



**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ПОЛТАВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА  
ІМЕНІ ЮРІЯ КОНДРАТЮКА**

**ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ**

**77-ї НАУКОВОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ ПРОФЕСОРІВ,  
ВИКЛАДАЧІВ, НАУКОВИХ ПРАЦІВНИКІВ,  
АСПІРАНТІВ ТА СТУДЕНТІВ УНІВЕРСИТЕТУ**

**16 травня – 22 травня 2025 р.**

ізоляційні фасади все ще мають сенс для більш економічно ефективних проектів, які мають основні естетичні потреби.

#### *Література:*

1. ДБН В.2.6-33:2018. Конструкції зовнішніх стін з утеплювачем. Загальні технічні вимоги [Чинний з 2019-01-01]. – Київ : Мінрегіон України, 2018. – 34 с.
2. ДБН В.2.6-145:2010. Теплова ізоляція будівель [Чинний з 2011-01-01]. – Київ : Мінрегіонбуд України, 2010. – 53 с.
3. ДБН В.1.1-31:2013. Захист від шуму [Чинний з 2014-01-01]. – Київ : Мінрегіон України, 2013. – 36 с.
4. ДСТУ ISO 717-1:2006. Акустика. Оцінювання звукоізоляції у будівлях і будівельних елементах. Частина 1. Повітряна звукоізоляція. – [На заміну ГОСТ 26294-84]. – Київ : Держспоживстандарт України, 2007. – 25 с.
5. ДСТУ Б В.2.6-36:2008. Будівельні конструкції. Захисні шари зовнішніх стін. Методика розрахунку. – Київ : Мінрегіонбуд України, 2009. – 45 с.

**УДК 625.721**

*А.В. Плешинець, аспірант  
А.Ю. Зигун, к.т.н., доцент  
Національний університет  
«Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»*

## **ПЛАНУВАННЯ ПРОЇЗДІВ, ПІШОХІДНИХ ДОРІГ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ**

Зі зростанням інтенсивності міського руху питання забезпечення повної безпеки при пересуванні населення в зонах житлової забудови набувають все більшого значення, особливо у великих містах, де є ще багато нещасних випадків.

Причини вуличного травматизму полягають часто в тому, що є ще серйозні недоліки у вирішенні житлових вулиць і проїздів, коли допускається рух транспорту з великими швидкостями. Невдале планувальне рішення змушує надалі вживати різних заходів для забезпечення безпеки, проте повністю виправити недоліки планування вдається далеко не завжди.

В даний час основна увага приділяється забезпеченню безпеки при переміщенні мешканців у межах окремих мікрорайонів. Рух транзитного міського транспорту через мікрорайон повністю виключається, особливо за сучасної безквартирної системи забудови. Таке планування забезпечує безпечно та зручне пересування мешканців до всіх закладів повсякденного користування, розташованим у мікрорайонах.

При вирішенні мережі доріг у мікрорайоні необхідно прагнути того, щоб місцеві проїзди примикали лише до розподільних проїздів, а останні до магістралей. Такий прийом значно зменшить кількість примикань та дозволить організувати чітку систему проїздів. Зменшення кількості примикань досягається в тому випадку, коли всі без винятку місцеві проїзди незалежно від їх планувального рішення (петлі та тупиковий) примикають лише до розподільних проїздів. При цьому мають бути дотримані дві умови: по-перше, проїзди не повинні проектуватися наскрізними через мікрорайон і, по-друге, вони не повинні примикати близько до перетинів магістралей.

Поряд з виключенням руху транзитного транспорту з меж міжмагістральних територій важливою умовою забезпечення безпеки при пересуванні жителів є поділ шляхів руху великих груп пішоходів і місцевого транспорту. Це питання набуває особливого значення при великих розмірах міжмагістральних територій і при високих щільності населення, коли кількість жителів у межах таких територій досягає 20-25 тис. чол.

Якщо при невеликих за розмірами кварталах пішоходи рухаються в основному вздовж кордонів кварталів, то при укрупненні розмірів мікрорайонів та міжмагістральних територій інтенсивний пішохідний рух виникає на території, обмеженій магістралями та вулицями. Спостереження показують, що через великі міжмагістральні території відбувається наскрізний рух великих груп мешканців до загальнорайонних установ (торгових та розважальних центрів, кінотеатрів, спортивних споруд тощо). Великі групи мешканців рухаються проїздами для місцевого транспорту, швидкості якого на окремих ділянках мікрорайонів досягають 25-30 км/год. Це значно погіршує умови пересування мешканців, знижує безпеку.

У закордонній практиці питання поділу шляхів руху пішоходів та місцевого транспорту приділяється велика увага, що пояснюється величезним розвитком засобів індивідуального транспорту та зростанням числа нещасних випадків з пішоходами.

Оскільки здійснити повний поділ шляхів руху пішоходів та транспорту на великих міжмагістральних територіях не вдається, низка проектувальників пропонує поєднувати поділ шляхів руху на окремих ділянках мікрорайону з одностороннім рухом на розподільчих проїздах та магістралях.

Для таких планувальних рішень характерне завищення площ під проїздами та пішохідними дорогами, які в окремих випадках займають до 50% усієї території. Питання про організацію одностороннього руху як однієї з форм регулювання руху за допомогою планування піднімався й іншими проектувальниками, проте на практиці односторонній рух реалізовано лише на незначних ділянках міст, що давно склалися, за

наявності високої щільності вуличної мережі. Односторонній рух може бути здійснено і на окремих ділянках нових житлових мікрорайонів, але без організації одностороннього руху на всіх дорогах міжмагістральної території.

Розподіл всіх шляхів руху пішоходів та місцевого транспорту на великих міжмагістральних територіях не може бути здійснений без серйозної шкоди для умов життя населення, без погіршення економічних показників планування. Спроби здійснити повний поділ на всіх ділянках викликають справедливі нарікання через труднощі орієнтації в мікрорайонах, через хаотичну забудову вздовж розгалужених глухих кутів, створених для повного відділення проїзду від шляхів руху пішоходів.

Все це підтверджує, що повний поділ усіх шляхів руху пішоходів та доріг місцевого транспорту є недоцільним.

#### *Література:*

1. *Вулиці та дороги населених пунктів. ДБН В.2.3–5:2018 – [Чинний від 2018-09-01]. – Київ : Мінрегіон України, 2018. – 61 с.*
2. *Планування і забудова територій : ДБН Б.2.2–12:2019. – [Чинний від 2019-09-01]. – Київ : Мінрегіон України, 2019. – 208 с.*
3. *Проектування міських територій : підручник : [у 2 ч.] / За ред. І. Е. Линник, О. В. Завального ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. – Ч. 2. – 544 с.*

**УДК 719:12.025.4**

*Семко О.В., д.т.н., професор  
Філоненко А.С., аспірант*

*Ніколаєнко Д.М., студент групи 402-БМ*

*Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»*

## **ОСОБЛИВОСТІ ПІДСИЛЕННЯ ТА РЕМОНТУ БУДІВЕЛЬНИХ КОНСТРУКЦІЙ ПРИ КАПІТАЛЬНОМУ РЕМОНТІ БУДІВЛІ ГУРТОЖИТКУ**

Модернізація є запорукою збереження функціональності та поліпшення умов експлуатації будівель і споруд, яка включає в себе безліч робіт, спрямованих на розробку технічних рішень проекту реконструкції або капітального ремонту. Одним з обов'язкових етапів є технічна експертиза, мета якої полягає в обстеженні та фіксації фактичного стану