

2. ДСТУ Б В.2.6-156:2010 Конструкції будинків і споруд. Бетонні та залізобетонні конструкції з важкого бетону. Правила проектування. [Чинний від 2011.06.01]. Вид. офіц. Київ: Мінрегіонбуд України, 2011. 118 с. (Національний стандарт України).

3. СНиП 2.03 01-84* Бетонные и железобетонные конструкции. М.: Госстрой СССР, 1989. 80 с.

4. Будівельні конструкції: навчальний посібник / Винников Ю.Л., Пічугін С.Ф., Довженко О.О., Дмитренко А.О., ПолтНТУ ім. Ю. Кондратюка. – Полтава: ТОВ «АСМІ», 2015. – 400 с.

5. ДСТУ-Н Б EN 1992-1-1:2010. Єврокод 2. Проектування залізобетонних конструкцій. Частина 1-1. Загальні правила і правила для споруд (EN 1992-1-1:2004, IDT). [Чинний від 2013.07.01]. Режим доступу: http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=26636 (Дата звернення: 15.03.2021).

УДК 711

ПЕРЕВАГИ МАЛОПОВЕРХОВОЇ ЗАБУДОВИ ЖИТЛОВИХ РАЙОНІВ

Дубовик І. В., здобувач вищої освіти групи МБАН-201

Савченко О. В., д.т.н., проф.

Національний університет «Чернігівська Політехніка»

Основною перевагою малоповерхової забудови є ефективне використання території, де споруджується будівля. За даними ДБН Б.2.2.-:2019 максимально допустимими є 30 % забудови території будинками з поверховістю 9 поверхів й вище, такі будинки є звичним типом житлової забудови по всій Україні, і споруджувати поряд будинок такої ж поверховості можна на відстані 20 метрів, а іноді і більше, що є вкрай нераціональним використанням території міста й провокує до спорудження масштабних паркувальних майданчиків і зелених зон, які ніяк не використовуються.

Таким невдалим прикладом планування міста є новий район під Санкт-Петербургом, розрахований на 300 тис. населення – так званий «Спальний район» (рис. 1), який швидко втрачає свою привабливість як новобудова. На першому етапі жителі купують квартири, малий бізнес викуповує або орендує перші поверхи під магазини та створює інфраструктуру цього району. Відведення великої території під паркувальні майданчики провокує автомобілізацію, що не дозволяє розвинутися громадському транспорту. Жителі, які не мають машин, продають ці квартири людям з меншим достатком і меншою купівлеспроможністю. Одночасно з цим малі підприємці починають розуміти, що люди в таких районах практично не ходять вулицями, тому можуть навіть не знати, що такі магазини існують, а коли ці квартири починають купувати найбільш необхідні прошарки населення, ці магазини у більшості випадків закриваються. Це все перетворює такі райони на «гетто». До того ж висотні будинки не сприяють соціальним зв'язкам між жителями, тобто люди не знають, з ким вони живуть поруч, що зменшує безпеку будинку та їх власну безпеку.



Рисунок 1 – «Спальний район» під Санкт-Петербургом

З іншого боку, можна підійти до планування сельбищної зони, як масового явища, у вигляді «американської мрії». Це так названа субурбія, або приватні будинки з гаражем для машини (рис. 2), тобто кожна сім'я має мінімум одну машину, що провокує масову автомобілізацію населення та спричинює масові затори, коли населення зранку їде автомобілями в центр міста на роботу. Такі райони займають величезні території, однак тут складно влаштувати маршрути громадського транспорту, це не вигідно перевізникам.

Таким чином, для території України ідеальним рішенням, на нашу думку, буде щось середнє між цими двома варіантами, наприклад, квартальна забудова – невисокі будинки висотою 5-6 поверхів, що дозволить одночасно виконати всі умови сучасного благоустрою і українського нормування будівництва, а саме: дотримання норм інсоляції через невисоку забудову, за нормами того ж ДБН можна забудувати 50% території й отримати таку ж кількість житлової площі, як із 30%-забудовою 9- і більше поверховими будинками. Це також підвищить рівень безпеки населення під час пожежі, а саме: більшість драбин на пожежних машинах, наприклад, в Чернігові, дістають максимум до 7-го поверху. Також жителі кожного з будинків розуміють, де їх конкретна присадибна територія.



Рисунок 2 – Субурбії в США

Сусіди знають один одного в обличчя, що забезпечує більшу безпеку в будинку та дозволяє підтримувати гарні відносини між сусідами, що зменшує злочинність. Таким прикладом є досить близька до України країна – Фінляндія. На сьогоднішній момент в її столиці Гельсінкі існує район Яткясаари, що забудовується в основному 4-6 поверховими будинками (рис. 3). На початку забудови туди зразу ж була проведена лінія трамваю.

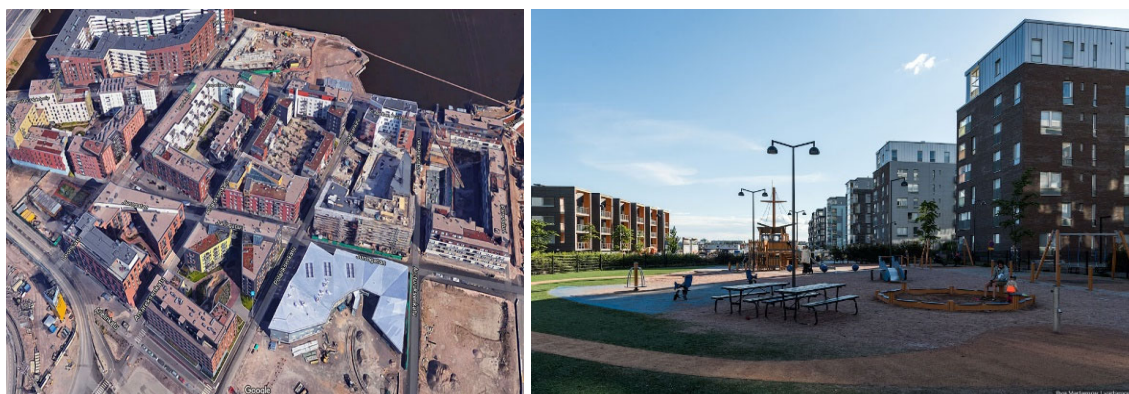


Рисунок 3 – Забудова району Яткясаари у Гельсінкі

Таким чином, враховуючи проведені дослідження, можна зробити висновок, що для покращення умов у сельбищних територіях при розробці архітектурних проєктів нових

житлових районів треба більше звертати уваги на зручність та комфортність проживання населення, забезпеченість громадським транспортом та більше впроваджувати в життя проекти житлової забудови будинками з 4-6 поверхами.

Список використаних джерел

1. ДБН Б.2.2.-:2019 Планування та забудова території. К.: Мінрегіон України, 2019. – 185 с.
2. Бесконечные пробки за ваши деньги [електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.youtube.com/watch?v=DVycwO-nbxA>.
3. Чем плохи многоэтажные микрорайоны на примере Кудрово [електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.youtube.com/watch?v=7QKEeuWKbTw>
4. Многоэтажки. Почему сегодня так строить нельзя [електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.youtube.com/watch?v=NwulRaH6Tn0>

УДК 625.7

ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ АБО МІСТО ДЛЯ ЛЮДЕЙ

Дубовик І. В., здобувач вищої освіти гр. МБАН-201

Ганєєв Т.Р., к.т.н., доцент

Національний університет «Чернігівська Політехніка»

З появою перших двигунів спочатку парових, а потім й двигунів внутрішнього згорання, з'явився й перший громадський транспорт, замінив коней та кінні повозки.

Першим масовим автомобілем був Ford Model T компанії Ford Motor Company, що спричинив масову автомобілізацію в США. Прекрасним прикладом міста Америки, яке пропонувало максимальну свободу для руху машин був Детройт. На рубежі XIX-XX-го століть він був процвітаючим містом США, іноді через європейську архітектуру його називали «Парижем заходу». В цьому місті в після воєнні роки розташувались три національні гіганти автомобілебудування Америки Chrysler, General Motors і Ford Motor Company. Що спричинило масштабну автомобілізацію. Траси, які будували через центр міста за законом про допомогу в будівництві доріг були розраховані на рух великої кількості машин, але жодним чином не для людей.



Рисунок 1 – Центральна частина міста Детройт 1947 та 1997 років [1]