

ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Екологізація транспорту є актуальною та важливою темою сьогодення. Адже в Україні досить гостро постає проблема забруднення довкілля від транспортної інфраструктури. Автомобільний транспорт стає найбільш значним джерелом забруднення атмосферного повітря та, як висновок, негативно впливає на стан здоров'я населення.

Автомобільний транспорт є джерелом небезпечних хімічних забруднень атмосферного повітря, сільськогосподарських зон, а також шуму та вібрації. Своєю діяльністю порушують принципи функціонування екосистем. Унаслідок транспортної діяльності екосистеми можуть деградувати і втрачати стійкість. На сьогодні частку транспортної галузі у загальному антропогенному забрудненні навколишнього середовища оцінюють майже у 40 %. Це більше, ніж будь-якої іншої галузі промисловості [1, с. 69].

Токсичними викидами двигунів внутрішнього згоряння (ДВЗ) є гази та пари палива з карбюратора і паливного бака. Основна частка токсичних домішок надходить в атмосферу з відпрацьованими газами ДВЗ. З картерів, газами і парами палива в атмосферу надходить приблизно 45% вуглеводнів від їх загального викиду [3].

Кількість шкідливих речовин, що викидаються до атмосферного повітря у складі відпрацьованих газів, залежить від об'єму двигуна, якості пального та загального технічного стану автомобіля. Так, при порушенні регулювання карбюратора викиди оксиду вуглецю збільшуються в 4 – 5 разів.

З метою відвернення і зменшення забруднення атмосферного повітря транспортними та іншими пересувними засобами і установками та впливу пов'язаних з ними фізичних факторів варто здійснити:

1. Переведення транспортних та інших пересувних засобів і установок на менш токсичні види палива;
2. Раціональне планування та забудова населених пунктів з дотриманням нормативно визначеної відстані до транспортних шляхів;
3. Поліпшення стану транспортних шляхів і вуличного покриття;
4. Виведення з густонаселених житлових кварталів за межі міста транспортних підприємств, вантажного транзитного автомобільного транспорту;
5. Обмеження в'їзду автомобільного транспорту та інших транспортних засобів та установок у сельбищні, курортні, лікувально-оздоровчі, рекреаційні та природно-заповідні зони, місця масового відпочинку та туризму;
6. Удосконалення технологій транспортування і зберігання палива, забезпечення постійного контролю за якістю палива на нафтопереробних підприємствах та автозаправних станціях;
7. Впровадження та вдосконалення діяльності контрольно-регулювальних і діагностичних пунктів та комплексних систем перевірки нормативів екологічної безпеки транспортних та інших пересувних засобів і установок [4].

Транспорт також спричиняє негативний вплив шумовим забрудненням. Приблизно кожен другий житель міста страждає від створюваного шуму. У великих містах України, таких як Київ та Львів, шумове забруднення значною мірою спричинене метрополітенами та трамваями. Шкідливий вплив не тільки на населення, а й на споруди спричиняє вібрація уздовж ліній метрополітену. У разі постійного шумового фону до 70 дБ виникає порушення ендокринної та нервової систем, при 90 дБ – порушується слух, при 120 дБ – виникає нестерпний фізичний біль. Шум знижує і продуктивність праці. Недосконалість законодавчо-нормативної бази, відсутність економічних важелів регулювання допустимих рівнів звуку є причиною зростання акустичного забруднення міста [2, с.144].

У більш розвинутих країнах для зниження транспортного шуму вдаються до таких заходів:

- забезпечення рівномірного і вільного руху;
- зниження інтенсивності руху та заборона руху вантажного транспорту у нічний час;
- перенесення транзитних магістралей і доріг для вантажного руху із житлових зон;
- побудова шумозахисних споруд та зелені насаджень;
- створення на придорожній території захисних смуг;
- побудова прозорих захисних шумових екранів.

Провідне місце в транспортному комплексі посідає залізничний транспорт. У загальному об'ємі перевезень він займає 24 %. Довжина залізничних магістралей становить 22,8 тис. км. Їхня щільність – 38 км на 1 тис. км². Найбільш густа мережа залізничних шляхів сформована у Донбасі, Придніпров'ї, Західних районах України. Все це істотно збільшує викиди у навколишнє середовище при перевезенні пасажирів та вантажів. Крім того, це джерело шумового забруднення [5].

Для поліпшення екологічної ситуації у залізничній галузі необхідно:

- створити системи баз даних з метою обробки інформації з екологічної ситуації на підприємствах залізничного транспорту;
- розробити безвідходні ресурсощадні технології і екологічну техніку для очищення вентиляційних викидів підприємств залізничного транспорту від токсичних забруднень (органічні розчинники, аерозолі ділянок нанесення антикорозійних покриттів) з одержанням із забрудників товарних продуктів;
- провести комплексну оцінку екологічної ситуації в місцях розташування залізничних підприємств, прогноз її зміни, розробку і поетапну реалізацію моніторингу й оздоровлення навколишнього середовища;
- впорядковувати зелені зони уздовж залізниць

Підсумовуючи вищезгадане, слід зазначити, що вирішення проблеми екологічності транспорту дасть можливість нам знизити рівень техногенного навантаження на довкілля, сприяти збереженню унікальних природних та історико-культурних ландшафтів, а також суттєво зменшити рівень захворюваності населення.

Список використаної літератури:

1. Транспортна екологія: навчальний посібник / [Запорожець О. І., Бойченко С. В., Матвеева О. Л., Шаманський С. Й. та інші] . – Київ: 2017. – С. 360
2. Говорун А. Г., Скорченко В. Ф., Худолій М. М. Транспорт і навколишнє середовище. – К.: Урожай, 1992. 144 ст.
3. Статистика забруднення атмосферного повітря викидами від транспорту // Електронний ресурс – режим доступу: <https://www.gpp.in.ua/transport/zabrudnennya-atmosfernogo-povitrya-vikidami-vid-transportu.html>
4. Стаття 17. Заходи щодо відвернення і зменшення забруднення атмосферного повітря викидами транспортних та інших пересувних засобів і установок // Електронний ресурс – режим доступу: https://protocol.ua/ua/pro_ohoronu_atmosfernogo_povitrya_stattya_17/
5. Фатюха Н. Г. Статистична оцінка розвитку транспортного комплексу України. Ефективна економіка. 2016. №4.