

## Красноярск на газу: шаг к экологии или дорогой маневр в сторону?

Общественник Павел Гудовский в интервью ТВК рассказал о новом этапе экологизации Красноярска — переводе общественного транспорта на сжиженный природный газ. Это направление выглядит разумным и даже перспективным: выбросов меньше, серы и сажи нет, воздух чище. В теории. На практике, как обычно, всё упирается в детали.

На днях в Красноярске объявили закупку СПГ (сжиженного природного газа) на сумму 1,2 миллиарда рублей. Газ нужен для новых автобусов. Вместе с этим построят криогенную автозаправку с двумя колонками. Станция сможет обслуживать до двадцати автобусов в час. В резерве — 52,5 тонны топлива. Это, по расчётам, должно хватить на пять дней работы 120 автобусов. К 2025 году город рассчитывает обзавестись 200 новыми газовыми автобусами, а к 2028 — довести число до 900.



Хочется верить, что на этот раз всё пойдёт по уму. Но у жителей Красноярска есть повод для скепсиса: мы уже видели «экологические прорывы», которые остались лишь на презентациях.

Возьмём, например, электробусы. На них тоже возлагались большие надежды. Потратили полмиллиарда рублей. Закупили 11 машин, три зарядные станции. Обещали, что это начало новой зелёной эпохи. А по факту: электробусы ездят по одному маршруту — из Северного в Тихие Зори. Из 33 станций контроля воздуха на этом маршруте — только четыре. То есть, воздух в этом районе и до этого был не самым грязным. А там, где он действительно тяжёлый, новые машины не ходят.

[Электробусы в Красноярске: дорого, громко, но без толку.](#)

потраченных средств и реальных результатов. С 2019 года на реализацию федерального проекта «Чистый воздух» в Красноярске потратили больше трёх миллиардов рублей. Купили 15 троллейбусов, 11 электробусов. Но при этом старый транспорт с линий не убрали. А значит, общая нагрузка на городскую атмосферу почти не изменилась.

Но даже не это самое тревожное. Одна из самых острых проблем — отсутствие системного контроля за загрязнением воздуха. На протяжении нескольких лет эксперты указывают: мы просто не знаем, откуда и какие именно вредные вещества попадают в атмосферу. Для этого нужны научные исследования, развитая система мониторинга, современные лаборатории и специалисты. А этого — как не было, так и нет.

В последнем отчёте Счётной палаты вновь подчёркивается: контроль за опасными веществами из приоритетного списка Роспотребнадзора не ведётся. И это спустя шесть лет после старта федеральной программы.

Да, транспорт нужно обновлять. И газомоторные автобусы действительно чище дизельных. Но давайте честно: основной вклад в загрязнение воздуха дают не автобусы. А промышленность. И частный сектор, который топит углём и дровами.

В Красноярске есть целые районы, где зимой невозможно дышать. Люди жгут уголь, потому что нет другого выхода — газ провести дорого, а электроотопление бьёт по карману. Но вместо того чтобы помочь этим людям — например, субсидировать отопление или упростить подключение к экологичным источникам энергии — власти делают ставку на покупку техники.

Электробусы, газовые автобусы, троллейбусы. Всё это, конечно, нужно. Но когда на транспорт уходит треть средств от всей экологической программы, а при этом в частном секторе продолжают дымить старые печи — возникает вопрос: приоритеты точно расставлены?

Председатель Счётной палаты Борис Ковальчук не стал дипломатничать. Он прямо заявил: почти 30% федеральных денег, выделенных на нацпроект «Экология», ушли на транспорт. А вклад транспорта в загрязнение воздуха — меньше одного процента. Выходит, проблему решали там, где она меньше всего выражена. Это всё равно что тушить пожар в чистом лесу, игнорируя горящий дом по соседству.

Проблема в том, что борьба с загрязнением воздуха требует комплексного подхода. Газификация частного сектора. Современные фильтры на заводах. Жёсткий контроль за выбросами. Развитие сети мониторинга. Финансирование экологических НИИ. Всё это — сложно, дорого, не так эффективно в презентациях, как новенький автобус. Но без этого — ничего не изменится.



Хочется надеяться, что в случае с газом всё будет иначе. Что к 2028 году в городе действительно появятся 900 новых автобусов. Что они будут работать на маршрутах, где это реально нужно. Что за ними последуют реальные меры по снижению промышленных выбросов. Что появятся субсидии для частного сектора, новые зелёные зоны и — наконец — качественный мониторинг.

Автор: Анна Моль © Babr24.com ЭКОЛОГИЯ, ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, КРАСНОЯРСК 👁 456 14.05.2025, 14:20 🔄 2

URL: <https://babr24.com/?IDE=277169> Bytes: 4798 / 4462 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Вайбер](#)
- [Одноклассники](#)

*Связаться с редакцией Бабра в Красноярском крае и Хакасии:*  
[krsyar.babr@gmail.com](mailto:krsyar.babr@gmail.com)

Автор текста: **Анна Моль**.

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: @irk24\_link\_bot  
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: @kras24\_link\_bot  
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: @nsk24\_link\_bot  
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: @tomsk24\_link\_bot  
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

#### **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

---

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: equatoria@gmail.com

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)