

**В. М. Исаков**

**V. M. Isakov**

*leavemealone.01@mail.ru*

**Д. Р. Мазитов**

**D. R. Mazitov**

*mazitovish@gmail.com*

**Ф. М. Филиппова**

**F. M. Filippova**

*filippova.fm@kgeu.ru*

ФГАОУ ВО «Казанский государственный энергетический университет», г. Казань  
Kazan State Power Engineering University, Kazan

## **КАК НАШИ ЕЖЕДНЕВНЫЕ ПОЕЗДКИ ВРЕДЯТ ПЛАНЕТЕ**

### **HOW OUR DAILY COMMUTES HURT THE PLANET**

**Аннотация:** В статье исследуется причиняемый вред нашей планете в результате ежедневных поездок на разных транспортах. Большое место в работе занимает обсуждение количества выбросов транспортными средствами углекислого газа: какой транспорт лидирует по количеству выбросов в атмосферу CO<sub>2</sub>; как можно уменьшить наше негативное воздействие оказываемое на планету.

**Abstract:** The article examines the harm caused to our planet as a result of daily trips on different transports. A large place in the work is occupied by the discussion of the amount of carbon dioxide emissions from vehicles. Which transport leads in the amount of CO<sub>2</sub> emissions into the atmosphere. How can we reduce our negative impact on the planet.

**Ключевые слова:** Выбросы, средства передвижения, ежедневные поездки, углекислый газ, меры уменьшения выбросов в атмосферу.

**Keywords:** Emissions, means of transportation, daily travel, carbon dioxide, measures to reduce emissions into the atmosphere.

Частный транспорт является одним из крупнейших в мире источников парниковых газов, выбросы которого растут с каждым годом. В наших городах, где преобладают автомобили, можем ли мы сократить выбросы углекислого газа в результате наших ежедневных поездок на работу? [1, 2]. Для многих людей дорога на работу и обратно — это ежедневная рутинная работа. Но то, как мы едем в офис или даже в магазины, также является одним из самых важных ежедневных климатических решений, с которыми мы сталкиваемся.

Транспортный сектор в настоящее время несет ответственность за выбросы больше парниковых газов, чем любой другой, включая производство электроэнергии и сельское хозяйство. Во всем мире на транспорт приходится около четверти выбросов CO<sub>2</sub>. И большая часть мировых транспортных сетей по-прежнему сосредоточена вокруг автомобилей. На

дорожные транспортные средства — легковые автомобили, грузовики, автобусы и мотоциклы — приходится почти три четверти выбросов парниковых газов, связанных с транспортом [3].

Таким образом, то, как вы передвигаетесь каждый день, может иметь большое значение для вашего собственного углеродного следа. Если вы часто пользуетесь автомобилем, первым шагом к сокращению выбросов может быть просто полное рассмотрение доступных вам альтернатив.

Средний бензиновый автомобиль на дороге в Великобритании производит эквивалент 180 г CO<sub>2</sub> на каждый километр, а дизельный автомобиль производит 173 г CO<sub>2</sub>/км. Как правило, чем больше автомобиль, тем выше выбросы [4, 5].



Рис. 1. Диаграмма производства углекислого газа средствами передвижения

Однако многие люди рассматривают общественный транспорт как наиболее очевидный способ сократить выбросы от транспорта, и это особенно важно в наиболее загруженных городских районах. «Все экономические факторы говорят в пользу этого», — говорит Клэр Хей, исполнительный директор британской туристической организации Greener Journeys.

По данным правительства Великобритании, поездка на легкорельсовом транспорте или в лондонском метро выбрасывает примерно одну шестую часть эквивалентной поездки на автомобиле. Поездка на автобусе производит еще меньше выбросов. В настоящее время местный автобус выбрасывает больше, возможно, потому, что транспортные средства движутся с более низкой скоростью и чаще останавливаются. Но при поездке на местном автобусе выделяется немногим более половины парниковых газов по сравнению с поездкой на автомобиле с одним пассажиром, а также это помогает избежать заторов на дорогах. Выбросы автобусов будут снижаться еще больше, поскольку все больше городов реализуют планы по использованию электрических и водородных автобусов.

Согласно исследованию Greener Journeys, ходьба на автобусную остановку и обратно также дает людям в среднем половину рекомендуемой еженедельной нагрузки. «Самое замечательное в общественном транспорте то, что он также активен», — говорит Хей. Местным властям и политикам во всем мире необходимо принять меры, чтобы сделать эти

путешествия более осуществимыми и привлекательными. Люди с большей вероятностью захотят ходить пешком и ездить на велосипеде, если будут приняты меры, которые сделают улицы более безопасными и приятными, такие как зоны низкой скорости для автомобилей, расширение тротуаров или строительство велосипедных дорожек. Точно так же автобусы будут гораздо более привлекательными, если маршруты будут удобными и хорошо сообщаемыми, будут доступны автобусные полосы, а автобусы будут доступными и приветливыми. В некоторых случаях может даже иметь смысл сделать их бесплатными. Дом Жак, родитель двоих детей из Лидса, Великобритания, решил что-то предпринять, когда разочаровался в скоплениях людей у ворот школы, где учатся его дети. Обеспокоенный потенциальным воздействием загрязнения воздуха и хаотичного движения на маленьких детей, он создал местную группу, чтобы выступать за родителей, чтобы они не подъезжали к школе на своих автомобилях, и убедил школу принять участие в акции «Живые улицы пешком до школы». программа. «Дети узнавали о пользе ходьбы каждый день», — говорит он. «Они ежедневно регистрируют свои поездки в рамках проекта, они действительно вовлечены в процесс. Это дает вам реальное представление о том, что происходит».

Living Streets сообщает, что количество поездок в школу пешком увеличилось на 23% после пяти недель в школах, где была реализована ее программа, в то время как поездки на автомобиле сократились примерно на 30%. Как мы смогли убедиться, данная программа смогла уменьшить количество углекислых выбросов. Мы считаем, что каждая страна должна проводить данную программу каждый год для борьбы с выбросами углекислого газа в атмосферу.

### **Список литературы**

1. Барабанова А. А. Загрязнение воздуха // Стратегия устойчивого развития регионов России. 2013. № 17. С. 123–126. URL: <https://studylib.ru/doc/2105603/zagryaznenie-vozduha-%C2%A9-barabanova-a.a.?ysclid=1516t88wm1675926105>.
2. Гарин В. М., Клёнова И. А., Колесников В. И. Экология для технических вузов. Ростов н/Д : Феникс, 2001. 382 с.
3. Качество атмосферного воздуха городов Свердловской области в 2021 году : годовой обзор 2021 / Урал. упр. по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. URL: <http://svgimet.ru/wp-content/uploads/2022/04/Годовой-обзор-2021.pdf>.
4. Гончарова О. В. Экология для бакалавров. Ростов н/Д : Феникс, 2013. 366 с.
5. Государственный доклад «О состоянии и об охране окружающей среды в Свердловской области в 2020 году». Екатеринбург, 2021. 328 с. URL: <https://mprso.midural.ru/uploads/2021/10/макет%2020.pdf>.