

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]

У 1956 році у Детройті демонтували трамвайні шляхи протяжністю в 850 кілометрів та замінені автобусами. Через їх переповненість люди почали пересаджуватись навіть у найдешевші автомобілі, схожа тенденція спостерігається і в Україні. Потім у 60-ті роки фабрики почали переміщувати за межі міста, щоб обійти вимоги профспілок про підвищення зарплат, а також це допомагало знизити ризики у випадку страйку робітників. У ці ж часи збільшувалася конкуренція з боку європейських країн. Ці чинники, а також через те що в 1973 році арабські країни оголосили нафтове ембарго країнам, які допомагали Ізраїлю, що спричинило подорожчання нафти у 7 разів, що сильно вдарило по економіці США. І першим воно вдарило по Детройту, що спричинило безробіття та переїзд більше ніж половини населення.

Це був прекрасний приклад автомобілецентричного міста і підтвердження твердження що «Неможливо задовольнити попит на дорожню інфраструктуру скільки б доріг не було б побудовано». Сучасним прикладом таких проблем є дослідження Transportation for America під назвою THE CONGESTION CON [2]. В якому чітко продемонстровані дані в трьох основних критеріях: збільшення протяжності доріг, зростання населення та збільшення кількості заторів за 25 років з 1993 по 2017 у 100 найбільших містах США. Й виявилось, що загальний результат вийшов таким: населення зросло на 32%, протяжність доріг виросла на 42% й при цьому кількості заторів збільшилося на 144%. Щодо Детройта, цього періоду, в якому населення зменшилося на 5 %, протяжність доріг виросла на 15%, а кількості заторів все одно збільшилося на 45%. За даними дослідження на ці дороги було витрачено 500 мільярдів доларів та кожен рік по 5 мільярдів на експлуатацію, які були витрачені й витрачаються марно. Тому можна зробити такий висновок: зведення нових доріг приведе лише до більшої автомобілізації (збільшення кількості авто на дорозі), що приведе до зниження комфорту, збільшення часу на дорогу.

Для зменшення кількості машин в місті є 2 обов'язкові правила, яких потрібно дотримуватися. Перше це зробити місто менш зручним для автомобілів. Якраз у 2018 році було введено в дію ДБН В 2.3-5: 2018 «Вулиці та дороги населених пунктів» в якому описано усі потрібні для цього будівельні рішення. Такі як звуження як доріг, так і окремої полоси для транспорту, на всіх пішохідних переходах встановлювати острівки безпеки з тротуаром або підняти їх на рівень з тротуаром, також дотримуватися принципу без бар'єрного середовища (прибрати всі огорожі між дорогою і тротуаром), створення серпантинного руху на деяких ділянках дороги зі звуженням то на одній полосі то на іншій, відміна пріоритету автомобілів перед громадським транспортом (прибрати кармани для зупинок). З не будівельних рішень зробити всі парковки в місті платними й зменшити їх кількість та платний в'їзд в центр міста. Друге правило, яке є врівноважуючим фактором зменшення автомобілізації. З будівельних рішень можна виділити такі: при величезному пасажиропотоку – метро; для Чернігова підійшов би трамвай, що не тільки покращить транспортну ситуацію але й додати престижу місту; виділення окремої смуги для громадського транспорту (тролейбусів); прибрати кармани для зупинок; проектувати тротуари зупинок на рівні підлоги сучасних троллейбусів.

Єдиним громадським транспортом в Чернігові, який може конкурувати з приватним транспортом є троллейбуси. В цілому збільшення громадського транспорту приведе до покращення комфорту, зменшення вартості проїзду та зменшенню часу на дорогу. Але потрібно звернути увагу на автобуси й маршрутні таксі. Автобуси, при покращенні комфорту, можуть стати прекрасним міжміським транспортом або працювати на маршрутах з низьким пасажиропотоком.

Хоча місто Чернігів на теперішній момент не сильно страждає від заторів чи інших транспортних проблем, ці поради допоможуть економити гроші платників податків на недопущенні помилок в міському проектуванні та організації транспорту. Ці помилки вже зробили інші країни нам потрібно використовувати їхній досвід.

### Список використаних джерел

1. Детройт [Електронний ресурс]. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B9%D1%82>.
2. THE CONGESTION CON How more lanes and more money equals more congestion [Електронний ресурс]. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <https://t4america.org/wp-content/uploads/2020/03/Congestion-Report-2020-FINAL.pdf>.
3. ДБН В 2.3-5: 2018 Вулиці та дороги населених пунктів – Київ: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2018.

УДК 69.003

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ОЦІНОЧНОЇ ВАРТОСТІ ОБ'ЄКТІВ БУДІВЕЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

**Єрмакова О. В.**, здобувач вищої освіти гр. МБАН-201,  
**Ющенко С. М.**, к.т.н., доцент  
*Національний університет «Чернігівська політехніка»*

Запорукою прийняття продуктивних, економічно-вигідних рішень при оцінюванні вартості об'єкта є правильна розробка проектно-кошторисної документації.

Кошторис – це документ, у якому визначена і розрахована вартість майбутнього будівництва. У кошторисі вказано об'єм виконуваних робіт і кількість матеріальних ресурсів, які буде залучено для реалізації проекту, тобто необхідних вкладень з боку замовника. Отже, кошторис є одним з найважливіших критеріїв для прийняття правильних управлінських рішень. Метою даного аналізу є виявлення основних проблем в області кошторисної справи.

Достовірна кошторисна вартість будівництва (нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту, технічного переоснащення) того чи іншого об'єкта капітального будівництва дозволяє замовнику приймати адекватні рішення про доцільність робіт та їх тривалість. Заниження на початковому етапі кошторисної вартості призводить до необхідності виділяти бюджетному або приватному інвестору додаткові асигнування, що негативно позначається на всьому процесі перспективного фінансового планування. Необхідність виділення додаткових коштів коригує прогнозований бюджет, і, як наслідок – неможливість розпочати нові інвестиційні проекти, в тому числі соціальної спрямованості. Для приватних інвесторів недостовірна початкова вартість зменшує ефективність капітальних вкладень і спричиняє зниження прибутковості.

Таким чином, всі економічні суб'єкти, незалежно від їх форм власності та адміністративного підпорядкування зацікавлені в достовірному визначенні вартості капітальних вкладень в будівництво (нове будівництво, реконструкцію, капітальний ремонт, технічне переоснащення) об'єктів капітального будівництва.

Основні проблеми кошторисної справи, що перешкоджають правильному визначенню витрат на будівництво:

- застаріла кошторисно-нормативна база;
- відсутність спеціально підготовлених фахівців в області кошторисного нормування;
- слабка проробка рішень на стадії «проектна документація».

*Проблема перша. Застаріла кошторисно-нормативна база.*

Містобудівне законодавство передбачає в складі проектної документації обов'язкову розробку розділу «Кошторис на будівництво об'єктів капітального будівництва» [5]. Бюджетні замовники зобов'язані використовувати затверджені кошторисні нормативи [4].

Кошторисно-нормативні бази, що використовуються в даний час, засновані на основі застарілих технологічних рішень по організації робіт [9], а також з використанням матеріалів, які в даний час