

**Н. В. ВНУКОВА (УКРАЇНА, ХАРКІВ)**  
**ОЦІНЮВАННЯ ІНТЕГРАЛЬНОГО ТЕХНОГЕННОГО НАВАНТАЖЕННЯ**  
**ПРИ ФУНКЦІОНУВАННІ АВТОТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ**

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет  
 61002, вул. Ярослава Мудрого, 25, Харків, Україна; vnukovanv@ukr.net*

Функціонування автотранспорту та пов'язаних з ним автотранспортних систем зумовлює ряд проблем, що їх умовно можна об'єднати в кілька груп (за основними напрямками взаємодії з довкіллям): автотранспорт — великий споживач палива; автотранспорт — джерело забруднення довкілля; автотранспорт – одне із джерел шуму; автотранспорт вилучає сільськогосподарські угіддя під шляхи і стаціонарні споруди; автотранспорт є причиною травм та смерті людей і тварин.

Інші негативні приклади впливу транспорту на навколишнє середовище це: затори (пробки) на дорогах; токсичні змиви з доріг і парковок, які забруднюють запаси прісної води.

Одним з способів отримання характеристики автомобільної дороги як джерела екодеструктивного впливу на навколишнє середовище є оцінка ступеня інтегрального техногенного навантаження на екосистеми придорожного простору при функціонуванні автотранспортних систем.

Ступінь дії дороги на придорожні екосистеми – область полягань, обмежена критичними крапками. Під критичною крапкою розуміється полягання системи, в якому відбувається її якісна перебудова з позицій потреби людини під впливом дорожньо-транспортної діяльності.

На основі аналізу матеріалів досліджень впливу автомобільних доріг та автомобільного транспорту на природне та соціальне середовище прилеглих до доріг територій, виконаних в Росії та за кордоном, методів і норм проектування, будівництва, реконструкції, змісту і ремонту автомобільних доріг, оцінки полягань навколишнього середовища, території, умов життя населення з урахуванням діючих нормативних та методичних документів, було обрано для оцінки ступеню впливу були обрані наступні показники : транспортна місткість та критерій екологічної безпеки.

Транспортна місткість території являє собою здатність ландшафту задовольняти транспортні потреби населення (в площах для розміщення стаціонарних і рухомих об'єктів транспорту) без порушення екологічної рівноваги, виражається у вигляді питомої густини дорожньої мережі і транспортної інфраструктури. Рівень автомобілізації у регіоні. Не менш важливими складовими при розгляді даного показника є густина населення, при якій на території досягаються сприятливі умови мешкання, зберігається репродуктивна здатність природних ландшафтів, що забезпечує відтворення основних елементів середовища: атмосферного кисню, води, ґрунтового-рослинного покриву і рівень автомобілізації регіону.

Другий показник, а саме критерій екологічної безпеки можна поділити на використовується для оцінки дії дороги на навколишнє середовище як інженерної споруди. Також даний критерій може використовуватися для порівняльної оцінки і визначення можливості вживання тієї або іншої технологічної схеми або матеріалів в життєвому циклі дороги

Оцінюючи дію дороги на довкілля необхідно звернути увагу на наявність відхилення показників, які в сукупності характеризують екологічну безпеку (небезпеку) автомобільної дороги. Якщо ці значення в заданий період часу, менше гранично допустимих або знаходяться в межах фону, то екологічна безпека дороги вважається прийнятною або забезпеченою. Якщо вони перевищують нормативні гранично допустимі або фонові, то рівень екологічної безпеки (небезпеки) автомобільної дороги оцінюється розрахунковим методом.

Ще одною важливою умовою є визначення вагомості показників дії автомобільної дороги на навколишнє середовище на різних етапах життєвого циклу дороги при оцінці рівня її екологічної безпеки, які встановлюється експертним шляхом з урахуванням чутливості окремих компонентів навколишнього середовища до дорожньо-транспортних дій.

Отже, задача оцінювання рівня інтегрального техногенного навантаження на довкілля при функціонуванні автотранспортних систем є актуальною задачею в умовах сучасності та потребує застосування відповідних критеріїв.