

«ЗЕЛЁНЫЙ» ТРАНСПОРТ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

More and more countries are taking aim at "greening" their economies. Belarus does not stand aside from these processes and follows the world trend. Effective steps to introduce "green" innovations to our republic help implement large international organizations.

На климатическом саммите ООН в Париже Беларусь планирует взять на себя определенные национальные вклады и обязательства: обеспечить к 2030 году сокращение выбросов парниковых газов не менее, чем на 28% от уровня 1990 года. Транспорт - один из существенных источников выбросов вредных веществ.

В среднем по Беларуси вырабатывается 1 300 000 тонн загрязняющих веществ, из них порядка 400 000 тонн образуется за счёт промышленности, энергетики и сельского хозяйства. Выбросы от мобильных источников, то есть всех видов транспорта, составляют около 900 000 тонн.

Одна из пилотных инициатив по внедрению «зеленого» транспорта является переход на электробусы.

Начав работать в этом направлении, я столкнулись с тем, что понятие «зелёный» транспорт многим в Беларуси незнакомо. Итак, термин «зелёный» транспорт пришёл к нам с продвинутого Запада. Там таким емким словом обозначают транспорт, который не оказывает или оказывает минимальный вред окружающей среде при использовании. Примером «зеленого» транспорта являются велосипеды, роликовые коньки, электромобили: гибридные, на солнечных батареях, а то и вовсе пешую ходьбу, - словом, любую альтернативу автомобилям. Целью «зеленого» транспорта является снижение экологических и социальных последствий, а также предотвращение заторов и пробок на дорогах.

В Европе сейчас активно используют эти простые, дешёвые, а главное - эффективные средства передвижения. Они не копят воздух выхлопными газами, не образуют пробок на дорогах, в качестве топлива используют более экологичное горючее с низким содержанием углерода, не оказывают вред окружающей среде,

а если и наносят, то совсем минимальный. Подсчитано, что «зелёный» транспорт сокращает выбросы углекислого газа на 37 миллионов кубических метров в год. Помимо экологических бонусов есть и реальная выгода: он позволяет экономить до 10 000 долларов в год.

Например, в Германии все повально пересаживаются на велосипеды. На них совершаются около 15% всех поездок в стране. В Дании и того больше - 26% только в одном Копенгагене. Ежедневно на велосипедах там ездят около 30 000 человек. Причём «педальным» транспортом не гнушаются государственные деятели. На 550 000 жителей столицы Дании приходится 650 000 «роверов». Для сравнения: автомобилей там всего 125 000. То есть на каждую машину - 5,2 велосипеда. И популярность этого транспортного средства продолжает расти, вытесняя автомобиль даже из грузоперевозок. Примерно 17% семей в Копенгагене предпочитают возить своих детей и покупки на специальных грузовых велосипедах. Повсеместно в Европе велики наряду с автобусами, поездками и метро стали неотъемлемой частью общественного транспорта.

Всё большее распространение там получают и такие транспортные средства, как электробусы. Они используются на городских и межрегиональных маршрутах. Обычные автобусы переводят на гибридные и электродвигатели. Граждан всякими мерами стимулируют пользоваться общественным транспортом, а если и приобретать личный, то только электромобили и автомобили с гибридным двигателем.

Что касается нашей страны, на данный момент, в Минске было продемонстрированы две модели электробусов, собранные на заводе «Белкоммунмаш», а также образец модной остановки общественного транспорта с зарядной станцией. Первый электробус был презентован на выставке «Белагро» в июне прошлого года.



Запас хода электробуса составляет 12 километров. Зарядка займет 5—7 минут и, по планам, будет производиться на конечных остановках, возле диспетчерских станций, однако возможна быстрая зарядка на обычных остановках. Пассажировместимость электробуса составляет 153 человека, мест для сидения - 38.

Как сегодня стало известно, первые два электробуса появятся на минских улицах уже в конце года. А к марту - апрелю на городских маршрутах будет использоваться двадцать таких машин. Модная остановка вызвала не меньший интерес. В стены вмонтированы два дисплея, есть Wi-Fi, предусмотрено видеонаблюдение. В темное время суток используется светодиодное освещение.

Однако главная фишка-полупантограф, с помощью которого планируется производить зарядку электробусов на остановках. Впрочем, специалисты уже заявили, что зарядные станции, скорее всего, будут выглядеть иначе. Как говорят разработчики, остановку можно сделать разных размеров и даже закрытого типа, оборудовав ее установкой климат-контроля. Конкретно этот экземпляр будет перевезен в Гомель. Первые электробусы желтого цвета начнут ходить в тестовом режиме по маршруту троллейбуса № 59.

Время покажет, перейдем ли мы скоро на электробусы, но первый шаг уже сделан. И как говорят китайцы, любой великий поход начинается с малого шага.

Гожко Н.С.

Белорусский государственный технологический университет, г. Минск, Беларусь gozhko_natalia@mail.ru

ЗАГРЯЗНЕНИЕ АТМОСФЕРЫ КАК ПРОБЛЕМА «ЗЕЛЕНОГО» РОСТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Recently, like many other environmental problems, the problem of atmospheric pollution has become more acute. The content of harmful substances in the world's cities and in some other areas increases, and with it the health risks also increase.

Гожко Н.С.