

ПРОМИСЛОВИЙ І ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКСИ М. ЛУЦЬКА ТА ЇХ РОЛЬ У ТРАНСФОРМАЦІЇ УРБАНІЗОВАНОЇ ТЕРИТОРІЇ

Фесюк В.О., д.г.н., проф., професор кафедри екології ЛНТУ
Мороз І.А., к.х.н., доцент кафедри екології ЛНТУ
Луцький національний технічний університет

Спеціалізацію Луцька в загальноукраїнському та міжнародному поділі праці визначають машинобудування та металообробка, легка і харчова, хімічна промисловість та індустрія будівельних матеріалів.

В місті 80-85% відходів шкідливих речовин, згідно з даними Мінекобезпеки припадає на промислові підприємства [19, 95]. Більшість підприємств міста належить до четвертого або п'ятого класу небезпеки, за винятком ЛПЗ – другий клас небезпеки.

Формування сучасного стану ТВК м. Луцька відбувалось спонтанно. Це особливо характерно для 60 – 70-х р.р. ХХ століття. Власних ресурсів, цінних корисних копалин (окрім артезіанських вод) Луцьк не має, тому в місті розвивається переробна промисловість. Починаючи з другої половини 60-х і до кінця 80-х років, у місті розміщується багато великих промислових підприємств: приладобудівні та машинобудівні заводи – ВАТ ЛуАЗ, ВАТ ЛЕАЗ, НВО “Електротермометрія”, ВАТ “ЛПЗ”, ВАТ “Луцьккомунмаш”, ВАТ “ЛЗКУ”, хімічні підприємства – ВАТ „Луцькпластмас”, ВАТ “Синтетика”, ВАТ “Полімер”, ВАТ “Спектр”; підприємства індустрії будівельних матеріалів – 3 цегельних заводи, ВАТ “Волиньзалізобетон”, завод “Буддеталь”, АТЗТ “ЛЗКПД”, ВК ТОВ “Будматеріали” ЛТД, ВК ТОВ “Будматеріали № 2 ІСА” ЛТД, ВАТ КРЗ; автотранспортні і будівельні підприємства: Мостозагін № 60, ПМК-101, АТП-0261, АТП-10727, АТП-10754, АТП-10701, КАТП, ВАТ “Волиньрембуд”, а також численні підприємства легкої, харчової і деревообробної промисловості.

Ці та інші підприємства розміщені на території міста нерівномірно. Найбільше їх скупчення у північно-східній та південно-східній частинах міста. Саме підприємства цих районів “забезпечують” більшу частину викидів забруднюючих речовин від стаціонарних джерел. Майже всі підприємства розташовані на околицях міста (лише деякі неподалік від центру), оточуючи місто майже з усіх сторін. Аналізуючи їх розміщення (слайд 1) видно, що:

- об'єктивно існують чотири промислових зони;
- забруднюючі підприємства розміщено як на околицях міста, так і неподалік центру;
- промислові підприємства різного класу шкідливості опинились у зонах житлових будівель тільки тому, що не були чітко розроблені перспективи розвитку міста;
- санітарно-захисні зони (СЗЗ) на окремих підприємствах відсутні, а на більшості не відповідають своєму призначенню та використовуються з порушенням режиму;

- роль санітарно-захисних зон у старопромислових районах відіграє комунально-складська забудова, розташована навколо промислових підприємств, що відділяє підприємства від житлових масивів.

Промислові підприємства, які розташовані в межах Луцької агломерації, територіально можна поділити на чотири окремі групи – перша група найпотужніша, розміщена в північно-східній частині м. Луцька вздовж залізничної гілки Луцьк – Ківерці, займає біля 5% досліджуваної території. Найбільшими підприємствами-забруднювачами цієї групи є картонно-руберойдовий завод (ВАТ „КРЗ”), завод синтетичних шкір, виробничо-торгове шовкове об’єднання (ВАТ „Волтекс”), підприємства будівельної індустрії, нафтобаза тощо.

Другу групу, яка займає південно-східну частину міста (у межах вулиць Дубнівської та Рівненської), складають підприємства: ЛуАЗ, завод “Полімер”, завод виробів із пластмас, завод комунального машинобудування, завод “Іскра”, молокозавод, маслозавод, ряд транспортних та будівельних підприємств. Характерною особливістю їх є розміщення у східній частині міста. Таке розташування не випадкове: як видно з рози вітрів, переважаючий напрям повітряного переносу – західний, а тому викиди даних підприємств розсіюються не над територією житлових масивів, а за межами міста – над лісами Ківерцівського, Звірівського, Цуманського держлісгоспів.

Третя група розміщена у південно-західній частині міста і приміських селах Полонка та Гірка Полонка, які на перспективу будуть включені в межі міста. Зона представлена Гнідавським цукровим заводом, ВАТ ЛПЗ, об’єднанням “Сільгоспхімія”, асфальтним заводом, КХП №2 та транспортними організаціями.

До четвертої групи, яка займає західну частину м. Луцька, входять підприємства, розташовані на вулицях Володимирській та Ковельській: меблевий комбінат, завод “Спектр”, Луцький СГК, НВО “Електротермометрія”, ВО “Агробуд”, кондитерська фабрика, військова частина та інші. Підприємства цих двох груп розміщені з позиції планувальної та санітарної не досить вдало – для них не витримано санітарно-захисні зони (меблевий комбінат, завод “Спектр”), деякі підприємства розміщені в межах житлових масивів (НВО “Електротермометрія”, Луцький СГК), роль СЗЗ для окремих підприємств виконує промислово-складська забудова або пустирі в долині р. Стир (ВАТ ЛПЗ, КХП № 2). Деякі з вищезгаданих підприємств на сьогодні є живою пам’яткою містобудівельних помилок та прорахунків. Певним оправданням служить той факт, що підприємства двох останніх зон відносяться до так званих „старопромислових районів”. Наприклад, Гнідавський цукровий завод став до ладу в далекому 1958 р., НВО “Електротермометрія” є спадкоємцем електро-механічних майстерень і чавунно-ливарного заводу, заснованих ще в 1903 р. Ясно, що м. Луцьк в той час займало лише невелику частку своєї сучасної території, але все таки перспективи розростання його території враховані не були. Деяке полегшення екологічної ситуації в західних районах міста зумовлено порівняно невеликими розмірами місцевих підприємств та наявністю в їх межах заплави р. Стир, яка на сьогодні ще порівняно мало забудована і виконує функцію

території, що зберегла риси природності. Але це проблему не вирішує. Західний напрям, на сьогодні, є найбільш перспективним для субурбанізації (територія сіл Тарасове, Зміїнець, Маяки, Милуші, Полонка та інших). Тому необхідно виносити деякі промислові підприємства за межі міста. Частково міська влада вже ініціювала цей процес, розпочавши будівництво нових корпусів заводу „Спектр” за межами міста.

Суттєво вплинула на функціонування ТВК міста сьогоднішня економічна ситуація в країні. Більшість крупних промислових підприємств працюють не на повну потужність. Спостереження за рівнем забруднення компонентів екосистеми міста, що здійснюються протягом 1990-2014 р.р. свідчать про те, що, незважаючи на спад виробництва, стан навколишнього середовища погіршився. З одного боку, масштаби забруднення навколишнього середовища зменшились пропорційно до скорочення виробництва. З іншого боку, природоохоронні (екотехнічні) засоби не справляються вже навіть із суттєво меншим екологічним навантаженням. Це пояснюється недостатньо ефективною роботою очисних споруд, недостатнім фінансуванням природоохоронних заходів (рекультивациі, облаштування СЗЗ), необхідністю реконструкції інженерної інфраструктури, зниженням управлінської та трудової дисципліни.

Транспорт, на відміну від промисловості, стабільно зростає, зумовлюючи збільшення забруднення навколишнього середовища (слайд 2). У межах міста знаходиться сітка автодоріг різної категорії – міського, районного, міжміського значення. Усі вулиці з твердим покриттям, переважно низькоякісним, що викликає часту зміну швидкості руху і сприяє підвищенню загазованості повітря.

Автомобільні дороги. Місто Луцьк обслуговує мережа доріг державного і місцевого значення:

- міжнародна М-10 (Є-85), траса якої проходить по обхідному півкільцю з півночі на південний схід;
- національна Н-22, перетинає місто у широтному напрямку, в межах міста 9.2 км;
- національна Н-17, до міста підходить з південного заходу, в межах міста 2.8 км;
- регіональна Р-14, сполученням Луцьк-Ківерці-Дольськ.

Окрім доріг державного значення важливу роль виконують територіальні, обласні та районні дороги місцевого значення.

У повітряний басейн міст викидається понад 150 шкідливих компонентів, значна частина яких канцерогенні. Смуга біля доріг шириною до 100 м забруднена викидами автомобільного транспорту, рух якого в години пік особливо інтенсивний. В межах міста налагоджена система спостережень за рівнем забруднення повітря чадним газом, оксидом сірки, двоокисом азоту, пилом. Перелік контрольованих компонентів є дуже обмеженим. Практично більш-менш масштабні моніторингові заходи проводяться лише по лінії міських СЕС. Держкомгідромет здійснює спостереження за забрудненням атмосфери лише на стаціонарних постах, котрих у містах лише по 2. Реальна їх потреба становить, наприклад, для оцінки фонового забруднення повітря при проведенні ОВНС – по

14 – 15 (з розрахунку їх віддаленості один від одного не більш ніж на 2 км).

Вплив транспорту на екосистеми полягає у забрудненні атмосфери, водних об'єктів і земель, зміні хімічного складу ґрунтів і мікрофлори, утворенні виробничих відходів, шлаків, замазучуванні ґрунтів, котельних шлаків, золи й сміття. Забруднюючі речовини, окрім шкідливого впливу на живу природу, негативно впливають на створені людиною системи – особливо на будівельні матеріали, історичні, архітектурні і скульптурні пам'ятники, викликають корозію металів, псування шкіряних і текстильних виробів. Під час експлуатації транспорту відбувається підвищене споживання природних ресурсів, зокрема, атмосферного повітря, яке необхідне для роботи двигунів внутрішнього згорання, нафтопродуктів і природного газу, які є паливом для двигунів, води для систем охолодження двигунів і мийки транспортних засобів, виробничих і побутових потреб підприємств транспорту, земельних ресурсів, відчужених під будівництво автомобільних доріг, залізниць та інших об'єктів транспортної інфраструктури. Крім того, під час роботи двигунів внутрішнього згорання, установок, в яких спалюють паливо, виділяється теплота, виникають високі рівні шуму й вібрації, виникає можливість активації несприятливих природних процесів (водна ерозія, заболочення місцевості, утворення селевих потоків, зсувів і обвалів), травмування та загибелі людей, тварин, нанесення великих матеріальних збитків унаслідок аварій і катастроф, порушення ґрунтово-рослинного покриву й зменшення врожайності сільськогосподарських культур [1, 31]. Найбільшою проблемою міського транспортного комплексу є відсутність повних за охопленням міста кільцевих (об'їзних) доріг, поганий стан дорожнього покриття, перевантаженість окремих вулиць внаслідок низької їх, пропускнуої спроможності та нераціональна структура транспортних потоків.

Список використаних джерел

1. Мольчак Я.О., Фесюк В.О., Картава О.Ф. Луцьк: сучасний екологічний стан та проблеми. – Луцьк: РВВ ЛДТУ, 2003. – 488 с.
2. Фесюк В.О. Конструктивно-географічні засади формування екологічного стану великих міст Північно-Західної України. – Луцьк: РВВ ЛДТУ, 2008. – 344 ст.
3. Фесюк В.О. Луцьк: сталий розвиток і соціально-екологічні проблеми. – Луцьк: РВВ ЛНТУ, 2014. – 304 с.