

---

**2025**

**ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ  
АСПЕКТЫ ПЛАНОВ  
УСТОЙЧИВОЙ  
ГОРОДСКОЙ  
МОБИЛЬНОСТИ (SUMPS)  
В БЕЛАРУСИ**

Молодёжный климатический совет (Беларусь)

Развитие транспорта и усугубление связанных с ним проблем становятся объектом внимания не только горожан, но и местных органов власти. Документальным выражением системного решения транспортных проблем стали планы устойчивой городской мобильности (SUMPS). SUMPS – это стратегический план, предназначенный для удовлетворения потребностей в мобильности людей и предприятий в городах и их окрестностях для повышения качества жизни. К сожалению, в Беларуси идея устойчивой городской мобильности широкого развития не получила. Однако некоторые проекты по данному направлению всё же были разработаны и даже реализованы.

Городской транспорт является одним из главных источников выбросов загрязняющих веществ, не только ухудшающих состояние атмосферного воздуха, но и негативно сказывающихся на всех компонентах окружающей среды, а самое главное – на здоровье местного населения. По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь на выбросы мобильных источников приходится 45,4% всех загрязнителей. Более того, транспорт вносит большой вклад в эмиссию парниковых газов – в данном случае диоксида углерода, что требует особого внимания в эпоху адаптации к изменению климата. По данным государственного кадастра атмосферного воздуха, среди выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от транспорта преобладали: оксид углерода (467,1 тыс. тонн) – 64,8% всех выбросов, углеводороды (151,7) – 21,0%, диоксид азота (79,9) – 11,1%, сажа (22,2) – 3,1%, а также диоксид серы и бенз(а)пирен.

Ситуация также усугубляется увеличением шумового загрязнения и эффекта городского острова тепла (в первую очередь из-за искусственных поверхностей дорожного покрытия), а также появлением ряда социальных проблем (формирование агрессивной городской среды, переполненности улиц, ограниченной доступности, снижение уровня безопасности).

По состоянию на конец 2024 г. в Беларуси зарегистрировано более 3 миллионов легковых автомобилей, находящихся в личной собственности граждан. Сейчас уровень автомобилизации составляет 338,7 легковых автомобилей на тысячу человек - каждый третий житель Беларуси имеет свой личный транспорт. В целом это достаточно низкий показатель как для Европейского региона, так и для мира в целом. Обеспеченность электромобилями в стране ещё ниже: 20 745 в личной собственности граждан или 2,3 электромобиля на тысячу человек.

Многие проекты по разработке **SUMPS** были реализованы Республиканским общественным объединением «Белорусский союз транспортников». В 2020 г. под их руководством были подготовлены рекомендации по созданию **SUMPS** на основе общеевропейской концепции. В руководстве “Планы устойчивой городской мобильности: зарубежный опыт и рекомендации для Беларуси” не только освещалась общеевропейская концепция плана устойчивой городской мобильности, но и была расписана методология его разработки и реализации.

*Согласно документу, мобильность – способность человека передвигаться самостоятельно или с помощью транспортных средств, причём выбор пути и способа передвижения зависит от его потребностей или предпочтений, физических и финансовых возможностей. А устойчивая мобильность – потенциальное равенство возможностей и конституционное право каждого человека на свободное передвижение.*

Рекомендации для Беларуси, как и общеевропейская концепция SUMPS, были сформированы под влиянием инициативы Sum4All7 (“Мобильность для всех”), которая сфокусирована на четырёх направлениях развития транспортных систем:

- их доступности для всех пользователей,
- эффективности,
- безопасности
- и “озеленении”.

Среди главного экологического аспекта методологии SUMPS является снижение выбросов парниковых газов за счёт создания более устойчивой транспортной системы. Причём критериями устойчивости городской транспортной системы являются баланс экономической жизнеспособности, социальной справедливости и экологической безопасности; улучшение городской среды, качества жизни и здоровья населения; уменьшение загрязнения воздуха и шума, выбросов парниковых газов и потребления энергии. Среди примеров конкретных целей, достигаемых SUMPS, можно выделить: изменение структуры передвижений в пользу экологически безопасных видов (пешей ходьбы, велодвижения или общественного транспорта); сокращение вредных выбросов от транспорта за счёт строительства новой трамвайной линии или велодорожки; оценка воздействия вредных выбросов на здоровье людей или состояние окружающей среды при изменении структуры транспортного движения; проведение тендеров на “зелёные закупки”, в т.ч. касающиеся экологически чистых транспортных средств и видов топлива.

Таким образом, разработка и реализация SUMPS представлялась как реальная возможность для городов Беларуси адаптировать европейские методические рекомендации к реальным условиям и финансовым возможностям страны, приобрести навыки согласования своих планов и программ с Целями устойчивого развития и национальными обязательствами по сокращению парниковых газов. В Беларуси SUMPS также должны были стать документами, которые вписывались бы в реализацию таких важных проектов как Национальный план действий по развитию “зелёной” экономики и Соглашение мэров по климату и энергии. Однако единственным разработанным и внедрённым SUMPS стал план для Полоцка и Новополоцка, работа над которым велась параллельно с подготовкой генерального плана УП “БелНИИПГрадостроительства”. Вместе с тем Полоцк и Новополоцк (а также Барановичи) присоединились к международной инициативе CIVITAS – сети, объединяющей местные органы власти, общественные организации и экспертов в области транспорта. Основная цель CIVITAS заключалась в помощи городам развивать экологически чистый и устойчивый транспорт.

### **SUMPS в Полоцке и Новополоцке**

Подготовка плана **SUMPS** в Полоцке началась с проекта “От энергоэффективности к городской мобильности: введение подхода по участию местного населения в разработке Плана устойчивой городской мобильности в Полоцке”, который стал “дорожной картой” создания эффективной транспортной системы, учитывающей реальные потребности горожан в передвижениях. Разработанный в 2015 г. **SUMPS** (“Рекомендации по планированию устойчивой городской мобильности: Сделаем город удобным для жизни”) стал стратегией транспортного планирования, направленного на формирование баланса между социальным равенством, охраной окружающей среды и экономическим развитием. Среди экологически-направленных целей были выделены уменьшение загрязнения воздуха, уровня шума и потребления энергии, а также повышение качества городской среды. В общем видении города этому соответствовали следующие цели: создание привлекательной системы общественного транспорта, сети велодорожек и обеспечение удовлетворительных условий для пеших передвижений; внедрение мер и технологий, способствующих развитию баланса между инициальным автомобилем и его альтернативами; следование плану устойчивой энергетической безопасности в сфере улучшения качества воздуха и уровня шума.

Главными тактическими целями стали: показатель доли личного транспорта не более 25% в структуре перемещений по городу, а также уменьшение вреда от выбросов транспортных средств на 20% к 2020 г. Среди целей пакетов мероприятий для достижения целей и задачей ПУГМ можно отметить: снижение экологических потерь в дорожном движении (ущерб от превышающих минимально возможные величины выбросов вредных веществ в атмосферу, загрязнение воды и почвы, а также шума и вибрации); информирование рабочих крупных предприятий об альтернативных видах транспорта и способах передвижения для поездки на работу, в т.ч. с целью улучшения качества окружающей среды (качество воздуха и снижение уровня шума); пропаганда использования экологически чистых передвижений по городу за счёт создания и улучшения пешеходной и велоинфраструктуры; планы по организации движения, снижающие экологические потери – повышение пропускной способности улиц, устранение заторов, снижение задержек на светофорных объектах. К сожалению, из-за отсутствия финансирования оценить реальный вклад внедрённого SUMPS и уровень достижения поставленных целей не представляется возможным. Однако из реальных изменений в городе уже несколько лет функционирует уникальная для Беларуси сеть велодвижения: выделенные полосы для велосипедистов по всему городу как в пределах автодорог, так и на тротуарах; развитая поддерживающая инфраструктура в виде велопарковок, велостоянок для ремонта и большого количества веломастерских; активная реклама велодвижения.

В это же время был подготовлен SUMPS Новополоцка “Концепция устойчивой городской мобильности для Новополоцка: Сделаем город, удобный для жизни”, который стал логическим продолжением принятой Местной повестки-21 под названием “В интересах нынешнего и будущего поколений”. В последующем планы для двух городов были объединены в Единый план устойчивой мобильности (ЕПУМ) в рамках проекта “Поддержка зелёного градостроительства в малых и средних городах Беларуси”. Важными экологически-направленными пунктами плана стали планы по созданию “города коротких расстояний – пешая или велосипедная доступность базовых объектов и услуг в каждой жилой зоне, а также приоритетность развития общественного транспорта и безмоторных видов передвижений. Таким образом, главной задачей ЕПУМ стояло не только развитие экологически безопасных видов транспорта, но и устранение разрывов городской среды, сокращение вынужденных и неэффективных передвижений горожан.

### **Другие проекты SUMPS в Беларуси**

В 2020-2022 гг. в Республике Беларусь также должен был реализовываться проект международной технической помощи “SUMCITYNET: города за улучшение доступности и климатически устойчивую городскую мобильность”. Тематической целью программы являлось улучшение доступа к региону, развитие устойчивых и климатически устойчивых транспортных и коммуникационных сетей и систем. Город Пинск должен был стать пилотным городом, где планировалось провести анализ основных недостатков (относительно дорожной сети, общественного транспорта, пешеходных дорожек и др.), а полученные результаты положены в основу Стратегии устойчивой городской мобильности для других городов страны. Географическая реализация проекта по планам должна была охватить следующие города: Гродно, Лида, Пинск, Брест, Барановичи, Кобрин, Несвиж, Молодечно, Солигорск, Гомель, Жлобин. К экологическим аспектам данной нереализованной программы относится улучшение климатически устойчивых практик в устойчивой городской мобильности.

Тема устойчивой мобильности в городах Беларуси затрагивалась и в других – не тематических проектах и планах. Так в 2018 г. была утверждена Концепция умного устойчивого развития “Брест: СИМБИО СИТИ 2050”. Хотя данный документ и не является планом устойчивой городской мобильности, в концепции всё же сказано, что устойчивое развитие территории основывается в т.ч. и на эффективной транспортной системе.

Именно поэтому первым приоритетным направлением развития г. Бреста здесь прописана “Городская система 1 – Транспорт”, отвечающая за устойчиво развивающийся транспорт, использование экологически чистого транспорта, создание и выделение комплексных сквозных и рациональных систем транспорта с учётом движения людей и грузов. В документе также подчёркивается важность комплексного подхода: снижение воздействия на окружающую среду транспортным сектором должно реализовываться совместными усилиями специалистов в области машиностроения, технической эксплуатации транспортных средств, организации транспортных перевозок, дорожного движения, дорожного строительства и транспортного градостроительства. Согласно видению концепции, к 2050 г. Брест должен был стать городом с эффективной и рачительной организацией общегородской инфраструктуры, а все части населённого пункта и его пригороды связаны интермодальной системой низкоуглеродного пассажирского транспорта. Однако в конце 2020 г. реализация проекта “Брест: СИМБИО СИТИ 2050” была приостановлена из-за отсутствия финансирования.

### **Текущая ситуация с SUMP**

В настоящий момент в Беларуси нет действующих проектов по разработке или реализации SUMP. Все решения, касающиеся развития транспорта и устойчивой мобильности, являются частью генеральных или детальных планов, схем комплексной территориальной организации, комплексных транспортных схем и других документов градостроительного планирования. Все они регламентируются Строительными нормами Республики Беларусь СН 3.01.02-2020 “Планировка и застройка населённых пунктов” и СН 3.03.06-2022 “Улицы населённых пунктов”.

К сожалению, в данных документах экологические аспекты не учитывают как первостепенно важные: вопросы экологической направленности не прописываются напрямую, о них можно судить только при анализе документа. Например, содержание схемы развития транспортной инфраструктуры включает лишь один пункт, наиболее близко касающийся устойчивой мобильности – информация об основных путях велосипедного движения. К схемам наиболее крупных городов (населением от 50 тыс. человек) также прилагаются картограммы интенсивности движения автотранспорта и пассажиропотоков. Помимо этого отдельно создаются схемы доступности остановок общественного транспорта, которая считается отдельным документом – схемой специального планирования. К таким картограммам также могут прилагаться альтернативные варианты для перенаправления и снижения потоков. В СН “Улицы населённых пунктов” велосипедной инфраструктуре уделён отдельный пункт, однако и здесь не говорится о плюсах для окружающей среды – только о ширине велосипедной и пешеходной полос, формах организации велосипедного движения в зависимости от категории улиц, а также других технических показателей. Также здесь есть пункт об устройстве транспортных узлов, которые рекомендуется проектировать в целях возможного воздействия на окружающую среду при превышении допустимых концентраций загрязняющих веществ и парниковых газов от выбросов транспортных средств.

Описание существующего положение и разработка планов по развитию транспортной инфраструктуры белорусских городов также готовятся для генеральных и детальных планов – это более 60 объектов в год. Сами планы включают пункты про железнодорожный, автомобильный, воздушный и водный транспорт, магистрально-уличную сеть, городской транспорт и транспортно-обслуживающие устройства. При их подготовке экологические аспекты всё же учитываются, но часто лишь для выявления нарушений нормативных показателей по загрязнению выбросами или шумом. Данный пункт регламентируется ТКП 17.08-03-2006 (02120) “Правила расчета выбросов механическими транспортными средствами в населённых пунктах”. В документе представлена методика, в которой по показателям загруженности транспортом рассчитывается уровень загрязнения и оцениваются показатели экологического воздействия на окружающую среду.

На основе полученных данных подготавливаются обоснования необходимости применения экологически ориентированных мероприятий по организации дорожного движения; оценке альтернативных вариантов проектных решений по организации дорожного движения; оптимизации управления транспортом и дорожным движением; разработке моделей и программных средств в сфере экологического мониторинга в городе; - иных мероприятиях по охране атмосферного воздуха. Аналогичная схема действий предусматривается для шумового загрязнения.

Есть и другие положительные моменты, которые можно привязать к концепции устойчивой мобильности. Развитие дорожной сети при подготовке обновлённых планов направлено не на расширение дорожного полотна, а на развитие параллельных сетей и ограждение центральных районов от транзита через создание колец альтернативных путей. Таким образом, идеальная структура, к которой стремятся белорусские градостроители – квадратно-гнездовая; однако этому может препятствовать исторически сложившаяся центростремительная схема застройки, из которой, в таком случае, стремятся сделать радиально-кольцевую.

Таким образом, можно сделать вывод, что начатая ранее большая работа по разработке и внедрению концепции SUMPS для развития городов Беларуси практически не нашла своего продолжения в современных градостроительных проектах. Экологические аспекты SUMPS, призванные не просто сохранить фоновые показатели состояния окружающей среды и не допустить нарушения нормативных значений, а именно улучшить качество жизни населения, сейчас во внимание не принимаются. То же самое можно сказать и про планы сокращения выбросов парниковых газов. Прделанная ранее работа реализована лишь в единичных проектах, однако даже по осуществлённым планам не подготовлена никакая аналитическая работа о достижении поставленных целей. Сейчас мы не можем в полной мере оценить, насколько концепция SUMPS эффективная при достижении устойчивости белорусских городов, в т.ч. и в плане улучшения экологической обстановки населённых пунктов. Однако привнесённые практики всё же оставили положительный след, изменив взгляд градостроителей Беларуси на транспортную систему и преобразовав белорусские города точечными проектами по устойчивой мобильности.