

технічний журнал «Нові технології в будівництві». – Київ, 2017.  
– № 33. – С. 76 – 80.

3. Температурні впливи на огорожувальні конструкції будівель: монографія /В.А. Пашинський, Н.В. Пушкар, А.М. Карюк / – Одеса, 2012. –180 с.

4. ДСТУ-Н Б В.2.6-190:2013. Настанова з розрахункової оцінки показників теплостійкості та теплосвоєння огорожувальних конструкцій. – К. : Мінрегіонбуд України, 2014. – 48 с.

5. ДСТУ Б В.2.6-189:2013. Методи вибору теплоізоляційного матеріалу для утеплення будівель. – К. : Мінрегіонбуд України, 2013. – 52 с.

УДК 624.7/8

Кіяшко І.В., м. Харків, Україна

Бороденко С.В., м. Харків, Україна

Харківській національний автомобільно - дорожній університет

### **ОЦІНКА ЕСТЕТИЧНОГО СТАНУ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ЗА РІВНЯМИ ЕСТЕТИЧНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ**

Навколишнє середовище безпосередньо впливає на водія, при цьому дана обставина базується на психологічних особливостях взаємодії та сприйняттям водієм умовам дорожнього руху. Водій, аналізуючи зовнішнє середовище, обирає таку поведінку, яка забезпечує безпеку руху і мінімальне емоційне напруження [1]. Тому особливо важливо конструювати зовнішнє середовище та умови руху враховуючи естетичні показники автомобільних доріг.

За положеннями [4] естетичний стан автомобільних доріг залежить від психофізіологічного сприйняття його користувачами, естетичної цілісності навколишнього ландшафту, транспортно-експлуатаційного стану дороги і дорожніх споруд, чистоти навколишнього середовища тощо. Існуюча система оцінки споживчих властивостей не в повній мірі враховує всі показники, в тому числі відсутня кількісна оцінки естетичного стану автомобільних доріг.

Оцінка естетичного стану автомобільних доріг визначається за рівнями естетичної привабливості мережі автомобільних доріг, автомобільної дороги чи ділянки дороги нормативним вимогам.

Для кількісної оцінки естетичного стану автомобільних доріг за рівнями естетичної привабливості пропонується використовувати метод порівняння значень відповідних показників, що характеризують естетичний стан доріг з допустимими значеннями (вимогами) за критерієм наявності або відсутності дефектності. Якщо один із показників не відповідає допустимому значенню, визначаються недоліки привабливості та оцінюються відповідними балами.

Підсистема естетичного стану автомобільної дороги та придорожного простору складається з комплексу наступних показників за їх трьома групами:

$$E_k = 1,0P_{екс} + 0,4P_{баз} + 0,6P_{оз}/2, \quad (1)$$

де:  $P_{екс}$  – технічно-експлуатаційні показники та елементи, щодо відповідності естетичному стану дороги;

*Рбаз* – естетичний стан архітектурно-ландшафтного забезпечення та благоустрою;

*Роз* – естетичний стан озеленення.

Група що стосуються технічно-експлуатаційних показників та елементів дороги складається з: технічно-експлуатаційний станів дорожнього покриття, земляного полотна, засобів організації дорожнього руху, інженерного облаштування дороги та наявність засмічення, забруднення на поїзній частині і смузі відведення.

Група показників, що відповідає за естетичний стан архітектурно-ландшафтного забезпечення та благоустрою складається з: естетичного стану лінійних будівель та споруд на автомобільній дорозі; естетичного стану та оформлення майданчиків відпочинку, автобусних зупинок та туалетів; стану і зовнішнього вигляду, а також ступіню архітектурної виразності мостових переходів, шляхопроводів і перетинань у різних рівнях; стану і зовнішнього вигляду будівель і споруд обслуговування учасників дорожнього руху; розміщення і стану пам'ятників та монументального оформлення дороги.

Група показників, що відповідає за естетичний стан озеленення складається з: наявності, естетично-декоративного стану та оформлення дороги посадками озеленення; наявності та стану порослі і чагарникової рослинності на узбіччі, відкосах та смузі відведення; наявності та стану трав'яної рослинності на узбіччі, відкосах та смузі відведення.

Визначення та оцінка естетичного стану автомобільної дороги (ділянки дороги) здійснюється: за окремою групою

кожного елементу та показнику; всіх елементів та показників з урахуванням їх диференційованої вагомості (загальна оцінка).

Кращим по всіх ознакам, що оцінювались є ділянка дороги або автомобільна дорога з найбільш високою сумою приватних оцінок.

Загальний показник естетичного стану автомобільної дороги або ділянки дороги ( $P$ ) визначається за формулою:

$$P = \frac{\sum_{i=1}^n P_i \cdot \alpha_i}{\sum_{i=1}^n \alpha_i}, \quad (2)$$

де:  $P_i$  – якість  $i$ -го елементу чи контрольованого показника автомобільної дороги;

$\alpha_i$  – коефіцієнт вагомості  $i$ -го елементу чи контрольованого показника автомобільної дороги;

$n$  – кількість елементів чи контрольованих показників, що оцінюються.

Оцінка естетичного стану доріг за рівнями естетичної привабливості визначається відповідно до середньозважених значень оцінок стану елементів чи показників автомобільної дороги або ділянки дороги, які отримані при розрахунках та наведені в таблиці.

За результатами дослідження необхідно зробити наступні висновки:

- при оформленні зупинок громадського транспорту, майданчиків відпочинку тощо, пропонується використовувати

для оформлення народно-етнічні мотиви та елементи напрямків щодо промислів регіону в якому проходить дорога;

**Таблиця 1. Середньозважені значення оцінки естетичного стану елементів чи показників автомобільної дороги**

Середньозважені значення оцінки якості, бал	Рівні естетичної привабливості доріг
від 4,51 до 5,00 – (“5”) відмінно	високий
від 3,51 до 4,50 – (“4”) добре	середній
від 3,00 до 3,50 – (“3”) задовільно	допустимий
менше 3,00 – (“2”) незадовільно	недопустимий

- при проектуванні доріг максимально використовувати привабливі природно – ландшафтні та туристичні об’єкти, культурно-історичні пам’ятки, тощо;

- передбачити більш жорсткі вимоги законодавчих актів щодо підвищення міри покарання за допущення засмічення полоси відводу автомобільних доріг;

- запропонована методика кількісної оцінки естетичного стану автомобільних доріг за рівнями естетичної привабливості.

#### Література:

1. Сиденко В.М., Михович С.И. Эксплуатация автомобильных дорог. – М.: «Транспорт», 1976. – 240 с.

2. Орнатский Н.П. Благоустройство автомобильных дорог. – М.: Транспорт, 1986. – 136 с.

3. Лобанов Е. М. Проектирование дорог и организация движения с учетом психофизиологии водителя. – М.: «Транспорт», 1980. – 311 с.

4. СОУ 45.2-00018112-077:2012 Автомобільні дороги. Споживчі властивості автомобільних доріг загального користування.

УДК 624.7/8

Кіяшко І.В., м. Харків, Україна

Харківській національній автомобільно - дорожній університет

### **УДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНОЇ БАЗИ З ПРОЕКТУАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ**

Просування України до Європейського Союзу передбачає значне зростання автомобілізації населення. При відносно невеликому автопарку число дорожньо-транспортних пригод та їх жертв в Україні набагато вище, ніж в країнах з високим рівнем автомобілізації.

Згідно з результатами попередніх вітчизняних і зарубіжних досліджень, пропускна здатність, інтенсивність та швидкість руху транспортних потоків відноситься до числа факторів дорожніх умов, які надають вагомий вплив на абсолютні та відносні показники аварійності. Слід очікувати, що в умовах зростання чисельності парку транспортних засобів в Україні, що випереджає розвиток дорожньої мережі, роль інтенсивності та швидкості руху з