

жавних норм необхідно також узагальнити вимоги для маломобільних груп населення при проектуванні паркінгів при вищих навчальних закладах.

ПРОБЛЕМА ЕФЕКТИВНОСТІ ШУМОЗАХИСНИХ ЕКРАНІВ У МІСЬКІЙ ЗАБУДОВІ

Кривошеєв В.Ю.

Науковий керівник – Гордієнко С.М., ст. викладач

Серед факторів, що негативно впливають на міське довкілля, окремим чинником є шум. Шумом називають всякий неприємний, небажаний звук або сукупність звуків, що заважають сприйняттю корисних сигналів, порушують тишу, завдають шкідливу або подразнюючу дію на організм людини, знижують його працездатність.

Одне з основних джерел шуму в місті – автомобільний транспорт, інтенсивність руху якого постійно зростає. Найбільші рівні шуму 90—95 дБ відзначаються на дорогах міст з середньою інтенсивністю руху. Шум, що виникає на проїжджій частині магістралі, поширюється не тільки на прилеглу територію але й вглиб житлової забудови. У зоні найбільш сильного впливу шуму знаходяться будинки, розташовані уздовж магістралей загальноміського значення. Рівні шуму, заміряні в житлових кімнатах при відкритих вікнах всього на 10—15 дБ нижче еквівалентних рівнів шуму від магістралей (67,4—76,8 дБ). А за останній час середній рівень шуму від транспорту зріс ще на 12—14 дБ. Ось чому проблема боротьби з шумом в місті набуває все більшої гостроти.

Як з цим боротися? Акустичний комфорт може бути досягнутий тільки шляхом проведення різноманітних заходів, що впливають на зниження рівня шуму. До важливих містобудівних рішень, що сприяє зниженню шуму, відносяться:

- збільшення відстані між джерелом і об'єктом захисту;
- застосування акустично непрозорих екранів-укосів, стін, валів і будівель-екранів;
- застосування спеціальних шумозахисних смуг озеленення.

Кожен з цих заходів дає певну ефективність, яку можна визначити експериментальним або розрахунковим шляхом.

Проте з шумозахисними екранами виникають певні проблеми, особливо, коли вони встановлені дуже близько до проїжджої частини. Так взимку вони зазвичай ускладнюють складування снігу на узбіччях. До того ж робота збиральної техніки поблизу шумозахисного екрану взагалі може спричинити пошкодження його конструкції. Також мо-

жуть виникати наноси снігу, які становлять небезпеку для транспортних засобів і перешкоджають снігоочищенню.

Щодо спеціальних і унікальних типів шумозахисних екранів, то умови їхнього обслуговування слід передбачувати ще на стадії проектування. Зокрема екрани «звивистої» конфігурації можуть бути недосяжні для очищення від пилу й бруду. В першу чергу це стосується фігурних екранів та екранів з великими виступами верхньої частини. А шумозахисні екрани, що розташовуються позаду підпірної стінки, взагалі необхідно захищати додатковими огорожами, щоб створити перешкоду випадковим перехожим, дітям і підліткам. Екрани, встановлені на мостах, можуть обмежувати доступ до інших комунікацій.

Слід відзначити, що деревні і чагарникові насадження, висаджені вздовж автомагістралей мають виняткову здатність затримувати і поглинати шумові впливи. Так, багаторядна смуга зелених насаджень заввишки 5—6 м здатна відчутно знижувати рівень шуму. Найбільший ефект роблять смуги шириною 25—30 м. При цьому спостерігається зниження рівня шуму на 10—12 дБ(А). Однак в зимовий період захисна функція зелених насаджень знижується в 3—4 рази.

До того ж на всіх магістралях завжди існують місця, де посадка шумозахисних смуг зелених насаджень неможлива. Як правило це зона перехрестя, а саме трикутник безпеки (трикутник видимості) та підходи до пішохідних переходів і зупинок громадського транспорту.

Таким чином, саме такі розриви шумозахисних зелених насаджень доцільно доповнювати шумозахисними екранами, а смуги зелених насаджень виконувати рядовими посадками листяних і хвойних порід.

ПОТРЕБИ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ У ПІДЗЕМНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ. ХАРКІВСЬКИЙ ДОСВІД ПРОЕКТУВАННЯ

Микулинський В.І.

Науковий керівник – Гордієнко С.М., ст. викладач

Завдяки останнім змінам державних будівельних нормативів потреби маломобільних груп населення будуть враховуватись саме в нових підземних пішохідних переходах. Нажаль в місті Харкові поява цих переходів відбувається виключно завдяки розвитку метрополітену.

Проте, діючі підземні переходи також потребують модернізації. Нагадаємо, що основними заходами, яких слід вжити в цьому напрямку є: