Соль весной ушла в землю и озеро, песок же до сих пор убирается с обочин улиц. Техники для этого не хвата-

ет. Может, поэтому А. Сорокин и предложил посыпать все солью, чтобы не мучиться потом с уборкой песка?

Против массового использования соли на наших дорогах, на мой взгляд, выступает такой фактор, как карельский климат.

В Германии даже на севере почти никогда не идет снег, зато гололеды бывают часто. С утра подморозит, и на асфальте образуется ледок. Я много ездил по тамошним дорогам и не видел, чтобы дороги посыпали солью. Дисциплинированные немцы сразу останавливались и пережидали, когда солнце растопит лед. Часам к 12 дня это, как правило, происходило. Если же кто и мчался по дороге, можно было быть уверенным на все сто процентов, что это наш соотечественник.

В Карелии посыпать снег солью — значит разводить жижу на дорогах. Нынешней зимой 40 процентов городских улиц вообще не убиралось от снега и льда. К тому же «ГорДЭУ плюс» обеспечено снегоуборочной техникой лишь на треть. Вместо того чтобы снабжать дорожников техникой, руководители всех уровней предпочитают покупать автомобили-вседорожники...

А может, все-таки не так страшна эта соль, как мы привыкли считать, глядя на свои разъеденные ботинки и ржавые автомобили? Хотелось бы, чтобы по этому поводу высказались экологи, химики, медики. Только надо прийти к единому решению раньше, чем Онежское озеро станет соленым.

Олег ТАРАКАНОВ