

пов'язаного зі спекою то він спостерігається у липні та серпні. Комфортні умови для менш помірних широт спостерігаються в червні на всій території Херсонської області. У липні і серпні вся територія області характерна умовами дискомфорту, пов'язаного із спекою.

Проаналізувавши природні та кліматичні умови Херсонської області можна зробити висновок, що Херсонська область є сприятливою для рекреації, але лише у певний період року. Розрахувавши та розглянувши такі біокліматичні показники як НЕЕТ і РЕЕТ, стало зрозуміло, що найсприятливішими місяцями для рекреації є травень, червень та перша половина вересня. В липні та серпні для мешканців курортних міст спостерігається умови дискомфорту пов'язаний зі спекою.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Мацола В. І. Рекреаційно-туристичний комплекс України. / В. І. Мацола. — Львів, 1997. - Методи геоecологічних досліджень: навчальний посібник. За ред. М.Б. Гродзинського та П. Г. Шищенка. - К. : ВЦ "Київський університет", 1999. - 243 с.

ІДЕНТИФІКАЦІЯ ЕКОЛОГІЧНИХ ТА СОЦІАЛЬНИХ РИЗИКІВ СИСТЕМИ «ТРАНСПОРТНИЙ ПОТІК – ДОРОГА» В УРБАНІЗОВАНОМУ СЕРЕДОВИЩІ

*Доповідач – Зюзюн О.Ю., ст.,
Науковий керівник – Зюзюн В.І., к.т.н.,
Національний транспортний університет, Україна
vadim1489_@ukr.net*

Основними джерелами техногенних ризиків, що впливають на навколишнє середовище, є пересувні джерела, серед яких на першому місці знаходиться автотранспорт. Збільшення кількості транспортних засобів призводить до перевантаженості міських доріг, багатогодинних заторів, виникнення перепон руху пішоходів, збільшення кількості аварій та забруднення навколишнього середовища міста, особливе місце серед яких займає забруднення атмосферного повітря. Підвищення інтенсивності техногенного забруднення зумовлено збільшенням середнього терміну експлуатації автомобілів, незадовільною якістю палив, недостатніми темпами розвитку вулично-дорожньої мережі міст, а також недостатнім нормативно-правовим забезпеченням управління автотранспортом, як екологічно небезпечним об'єктом, на загальнодержавному, регіональних і муніципальних рівнях.

Оскільки саме автомобільний транспорт є основним забруднювачем навколишнього середовища, то виникає гостра необхідність у дослідженні впливу транспортних потоків автомобільних доріг на величину забруднюючих викидів та шумового навантаження, визначення закономірностей їх поширення в придорожньому середовищі та розрахунок ймовірності навмисних або випадкових,

поступових та катастрофічних антропогенних змін існуючих природних об'єктів, факторів та екологічних ресурсів. Тому важливо вчасно визначати екологічні та соціальні ризики на основі проведення оцінки впливу елементів системи на забруднення атмосферного повітря і ґрунту придорожньої зони міст та обґрунтування вибору організаційно-технічних заходів, спрямованих на зменшення ймовірності ризиків від інгредієнтного та параметричного забруднення придорожнього середовища.

Техногенна система «транспортний потік – дорога» чинить багатокомпонентну дію на придорожні зони: інгредієнтну (викиди шкідливих речовин) і параметричну (шум, вібрація, електромагнітне випромінювання) (рис), підвищуючи екологічний ризик – вірогідність навмисних або випадкових, поступових та катастрофічних антропогенних змін існуючих природних об'єктів, факторів та екологічних ресурсів. Сумарний екологічний ефект цієї дії може бути встановлений на основі вивчення відгуку екосистем придорожніх зон.

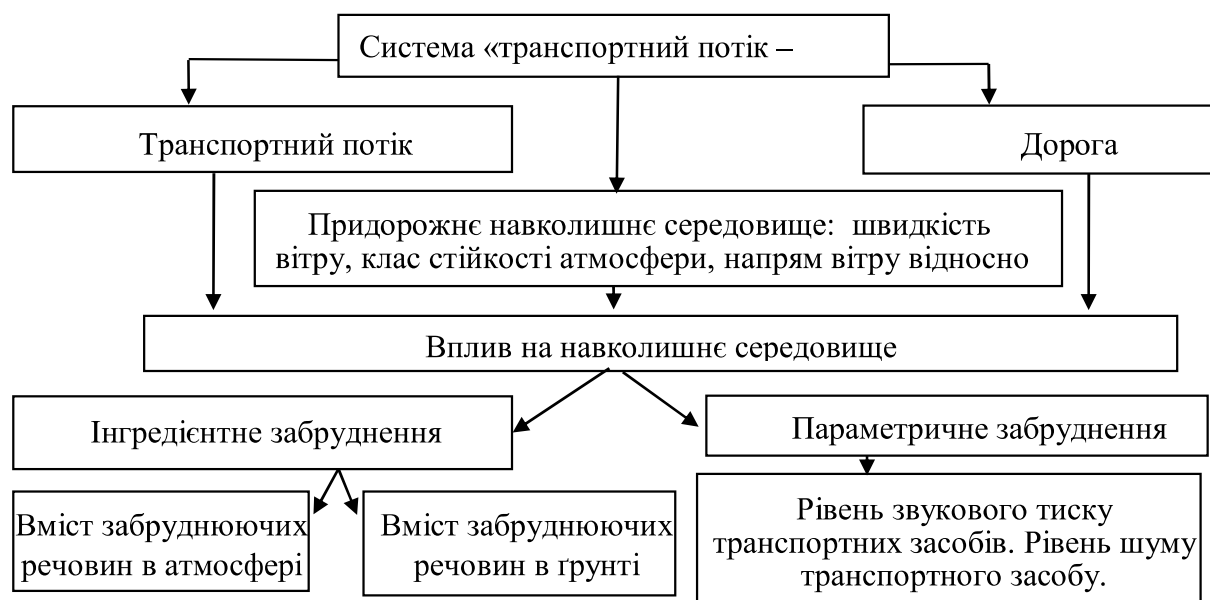


Рисунок – Система «транспортний потік – дорога» в урбанізованому середовищі

При оцінюванні підсистеми «транспортний потік» враховується інтенсивність руху, категорії транспортних засобів, їх віковий склад, вид палива, що використовується, режим руху автомобілів. При оцінюванні підсистеми «дорога» – поздовжній та поперечний похил дороги, план, відстань видимості, облаштуваність дороги та тип і стан покриття. В системі враховуються також фактори впливу навколишнього середовища на розповсюдження забруднюючих речовин (напрямок та швидкість вітру, клас стійкості атмосфери, кількість сонячної радіації).

Наразі існує достатньо розвинута теорія транспортних потоків і накопичений великий досвід дослідження процесів руху. Проте, загальний рівень досліджень, пов'язаних з управлінням ризиками, що створюють транспортні потоки, недостатній внаслідок того, що:

– транспортний потік як об’єкт дослідження є нестабільним, а отримання об’єктивної інформації про нього – найбільш складний і ресурсоємний елемент системи управління;

– критерії якості управління дорожнім рухом суперечливі: необхідно забезпечувати безперебійність руху, одночасно знижуючи збитки від руху, накладаючи обмеження на швидкість і напрями руху;

– дорожні умови, зокрема відхилення погодно-кліматичних параметрів і якість покриття дороги, значною мірою непередбачувані;

– виконання рішень щодо управління дорожнім рухом часто є неточним і з урахуванням природи процесу дорожнього руху призводить до непередбачених ефектів.

Розглядаючи поняття «ризик», то існує досить велика кількість його визначень, проте найбільш конкретним є наступне. Ризик – це ймовірність настання певної негативної події, яка за певний час та за певних обставин може впливати на людину, рослинний та тваринний світ.

Важливим етапом у розгляді питань, пов’язаних із ризиками, є їх ідентифікація. Ідентифікація ризиків – це дослідження, виявлення, опис, документування та групове обговорення ризиків до того, як вони стають проблемами та несприятливим чином впливають на навколишнє середовище та населення. Цілями процесу ідентифікації ризиків є виявлення та категоризація (систематизація) ризиків, які можуть несприятливо вплинути на процес цих ризиків.

В процесі функціонування транспорту та транспортних систем в межах урбанізованих територій можемо виділити декілька груп ризиків, а саме фінансові, технологічні, екологічні, соціальні, законодавчі та організаційні. Основними класами ризиків, які можуть виникати при функціонуванні транспортних систем і чинити шкідливий вплив на навколишнє середовище та населення, є екологічні та соціальні ризики. Тому було проведено аналіз екологічних та соціальних ризиків в системі «транспортний потік – дорога», які зведені у реєстр (табл.).

Таблиця – Реєстр соціальних та екологічних ризиків, що виникають у процесі функціонування транспорту в урбанізованому середовищі

Клас	Ризики
Соціальні	Погіршення здоров’я населення міста внаслідок викидів шкідливих речовин автотранспортом
	Погіршення рівня комфортності життя населення міста внаслідок шумового забруднення
	Травмування і загибель людей в результаті ДТП
Екологічні	Небезпечний рівень забруднення атмосферного повітря, води та ґрунту внаслідок шкідливих викидів двигунів та інших агрегатів
	Небезпечний рівень забруднення ґрунтового середовища нафтопродуктами та продуктами зносу частин автомобілів
	Небезпечний рівень забруднення водного середовища нафтопродуктами