

Zanieczyszczenia generowane przez transport

podrozdział pracy magisterskiej

W rozdziale poprzedzającym omawiana była między innymi sprawa wewnętrznych i zewnętrznych kosztów transportu. Niewątpliwie w grupie zewnętrznych kosztów transportu i koszty skażenia środowiska stanowią pozycję istotną i trudną do jednoznacznego kwotowego określenia, bowiem straty powstające w następstwie zatrucia środowiska naturalnego są często bardzo trudne do oszacowania zwłaszcza, gdy tak jak ma to miejsce w przypadku transportu zatrucie środowiska jest procesem powolnym, ale zachodzącym w sposób ciągły. Dlatego też w wielu przypadkach korzysta się z obliczeń szacunkowych. Na przykład według właśnie szacunkowych obliczeń wykonanych przez organy Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, w Polsce w roku 1992 straty wywołane przez transport wyniosły ok. 57 bilionów złotych (przed denominacją, to jest 570 mln złotych po denominacji). Podczas ustalania kosztów zanieczyszczenia powietrza, gleby oraz wody uwzględnia się przede wszystkim.

- koszty redukcji zaistniałych skażeń,
- koszty zapobiegania skażeniom (np.: montaż różnego rodzaju filtrów katalizatorów w elektrocieplowniach, pojazdach)
- koszty usuwania zaistniałych zniszczeń np.: odnawianie fasad budynków zwłaszcza zabytkowych,
- koszty ponoszone na skutek kataklizmów klimatycznych w 1994 roku minister rolnictwa szacował, że straty spowodowane ówczesną suszą sięgają ok. 22 bilionów (starych) złotych, wstępne koszty powodzi w 1995 roku w czterech gminach województwa kieleckiego – ok. 100 miliardów (starych) złotych

Z szacunkowych obliczeń Ministerstwa Środowiska wynika, że 30% ogólnej puli zanieczyszczeń emitowanych do środowiska naturalnego powstaje w związku z działalnością transportową, a zwłaszcza transportem samochodowym. W miastach udział zanieczyszczeń transportowych jest znacznie większy, szacunkowo może on wynosić od 70% do 90% (zależy to od ilości zanieczyszczeń emitowanych przez inne źródła, np. przemysł lub zanieczyszczenia komunalne).[\[1\]](#)

W świetle tak alarmujących danych zachodzi konieczność obliczania strat wywoływanych przez transport, szczególnie tych strat, których nie ponoszą sami zainteresowani, ale ponosimy je my wszyscy, całe społeczeństwo np. w postaci podatków, skutków zdrowotnych, klimatycznych, itp., które nie mogą być przeliczone wyłącznie na pieniądze.

Kategorie skutków rozwoju i funkcjonowania transportu mogą wyrażać się we wpływie:

- socjoekonomicznym na środowisko
- fizycznym na środowisko
- na dziedzictwo narodowe

Socjoekonomiczny wpływ transportu na środowisko występuje wtedy, kiedy infrastruktura zapewnia bezpośrednio korzyści przez zwiększenie dostępności terenu i dzięki temu wywiera długookresowy wpływ na gospodarkę regionu. Inwestycje infrastrukturalne przyczyniają się do rozwoju regionalnego polegającego między innymi na powstanie nowych lepiej wyposażonych miejsc pracy. Nowa infrastruktura pociąga za sobą wzrost mobilności, a także wpływa na lokalny styl życia. Jednocześnie pociąga za sobą wiele zmian w zagospodarowaniu przestrzennym; powoduje wywłaszczenia i przemieszczenia ludzi, zostają naruszone dotychczasowe zabudowania i gospodarstwa, następuje przeniesienie ruchu, a także obiektów użyteczności publicznej w inne miejsca, teren zostaje inaczej podzielony.

Fizyczny wpływ transportu na środowisko jest skutkiem hałasu,

wibracji, zanieczyszczenia powietrza przez gazy i kurz, zanieczyszczenia wód powierzchniowych i gruntowych, wykorzystania terenów do różnych celów, ryzyka związanego z transportem niebezpiecznych ładunków.

Szkodliwy wpływ transportu na dziedzictwo narodowe przejawia się niszczeniem miejsc szczególnie atrakcyjnych pod względem turystycznym, miejsc o znaczeniu historycznym lub archeologicznym, zniszczeniem fauny i flory przez zmiany mikroklimatu, ingerencję człowieka w pierwotne środowisko naturalne.[\[2\]](#)

Rosnąca troska o ochronę środowiska stała się przyczyną poszukiwania przyjaznych dla środowiska kierunków rozwoju gospodarki, rozwój zaś metod pomiaru i oceny szkodliwego wpływu stał się pomocny w określaniu technologii, procesów i konstrukcji najmniej szkodliwych oraz szukaniu w poszczególnych dziedzinach rozwiązań najkorzystniejszych dla środowiska.

Transport degradowe środowisko w trojaki sposób:

- wywołuje wiele negatywnych lokalnych skutków w postaci pogorszenia warunków życia, pracy i wypoczynku
- przyczynia się do wielu skutków o zasięgu międzynarodowym, takich jak kwaśne deszcze czy zanieczyszczenie wód morskich
- wpływa na powstawanie problemów środowiskowych o zasięgu światowym, takich jak globalne ocieplenie

Znaczny udział w degradacji środowiska powoduje, iż przekształcenia mające na celu ograniczenie tego niekorzystnego wpływu stają się jednym z najważniejszych kierunków rozwoju gospodarczego. Stopie degradacyjnego wpływu na środowisko zależy od technologii, natężenia ruchu, struktury gałęziowej systemu transportowego, poziomu technicznego rozwiązań konstrukcyjnych taboru itp.[\[3\]](#)

Emisja zanieczyszczeń powietrza jest najważniejsza w

transportie samochodowym. Szczególnie groźna dla zdrowia jest emisja ołowiu

Kolejnym problemem, jaki niesie ze sobą rozwój motoryzacji, jest wykorzystanie terenów na odpady motoryzacyjne i zanieczyszczenia z nimi związane. Wraki samochodów, zużyte ogumienie, oleje, płyny hamulcowe, elektrolity z akumulatorów ołowiowych zagrażają poważnie środowisku, przede wszystkim ze względu na skalę zjawiska (w 1990 roku w Niemczech oddano do kasacji 2 mln samochodów, w 2000 roku przewiduje się kasację 3 mln sztuk).[\[4\]](#)

Założenia mające na celu zahamowanie wzrostu negatywnego wpływu transportu na środowisko dotyczą:

- dopuszczalnej emisji szkodliwych gazów z silników benzynowych i dieslowskich
- dopuszczalnego poziomu hałasu dla samochodów, samolotów
- dopuszczalnej zawartości siarki w olejach napędowych
- wymagań dotyczących jakości powietrza w zakresie zanieczyszczenia SO₂ i NO_x
- ciężaru i wymiarów pojazdów do przewozu ładunków ciężkich
- ograniczeń szybkości dla poszczególnych typów samochodów
- wymagań dotyczących szkolenia kierowców samochodów ciężarowych przewożących niebezpieczne ładunki
- procedury zgłaszania przewozu niebezpiecznych odpadów
- obowiązkowej oceny wpływu na środowisko projektowanych inwestycji infrastrukturalnych
- obowiązkowej dostępności benzyny bezołowiowej.[\[5\]](#)

[\[1\]](#) <http://www.mos.gov.pl>

[2] Tamże

[\[3\]](#) Tamże

[\[4\]](#) Tamże

[\[5\]](#) Tamże

Jeśli potrzebujesz pomocy w napisaniu pracy z zakresu ochrony środowiska, to polecamy serwis [pisanie prac](#) - prace z ekologii i innych kierunków pisane na (prawie) każdy temat.