

ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА СИСТЕМИ ПАРКУВАЛЬНИХ МАЙДАНЧИКІВ В РАЙОНАХ ІНТЕНСИВНОГО ПАРКУВАННЯ МІСТ

*Соловей В.Є., маг., Кужель В.П., к.т.н., доцент,
Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, Україна
kuzhel2017@gmail.com, kuzhel_v@vntu.edu.ua*

*Волкова Т.В., к.т.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет, м. Харків,
Україна
wolf949@ukr.net*

У відповідності з результатами аналізу існуючих досліджень [1-2], саме неузгодженість дій стосовно впорядкування паркувальної діяльності, особливо у районах інтенсивного паркування міст, у найбільшій мірі сприяє збільшенню рівня екологічного навантаження, джерелом якого є автомобільний транспорт. В свою чергу об'єкти паркування, як елементи вулично-дорожньої мережі (ВДМ), є джерелом також потенційної екологічної небезпеки. Аналіз нормативно-технічної бази України у сфері паркувальної діяльності показав недосконалий ступінь дослідження цієї проблеми [1–2]. За зведеними даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), саме забруднення повітря є одним з основних факторів ризику для здоров'я людей, пов'язаних із навколишнім середовищем, а автомобільний транспорт у процесі своєї діяльності викидає в атмосферу оксиди вуглецю (СО, СО₂), оксиди азоту (NO_x), двоокис сірки (SO₂), вуглеводневі сполуки, бензол, а також тверді частинки.

Наведемо сучасні проблеми містобудування – це дефіцит міських територій, скупчення на дорогах транспортних засобів, відсутність у необхідному обсязі місць паркування, нездатність міської інфраструктури впоратися з постійно зростаючими навантаженнями і погіршення екологічної ситуації.

Зазначимо, що ВДМ – призначена для руху транспортних засобів і пішоходів, це мережа вулиць, доріг, внутрішньоквартальних та інших проїздів, тротуарів, пішохідних та велосипедних доріжок, набережних, майданів, площ, а також автомобільних стоянок та майданчиків для паркування транспортних засобів з інженерними та допоміжними спорудами, технічними засобами організації дорожнього руху. На сьогоднішній день пріоритетом розвитку міста має бути зниження негативного впливу транспорту на навколишнє середовище і людину, а це значить, що транспортна система має використовуватися максимально ефективно. Серед проблем слід відмітити: відсутність адекватних паркувальних місць, особливо в центрі міста, незаконне паркування на вулицях і дорогах, «тягучки» і затори в центрі міста, транзитний рух вантажного автотранспорту в містах, збільшення витрат і часу на пересування на особистому автомобілі, низька якість пішохідної інфраструктури,

неприспосованість інфраструктури до потреб маломобільних категорій населення є типовими характеристиками українських міст. При цьому користувачі різних видів транспорту також постійно опиняються у взаємному конфлікті в умовах міста.

Варіантом вирішення цих проблем для центральної частини міста може стати створення так званої «зони, вільної від автомобілів» («car-free zone»).

Сучасні тенденції в містобудуванні (зростання і ущільнення забудови міського простору) витісняють місця комфортного відпочинку людини, тобто такі місця, які відділяють людину від чинників міста, що згубно позначаються на здоров'ї населення (шуму, пилу, агресивного міського середовища). Особливо це відчувається у центральній частині великих міст. Інтенсивна забудова збільшує щільність споруд і часто норми з кількості озеленення на одного жителя не дотримуються. В цій ущільненій забудові, де розміщені будівлі і місця паркування транспорту, немає площ для створення рекреаційних зон.

Припаркований автомобіль займає близько 8 м² і приблизно стільки ж залишається на простір для маневру – це занадто велика площа для густонаселених міських районах, де земля коштує дорого. Більш того, припаркований у крайній правій смугі автомобіль заважає роботі громадського транспорту, велосипедисту і пішоходу. Вищенаведене є причиною того, щоб створювати програми з управління паркувальним простором в містах. Автомобільні стоянки (таблиця 1), парковки, паркувальні майданчики повинні використовуватися саме як інструмент управління попитом населення міст.

Таблиця 1 – Класифікація автостоянок

Класифікація	Види			
	у зоні об'єктів загальноміського значення	у комунальних та інших нежитлових зонах	у житловій зоні	у зоні міського пасажирського транспорту
За поверховістю	одноповерхові		багатоповерхові	
За розміщенням відносно рівня землі	наземні		підземні	
За тривалістю зберігання	постійне зберігання	тимчасове зберігання	сезонне зберігання	
За умови зберігання	неопалювальні	опалювальні	комбіновані	
За типом існуючих огорожувальних конструкцій	відкриті	закриті	комбіновані	
За розміщенням відносно інших об'єктів	окремі	прибудовані	вбудовані	комбіновані

Наведемо результати досліджень в різних містах, наприклад в місті Валетте (Мальта), дослідження показало, що навіть зменшення кількості паркувальних місць в центральній частині міста, а також впровадження системи

оплати для нерезидентів дозволило скоротити кількість автомобілів, що потрапляють в центр міста, на 7,4 %. Згідно з дослідженням, проведеним в місті Нортгемптон (Великобританія), звільнення перевантажених зон шляхом введення безавтомобільних ділянок дозволяє зменшити рух транспортних засобів (ТЗ) в години пік до 15 %, а також дозволяє суттєво поліпшити екологічну ситуацію в безавтомобільному районі. За рахунок будівництва та введення зони платних парковок в місті Лондон (2002 рік) досягнуто 27 % зниження рівня завантаженості автомобільним транспортом центральних районів міста.

Такі великі міста, як Стокгольм і Сінгапур, з 2007 році впровадили плату за в'їзд в центральні райони, за рік зменшивши кількість автомобільного транспорту в центрі міста на 18 %.

В свою чергу паркувальна діяльність в Україні підпорядковується як контролюючим органам, так і офіційно регулюється низкою законів та підзаконних нормативно-правових актів, основними з яких є: Закон України «Про благоустрій населених пунктів»; Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил зберігання транспортних засобів на автостоянках»; – Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил паркування транспортних засобів»; ДБН В.2.3-15:2007 «Споруди транспорту. Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів»; ГБН В.2.3-218-549:2010 «Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Стоянки і майданчики для відпочинку та короткочасної зупинки автомобілів. Загальні вимоги проектування» [3-4].

Підвищення привабливості громадського транспорту призведе до того, що більша кількість людей зможе відмовитися від особистого автомобіля як мінімум для міських поїздок. Але крім того, що необхідно реформувати підхід до використання громадського транспорту, вибір форм міської інфраструктури має бути на користь стійких та екологічно безпечних варіантів.

Висновки. Сформулюємо основні причини утворення дорожніх заторів: постійно зростаюча кількість автомобілів; дорожньо-транспортні пригоди; проведення ремонтних робіт; погані погодні умови; хаотичне паркування автомобілів на проїзній частині, яка зменшує її пропускну здатність; неорганізовані, спонтанні пішохідні переходи; незадовільний стан дорожнього покриття. На основі аналізу стану міського громадського транспорту України були виділені основні чинники інтенсивного забруднення атмосфери автотранспортом в Україні: перезавантаженість ВДМ автотранспортом, експлуатація технічно застарілого автомобільного парку, низька якість паливно-мастильних матеріалів. З огляду на наявні транспортні проблеми українських міст і використовуючи міжнародний досвід, слід виділити три категорії інструментів підвищення екологічної стійкості міст, а саме: підвищення привабливості громадського транспорту, підвищення екологічності транспортних засобів і розвиток альтернативної міської інфраструктури.

Перелік посилань:

1. Лежнева О.І. Екологічні аспекти транспортної системи міста : монографія / О.І. Лежнева, Г.М. Желновач, С.В. Очеретенко та ін. – Харків: Зебра, 2017. – 180 с.
2. Василенко І. А. Урбоекологія / І.А. Василенко, О.А. Півоваров, І.М. Трус, А. В. Іванченко. – Дніпро : Акцент ПП, 2017. – 309 с.
3. Закон України «Про благоустрій населених пунктів» : станом на 09 груд. 2015 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К.: Відомості Верховної Ради України, від 09 груд. 2005 р., № 49, ст. 517.
4. Постанова «Про затвердження Правил паркування транспортних засобів» № 115 : Міністрів України. – К. : Офіційний Вісник України, від 21 груд. 2009 р., № 29, ст. 3314.

ВІЙСЬКОВІ КОНФЛІКТИ ТА ЇХ ВПЛИВ: ЕКОЛОГІЧНІ, МЕДИЧНІ ТА СОЦІАЛЬНІ ВИКЛИКИ

*Сосновський С.Є., здобувач третього рівня вищої освіти
, Барун М.В., доц., к.е.н.,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
м. Харків, Україна
Seregason@gmail.com*

Війни та збройні конфлікти завжди супроводжували історію людства, проте в умовах сучасного глобалізованого світу їх вплив виходить далеко за межі безпосередньо зон бойових дій. Белігеративний вплив охоплює як прямі руйнування інфраструктури, так і довгострокові наслідки для здоров'я населення та довкілля, є однією з головних загроз для розвитку сучасних суспільств.

Військові дії спричиняють серйозні руйнування лісів, забруднення ґрунтів і водних ресурсів, а також зміну кліматичних умов. Вибухи, пожежі та застосування важкої техніки руйнують природні екосистеми, знищують біорізноманіття та сприяють ерозії ґрунтів. Забруднення водоносних горизонтів та атмосфери токсичними речовинами може призводити до погіршення якості питної води та збільшення ризику захворювань серед населення.

Окремо варто зазначити зниження здатності лісових масивів до природної регенерації внаслідок тривалого військового впливу. Зменшення лісових площ призводить до порушення кліматичних балансів, що підвищує ризик повеней та інших природних катастроф.