

<https://www.ecoleague.net/pro-vel/tematychni-napriamy-diialnosti/biologichne-ta-landshaftne-riznomanittia>

3 Екомережа - [Електронний ресурс] – URL: <https://necu.org.ua/ekonet/>

4 Основні засади (стратегія) державної екологічної політики України на період до 2030 року : Закон України від 28.02.2019 р. № 2697 – VIII. Відомості Верховної Ради України. 2019. № 16. С. 8. Ст. 70.

РОЗВИТОК ВЕЛОРУХУ ЯК ОСНОВИ "ЗЕЛЕНОЇ" ТРАНСПОРТНОЇ МОБІЛЬНОСТІ

Деркач О.Є., маг.,

Харківський національний автомобільно-дорожній університет,

м. Харків, Україна

alexandralebed12@gmail.com

Проблема забруднення довкілля урбанізованих територій є дуже актуальною. Стан навколишнього середовища має тенденцію до погіршення кожного року. Зміна клімату, погіршення якості повітря, води, ґрунту стають глобальними проблемами для усього земного шару.

Автотранспорт є вагомим джерелом забруднення довкілля. В даний час на частку автомобільного транспорту припадає більше половини усіх шкідливих викидів у навколишнє середовище, які є головним джерелом забруднення атмосфери, особливо у великих містах.

Саме тому у всьому світі розробляються шляхи щодо зменшення впливу, та одним з напрямів який ми вбачаємо перспективним є оптимізація міської мобільності.

Міська мобільність розуміється як пересування в міст та об'єднаних територіальних громад.

Складові міської мобільності

- інфраструктура (дороги, вулиці, тротуари, велодоріжки, зупинкові павільйони та ін)

- послуги мобільності (автобусні перевезення, електротранспорт, шеринг).

Інфраструктура та послуги мобільності є важливими як для людей, так і для бізнесу, та є фундаментальною основою для адекватного функціонування будь-якого міста та міської економіки.

Хоч планування та проектування систем міської мобільності – це у більшості країн відповідальність місцевого самоврядування, багато держав погоджуються, що міська мобільність є не лише локальною проблемою.

В Україні важливо також почати сприймати міську мобільність як питання національного значення, оскільки 70% людей проживають саме в містах. Міста є центрами економічного розвитку та особистого росту, й міста

також зазнають найбільшого негативного впливу від транспорту, зокрема шкідливі викиди.

Одним з основних складових міської мобільності є велосипедний рух, який

можна розвивати при оптимальному розвитку саме велотранспортної інфраструктури.

Ключовим критерієм можливості масового розвитку велоруку в містах є формування оптимальної велотранспортної мережі, що забезпечує безпечне, комфортне і заохочується використання велотранспорту в якості альтернативи поїздки на автомобілі.

Загальноприйняті підходи, що застосовуються при проектуванні велотранспортної інфраструктури, включають наступні заходи:

1) Виявлення можливостей використання території поселення, міського округу для забезпечення руху велосипедистів, включаючи:

– вдосконалення планування за рахунок реорганізації та реконструкції існуючих об'єктів транспортної інфраструктури для збільшення їх пропускнув спроможності (в тому числі скорочення або збільшення смуг руху, реконструкція перехресть, створення окремих вулиць, пересічний в різних рівнях);

– пошук можливостей перерозподілу велосипедного та пішохідного руху з використанням територій, розташованих за межами доріг (в тому числі озеленені території, смуги відчуження уздовж залізничних колій).

2) Підвищення ефективності здійснюваних поїздки за рахунок диференціювання велосипедного руху по відстані, швидкості, часу; суміщення і поділу руху велосипедистів; розвитку інтермодальності; реорганізації дорожнього руху.

3) Впровадження нових транспортних рішень і видів транспортного обслуговування населення.

4) Аналіз існуючих умов і перспектив розвитку та розміщення велотранспортної інфраструктури, оцінка нормативно-правової бази, необхідної для функціонування і розвитку велотранспортної інфраструктури, і оцінка обсягів фінансування транспортної інфраструктури з урахуванням розвитку велотранспорту .

Розвиток «зеленої» транспортної мобільності буде перспективним підходом

до відновлення міст України та «лікування» жахливих наслідків війни, завданих системі громадського транспорту, міським вулицям, мостам та транспортним засобам, це є не лише необхідним, щоб відновити життя в постраждалих громадах, але й щоб допомогти «зеленому економічному зростанню» в новому стратегічному секторі та збільшити там рівень зайнятості.

Говорячи про розвиток велоруку як основи "зеленої" транспортної мобільності, потрібно пам'ятати про такі моменти:

1) Деякі міста в Україні, попри російську агресію, докладають значні

зусилля, щоб транспортна система не лише працювала, а й оновлювалася.

Навіть під час війни міста закупають нові та ремонтують старі транспортні засоби, ремонтують дороги й вулиці, та створюють велосипедну інфраструктуру.

2) Обговорення щодо зеленого відновлення часто важко систематизувати.

Виникає необхідність перевести часто абстрактні, наскрізні цілі у конкретні кроки та результати. Це є актуальним для транспортного сектору загалом, та конкретно для міської мобільності.

3) Обговорення зеленого відновлення часто сфокусоване на конкретних технологіях та рішеннях, хоча глибока трансформація вимагає цілісного підходу.

Він має включати планування, державну політику, інституційні зміни та зміни в законодавстві, фінансування, стандарти та технічні рекомендації.

В Україні протягом останніх 10 років значно зросла інтенсивність та якість обговорень теми міського транспорту серед галузевих фахівців та громадського сектору, особливо щодо громадського та велосипедного транспорту.

Розвиток велоруку є важливою складовою "зеленої" транспортної мобільності з кількох причин:

1) Екологічні переваги: Велосипеди не викидають шкідливих викидів у атмосферу і не споживають пального, що допомагає зменшити забруднення повітря та газовий ефект парникового ефекту.

2) Зменшення транспортних заторів: Велорух допомагає знизити навантаження на дороги та зменшити затори, що сприяє покращенню транспортної мобільності в містах.

3) Покращення здоров'я: Велосипедний рух сприяє підтриманню фізичної активності та зниженню ризику хронічних захворювань, що пов'язані з сидячим способом життя.

4) Економічні вигоди: Велосипеди є більш доступним видом транспорту, і використання них може зменшити витрати на пальне і обслуговування автотранспорту.

5) Покращення якості життя: Велорух сприяє створенню більш приємного та життєздатного міського середовища, де менше шуму та забруднення повітря.

Отже, таким чином в результаті дослідження було встановлено, що розвиток «зеленої» транспортної мобільності буде перспективним підходом до відновлення міст України та «лікування» жахливих наслідків війни, завданих системі громадського транспорту.

Тому, для сприяння розвитку велоруку потрібно інвестувати у створення інфраструктури для велосипедистів, впроваджувати програми оренди велосипедів та проводити навчання з правил дорожнього руху.

У перспективі при реалізації такого підходу очікується зменшення техногенного навантаження, сформованого вулично-дорожньою мережею.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Трансформація сталої мобільності URL: <https://transformative-mobility.org/трансформація-сталлої-мобільності/>
2. Kroll C, Warchold A & Pradhan P 2019 Sustainable Development Goals (SDGs): Are we successful in turning trade-offs into synergies?. Palgrave Commun 5.

ОЦІНКА ВПЛИВУ МАСЛОРОБНОГО ВИРОБНИЦТВА НА НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ

*Дмитрієв О.О., здобувач другого рівня вищої освіти,
Лежнева О.І., доц., к.т.н.
Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
м. Харків, Україна
legnevaelena@gmail.com*

Охтирський маслоробний завод – спеціалізоване підприємство по випуску кисломолочних продуктів, масла вершкового. Завод введений в експлуатацію в 1970 році. Річна кількість молока, що перероблюється, складає 13050 тонн, кількість продукції, що виробляється, – 4,608 тис. тонн на рік. Режим роботи однозмінний 265 днів на рік.

З півночі і сходу промисловий майданчик межує з пустирем, із заходу – з територією ЖБК, з півдня – з проїжджою частиною, по іншу сторону якої знаходяться приватні будинки. Підприємство відноситься до 5 класу небезпеки, з розміром нормативної санітарно-захисної зони (СЗЗ) 50 м. Найближчі житлові будинки розташовані на відстані 50 м на південь від промислового майданчика заводу.

Охтирський маслоробний завод має в своєму складі: основні виробництва, а саме приймання молока; виробництва молочної і кисломолочної продукції; виробництва вершкового масла та службові ділянки і служби: мийне; транспортне; котельня; компресорна; лабораторія; автозаправний блок-пункт.

Підприємство проводить глибоку переробку молока і молочної сироватки. Профілюючим напрямом є виробництво продукції з не знятого молока. Великі об'єми молочної продукції використовуються на виробництво масла.

Виробничий процес можна представити наступними стадіями:

- приймання молока, охолодження і заощадження в танках для резервування в апаратному цеху;
- сепарація молока в апаратному цеху і розподіл знежиреного молока і вершків в інші виробничі цехи: вершки – на виробництво сметани і масла, знежирене молоко – на виробництво сиру, казеїну для нормалізації сумішей;
- виробництво продукції з цілісного молока;
- виробництво масла;