

тьби за його покращення та необхідність проведення оздоровчих заходів. Виникла необхідність терміново здійснити заходи, спрямовані на попередження кризи природного середовища. Охорона навколишнього середовища повинна забезпечити збереження довкілля для життєдіяльності сьогоденного і майбутніх поколінь за допомогою втілення системи державних і громадських заходів. Ці заходи основані на науковому застосуванні законів розвитку і функціонування природи у зв'язку з тим, що управління біосферою вимагає створення особливих механізмів, які регулюють розвиток біосфери у потрібному для суспільства напрямку.

ВПЛИВ АВТОТРАНСПОРТУ НА ЕКОЛОГІЮ МІСТА

*Покрасова І.В., Шаматажи С.В.
Південноукраїнський державний педагогічний університет
імені К.Д.Ушинського*

Автомобільний транспорт займає важливе місце в єдиній транспортній системі країни. Він перевозить більше 80% народногосподарських вантажів, що обумовлене високою маневреністю автомобільного транспорту, можливістю доставки вантажів „від дверей до дверей” без додаткових перевантажень в дорозі, а, отже, високою швидкістю доставки і збереженням вантажів.

Велика протяжність автомобільних доріг забезпечує можливість їх повсюдної експлуатації при значній провізній здатності.

Висока мобільність, здатність оперативно реагувати на зміни пасажиропотоків ставлять автомобільний транспорт „поза конкурсом” при організації місцевих перевезень пасажирів. На його частку доводиться майже половина пасажирообороту [3].

Автомобільний транспорт зіграв величезну роль у формуванні сучасного характеру розселення людей, в розповсюдженні дальнього туризму, в територіальній децентралізації промисловості і сфери обслуговування. В той же час він викликав і багато негативних явищ: щорічно з відпрацьованими газами в атмосферу поступають сотні мільйонів тонн шкідливих речовин: автомобіль — один з головних чинників шумового забруднення, дорожня мережа, особливо поблизу міської агломерації „з`їдає” цінні сільськогосподарські землі. Під впливом шкідливої дії автомобільного транспорту погіршується здоров'я людей, отруюються ґрунти і водоймища, страждає рослинний і тваринний світ.

Автомобільний парк, що є одним з основних джерел забруднення навколишнього середовища, розміщений, в основному, в містах. Якщо в середньому в світі на км² території доводиться п'ять автомобілів, то щільність їх в найбільших містах розвинених країн в 200–300 разів вище. Автомобілі спалюють величезну кількість цінних нафтопродуктів, завдаючи одночасно відчутної шкоди навколишньому середовищу, головним чином атмосфері. Оскільки основна маса автомобілів сконцентрована в крупних і найбільших містах, повітря цих міст не тільки обідняється киснем, але і забруднюється шкідливими компонентами відпрацьованих газів.

Суперечності, з яких „складається” автомобіль, мабуть, ні в чому не виявляються так різко, як в справі захисту природи. З одного боку,

він полегшив людині життя, з іншої — отруєє її в найпрямішому сенсі слова. Фахівці встановили, що один легковий автомобіль щорічно поглинає з атмосфери в середньому більше 4 тонн кисню, викидаючи з відпрацьованими очима приблизно 800 кг окислу вуглецю, близько 40 кг оксидів азоту і майже 200 кг різних вуглеводнів. Якщо помножити ці цифри на 400 млн. одиниць світового парку автомобілів, можна уявити собі ступінь загрози, що таїться в надмірній автомобілізації [1].

У наших містах переважна частина автомобілів розміщується в дворах житлових будинків, іноді на зелених газонах і площах відпочинку. Це обставина, перш за все, погіршує умови проживання населення. До того ж камери згорання автомобільного двигуна — це своєрідний хімічний реактор, що синтезує отруйні речовини і що викидає їх в атмосферу. Навіть безневинний азот з атмосфери, потрапляючи в камеру згорання, перетворюється на отруйні оксиди азоту. Рухаючись із швидкістю 80–90 км/год в середньому автомобіль перетворює на вуглекислоту стільки ж кисню, скільки 300–350 чоловік. Основна причина забруднення повітря полягає в неповному в нерівномірному згоранні палива. Всього 15% його витрачається на рух автомобіля, а 85% „летить на вітер“.

Для зниження шкідливого впливу автомобільного транспорту потрібне винесення з міської межі вантажних транзитних потоків. Вимога ця зафіксована в діючих будівельних нормах і правилах, але практично дотримується рідко. „Город без автомобіля“ мислиться як поєднання широкіх транспортних магістралей, де представляється простір для автомобільного руху, з мікрорайонами, куди в'їзд транспорту заборонений або гранично обмежений і де люди ходять тільки пішки.

Ефективним заходом щодо зниження шкідливого впливу автомобільного транспорту на городян є організація пішохідних зон з повною заборонаю в'їзду транспортних засобів на житлові вулиці [2].

Хочеться вірити, що вдасться корінним чином удосконалити всі види транспорту, які в поний мірі зуміють задовольнити постійно зростаючі потреби в перевозах вантажів і пасажирів, не загрожуючи при цьому навколишньому середовищу.

Література

1. Экология города / Под. ред. Ф.В.Стольберга. — К., 2005
2. Курік М.В. Екологічна безпека здорової людини /Трибуна / №3–4, 2000.
3. Клименко М.О. Антропогенні зміни і стан здоров'я населення. Регіональні екологічні проблеми. — К.: ВГЛ „Обрії“, 2002.
4. Залеський І.І., Клименко М.О. Екологія людини. — К.: Академія, 2005.

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ФЕНОТИПОВОГО РІЗНОМАНІТТЯ ЛЮДСЬКИХ ПОПУЛЯЦІЙ

Руденко С.С., Лакуста О.М
Чернівецький національний університет імені Ю. Федьковича

На тлі доволі широкомасштабного вивчення фенотипового різно-