

- пологи є природнім процесом, тому спільне перебування в палатах матерів та дітей є більш ефективним, ніж роздільне;

- жіночі консультації мають найбільш сприятливі результати роботи з профілактичного обслуговування вагітних при розміщенні їх на базі перинатальних центрів та пологових будинків;

- набуває розвитку спеціалізована акушерська допомога, особливо у великих містах, яка передбачає залучення лікарів різних медичних спеціальностей до участі в організації стаціонарної акушерської допомоги, а, отже, і розбудову багатофункціональних перинатальних центрів;

- оскільки розповсюдження вірусно-бактеріальних інфекцій відбувається повітряно-крапельним шляхом, а джерелом інфекцій є людина, то актуальним завдання є просторове відокремлення відділень медичних закладів, де відбуваються пологи та підготовка до них.

Будівлі перинатальних центрів є невід'ємною частиною міського середовища і мають стати яскравим елементом композиції житлових масивів або медичних центрів за рахунок своєрідних архітектурно-планувальних рішень.

Висновки: Комплекси репродуктивної і перинатальної медицини мають стати новим об'єктом соціальної екології та архітектурно-типології, для чого необхідні відповідні наукові дослідження та проектні пропозиції.

УДК 725.381(043.2)

Наконечна А. О., студентка

Бжезовська Н. В., ст. викладач

Національний авіаційний університет, Київ, Україна

ВПЛИВ АВІАЦІЙНОГО ШУМУ НА ЛЮДИНУ І НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ

Актуальність. З кожним роком кількість авіаційних перевезень, як пасажирських, так і вантажних, збільшується, а отже збільшується кількісне число аеропортів. Статистика говорить, що тільки 2%

населення схильні до явних проявів нездоров'я від впливу авіаційного шуму. Але більшість людей страждає менш активно. Населення, яке проживає поблизу аеродромів вживає більше ліків і більш схильні до різних хвороб. Крім того авіаційний шум негативно впливає на навколишнє середовище, тварини, наприклад, втрачають орієнтацію у просторі, що призводить до їх травм чи смерті. Боротьба з авіаційним шумом, стала частиною програми боротьби людства за чистоту навколишнього середовища.

Мета доповіді: висвітлення проблеми впливу авіаційного шуму на здоров'я людини та навколишнє середовище, і варіанти вирішення даної проблеми, базуючись на нормативній базі та досвіді інших країн.

Основна частина: Звук і шум, яка між ними різниця? Звернемося до фізики, яка говорить: звук – це механічні коливання з частотою від 20 до 20 000 Гц, коли шум – це нестійкі або випадкові акустичні коливання, що характеризуються випадковою зміною амплітуди і частоти, що заважають сприйняттю корисних сигналів. Звідси випливає, що шум більш несприятливий так як не має чіткої моделі і являє собою хаос.

Під дією шуму у людини виникають головні болі, з'являється нервово збудження і напруження, розвиваються хвороби серцево-судинної системи, органів слуху.

Реакція на авіаційний шум залежить, не тільки від рівня максимального шуму, створюваного при прольоті кожного літака, але також від кількості цих прольотів, їх тривалості, часу доби, сезону, фонового рівня шуму в даній території.

Українські архітектори базуються на ГОСТ 22283-2014, за яким: максимальним допустимим рівнем авіаційного шуму являється 75 дБ вдень (7:00-23:00) та 65 дБ уночі (23:00-7:00). При цілодобовій інтенсивній експлуатації аеропортів рівні звуку на території житлової забудови досягають в денний час 80 дБ і в нічний час – 78 дБ, максимальні рівні коливаються від 92 до 108 дБ.

Зниження авіаційного шуму здійснюється в наступних напрямках:

- зниження параметрів шумового фактору в джерелі появи шуму за допомогою технологічних, конструктивних, експлуатаційних методів;
- зниження інтенсивності шуму за допомогою засобів звукоізоляції та звукопоглинання;

- притримання норм засобів індивідуально захисту (ЗІЗ) та засобів колективного захисту (ЗКЗ).

Одним із методів боротьби з авіаційним шумом, являється правильне зонування території прилеглої до аеропорта. Для раціональності, площу біля аеродрому розділено на три групи:

- **перша зона** – (> 75 дБ) зона на кордоні з аеропортом, максимальним рівнем шумового впливу. В цій зоні можуть розташовуватися виробничі підприємства та комунально-складські будівлі чи споруди, для яких авіаційний шум не порушує нормативний вимог, що до шуму на робочому місці. В цій зоні обов'язково розташування шумозахисних екранів;

- **друга зона** – (> 65 дБ) промислові та адміністративно-громадські будівлі і споруди, іноді житлова забудова, з підвищеною звукоізоляцією;

- **третя зона** – (> 55 дБ) житлова забудова без обмеження, але санітарно-профілактичні та дитячі заклади не рекомендовані.

Висновки. Проблема авіаційного шуму повинна вирішуватися вже зараз, адже тисячі, якщо не мільйони людей вже піддаються його негативним наслідкам. Архітектурне проектування, прийом містобудування, архітектурна фізика, матеріалознавство тощо розвиваються, а разом з ними повинні розвиватися методи боротьби з різними проблемами сьогодення. І важливо пам'ятати ми несемо відповідальність перед майбутніми поколіннями, як творці сучасного архітектурного простору.

УДК 711.4: 712.253(043.2)

Паламарчук Б.В., студентка
Бжезовська Н.В., ст. викладач

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ФОРМУВАННЯ ПАРКОВОГО СЕРЕДОВИЩА ЯК ЗАСІБ ПРИРОДНОГО КОРИСТУВАННЯ В МІСТІ

Актуальність теми: Парковий дизайн поряд з ландшафтною архітектурою та озелененням на сучасному етапі є одним із елементів