

УДК 330.15

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ УСТОЙЧИВОЙ МОБИЛЬНОСТИ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЗАЩИТЫ ЭКОЛОГИИ

Студент гр. 10302218 Юрченко В.Р., Хваленя А.В.

Научный руководитель – ст. преподаватель Серченя Т.И.

Белорусский национальный технический университет

Минск, Беларусь

Здоровье человека во многом зависит от состояния окружающей среды, от здоровья природы. На сегодняшний день в городе Минске, как и во многих крупных городах мира, существует проблема загрязнения воздуха. В Минск насчитывается множество, предприятий, заводов, ТЭЦ, выбросы которых загрязняют воздух. Согласно данным Минского городского комитета природных ресурсов и охраны окружающей среды, промышленные предприятия производят 18,3 тысячи тонн выбросов ежегодно [1]. Но куда больше выбросов поступает в атмосферу от транспортных средств. Согласно данным ГАИ ГУВД Мингорисполкома, в Минске зарегистрировано около 812 тысяч транспортных средств, а объем выбросов составляет порядка 130 тысяч тонн в год [2].

Сжигая топливо в ДВС, мы отравляем себя и других токсичными веществами, меняем климат. Основной способ решить проблему загрязнения воздуха в городе – сделать так, чтобы на улицах было меньше автомобилей [3]. Достичь этого можно и улучшением сети общественного транспорта, мотивацией людей пользоваться им как можно чаще, но на сегодняшний день, в условиях пандемии многие люди хотят минимизировать контакты с другими людьми. Идеальным решением проблемы станет наиболее экологичная альтернатива личным автомобилям – велосипеды, которые способствуют физическому развитию и укреплению здоровья. По данным ВОЗ, физическая активность имеет массу достоинств с точки зрения здоровья, социального и экономического развития, а также способствует достижению целей устойчивого развития [4].

Кроме того, комиссия ООН предлагает проект общеевропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения, позволяющий «стимулировать велосипедное движение, которое способствует расширению устойчивых источников средств к существова-

нию, улучшению состояния окружающей среды, обеспечению здоровья и безопасности, росту социальной интеграции, экономическому процветанию и общему повышению качества жизни граждан». А также задаст направление выходу из нынешнего кризиса, связанного с пандемией COVID-19, и дальнейшей работе по восстановлению [4].

Ежегодно столичный велокарнавал «Viva Ровар!» собирает более 20 000 участников. Если хотя бы столько людей ежедневно будут ездить на работу или учебу на велосипеде и заменят этим час за рулем автомобиля, все вместе эти 20 000 человек снизят выбросы углекислого газа больше чем на 200 тонн в день.

У велосипеда имеется и множество иных достоинств: они бесшумны и занимают гораздо меньше места, чем авто, на дорогах и парковках, а значит в городах может быть больше общественных пространств для людей, шире тротуары, больше парковые зоны.

К решению данной проблемы стоит подходить с учетом опыта Европы, где во многих странах велосипедисты составляют от ~50 до ~99 процентов населения. По нашему мнению, необходимые изменения в инфраструктуре выглядят так:

1. Выделение правых полос на проезжей части под велодорожки, что будет мотивировать людей использовать велосипед, снизит расходы на содержание таких автодорог за счет их меньшего износа, об этом говорит и эксперимент с велополосой на улице Веры Хоружей в Минске.

2. Улучшение качества и своевременный ремонт покрытия не только автомобильных дорог, но и тротуаров. В местах, где невозможно выделение полосы – создание на тротуаре велодорожек, физически огражденных от пешеходной зоны, что будет препятствовать возникновению столкновению велосипедистов с пешеходами, повысит безопасность дорожного движения.

3. Занижение бордюров, благоприятно скажется не только на велосипедистах, но и на родителях, прогуливающих с колясками, а также улучшит условия безбарьерной среды для инвалидов.

4. Создание сети велодорожек между городами. На обочине, отделенные барьерным ограждением от проезжей части, либо обособленные от автодорог.

5. Создание мест для хранения велосипедов на автостоянках, благодаря чему снизятся расходы на их содержание, снизится загрузка узких тротуаров в центре города велосипедами.

6. Развитие веломастерских и веломагазинов, что даст рабочие места, создаст условия для развития предпринимательства, торговли и улучшения благосостояния экономики.

7. Установка на стоянках зарядных станций для электровелосипедов, что позволит развивать данные виды транспорта и будет способствовать уже активно развивающейся электрификации в Республике Беларусь.

Решение данных задач является основной проблемой мобильности, что способствует сокращению влияния человека на окружающую среду за счет сокращения выбросов, улучшения качества воздуха и повышения безопасности на дороге [4].

Литература

1. Загрязнители воздуха в Минске. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.kp.by/daily/27137/4229082/>, свободный.

2. Автомобильная статистика Минска. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://infotrans.by/2020/10/31/skolko-v-belarusi-zaregistrirvano-avtomobilej/>, свободный.

3. Как велосипеды помогут спасти климат. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://greenpeace.ru/blogs/2019/09/22/18934/>, свободный.

4. Велосипед и зеленая экономика после пандемии COVID-19. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.un.org/ru/coronavirus/un-eyes-bicycles-driver-post-covid-19>, свободный.