

скоро все закінчиться. Після них ті, хто не вірив в те, що це коли-небудь закінчиться. Вижили ті, хто фокусувався на своїх діях, без очікувань, що може або не може статися.

Коли ми живемо в очікуванні, що все закінчиться: ми нібито хапаємося за попередню реальність – і нам тоді психологічно важко виживати в цій реальності. А виживають ті, хто живе тут і зараз"[2]

Цей вираз повністю описує моє власне ставлення до цієї проблеми. Для того, щоб одержати перемогу у війні з власним розумом, треба прийняти проблему та навчитися з нею жити. Мабуть, у вас виникло питання: «Чому потрібно прийняти війну і жити не звертаючи на неї увагу?». На перший погляд, це може звучати як безглузддя, але треба спробувати. Якщо у вас вийде «змиритися» з цим, тягар на душі стане меншим, ви зможете працювати і навчатися начебто нічого й не відбувається. Це в свою чергу допоможе не тільки вам, а й нашій країні, яка на цей час ослабла.

Найголовніше що кожен має пам'ятати - наша країна незламна, бо саме таким є її народ. Протягом усього життя українці боролися та віддавали своє життя заради підтримання незалежності нашої країни, бо це є дух справжніх українців. Тому ми з вами в це складне становище не маємо право опустити руки та здатися. Ніхто не зміг нас зламати, тож раджу зробити висновки, що краще, боротися за своє життя та продовжувати жити чим просто опустити руки та чекати кінця.

#### Список використаних джерел

1. Любченко О. Як продовжувати жити та розвиватися у воєнний час [Електронне джерело ]: сайт <https://life.nv.ua/> – Режим доступа: <https://life.nv.ua/blogs/kak-zhit-vo-vremya-voyny-kak-izbavitsya-ot-chuvstva-viny-sovety-psihologa-50251429.html>
2. Франкл В. Е., книга «Людина в пошуках сенсу», оригінал видання: 1946, українське видання: 2016

---

**Дмитрук Р. Ю.**, здобувач магістерського рівня вищої освіти гр. МБАН-201  
Науковий керівник – **Киселиця С. В.**, к філос. н., доцент  
*Національний університет «Чернігівська Політехніка» (м. Чернігів, Україна)*

## СОЦІАЛЬНО-УРБАНІСТИЧНА СКЛАДОВА СУЧАСНОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУВАННЯ

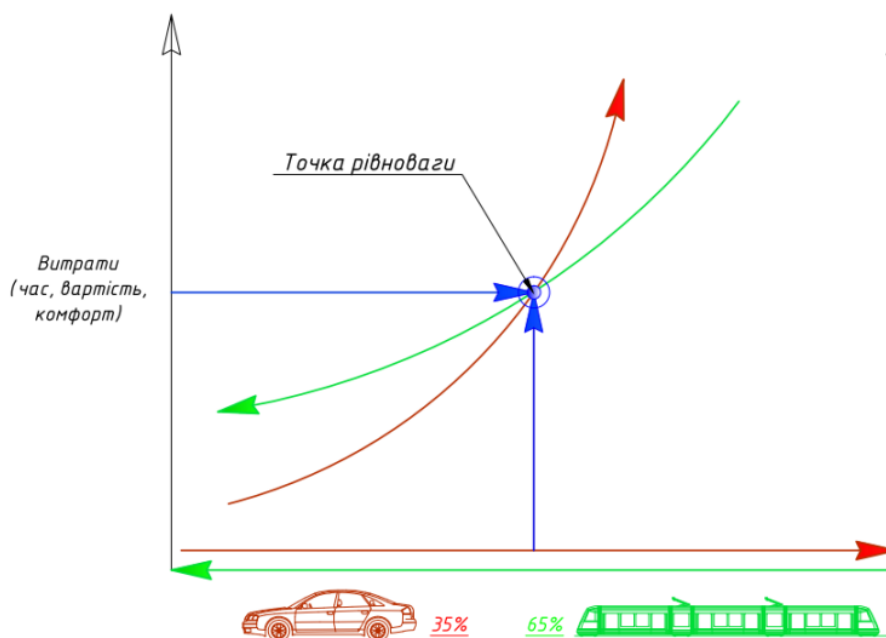
С того часу, як пройшла індустріалізація в світі та з'явилися перші двигуни спочатку парові, а потім й двигуни внутрішнього згорання. Зразу за цим й з'явився перший транспорт, замінив коней та кінні повозки.

Такий розвиток технологій та популяризація приватного транспорту, у середині 20 століття в Детройті, США, призвів до здешевлення автомобілів. 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.



У 1956 році у Детройті демонтували трамвайні шляхи протяжністю в 850 кілометрів та замінені автобусами й маршрутками. Через жахливі умови в автобусах й маршрутках люди почали пересаджуватись навіть у найдешевші автомобілі, така ситуація присутня і в сучасній Україні. Потім у 60-ті роки фабрики почали переміщувати за межі міста, щоб обійти вимоги профсоюзів до 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 ембарго нафти країнам, які допомагали Ізраїлю у війні « Судного дня », що спричинило подорожчання нафти у 7 разів, що сильно вдарило по економіці США. І першим воно вдарило по Детройту, що спричинило соціальний колапс, масове безробіття й за останні 50 років його покинуло більше мільйона жителів, більше половини населення.

Це був прекрасний приклад автомобіле-центричного міста і підтвердження правила 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. 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%, протяжності доріг виросла на 42% й при цьому кількості заторів збільшилося на 144%. Щодо Детройта в якому населення зменшилося на 5 %, протяжності доріг виросла на 15%, 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: будівництво нових доріг приведе лише до більшої автомобілізації (збільшення кількості авто на дорозі), що призводить до деградації громадського транспорту, збільшить кількість аварій на дорогах, а також призведе до соціальної напруги між пішоходами та водіями.



Щоб зменшити ці соціальні недоліки міста потрібно зменшити кількість машин в місті. Та збільшити кількість громадського транспорту.

Єдиним громадським транспортом в Чернігові, який може конкурувати з приватним транспортом є тролейбуси. Закупівля нових тролейбусів, покращення маршрутів та побудова нових приведе до покращення комфорту, зменшення вартості проїзду та зменшенню часу на дорогу. Але потрібно звернути увагу на автобуси й маршрутні таксі.

Маршрутки, за їх низький комфорт, високовартісний проїзд та створення великої кількості небезпечних аварійних ситуацій на дорозі, потрібно «вигнати» з міста, вони ідеально підходять для маршруту між містом і малими поселеннями. Автобуси, при покращенні комфорту, можуть стати прекрасним міжміським транспортом або ставити на маршрути з низьким пасажиропотоком.

Чернігів наразі не сильно потерпає від заторів чи інших транспортних проблем, але ці поради допоможуть заощадити гроші платників податків, мінімізувати наслідки помилок під час міського проектування та організації пасажиропотоків. Цей урбаністичний аналіз вже зробили інші країни, тож нам потрібно навчитися плідно використовувати їх досвід та інтенсивніше впроваджувати передові технології.

#### Список використаних джерел

1. Дослідження THE CONGESTION CON організації Transportation for America.  
URL: <https://t4america.org/maps-tools/congestion-con/> (дата звернення 20.02.2022)
2. Вулиці та дороги населених пунктів. ДБН В 2.3-5 : 2018.
3. Детройт. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/> (дата звернення 13.02.2022)
4. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=DVycwO-n6xA> (дата звернення 19.02.2022)
5. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=tejwRVYRny4&t=3s> (дата звернення 21.02.2022)
6. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=vNSDPfeMcB0&t=8s>

---

**Дубовик І. В.**, здобувач магістерського рівня вищої освіти гр. МБАН-201  
Науковий керівник – **Киселиця С. В.**, к. філос. н., доцент  
*Національний університет «Чернігівська Політехніка» (М. Чернігів, Україна)*

### СОЦІАЛЬНІ ПЕРЕВАГИ НИЗЬКОПОВЕРХОВОЇ ЗАБУДОВИ ЖИТЛОВИХ РАЙОНІВ

Люди є соціальними тваринами, тому життя в ізоляції один від одного погано впливає на психіку. Але й перевантажені чималою кількістю людей міста тиснуть на людину, перетворюючи особистість на сіру масу міста.

Тому потрібно навчитися досягати балансу, зосередившись на забудові міської території будинками поверховістю і не більше шести поверхів.

Перевагами ж малоповерхової забудови є ефективне використання території на якому споруджується будова. За даними ДБН Б.2.2.-:2019 максимально допустимий відсоток забудови території будинками з поверховістю 9 і вище, які є звичним типом поверхів будинків по всій Україні, це – 30 % й споруджувати поряд будинок такої ж поверховості можна на відстані 20 метрів, а то й на відстані висоти будинку, що є вкрай не раціональним використанням території міста й провокує до спорудження масштабних парковок й зелених зон, які ніяк не використовуються.

Таким жахливим прикладом планування міста є новий район під Санкт-Петербургом, що розрахований на 300 тис. населення. Так званий «Спальний район», який швидко втрачає свою привабливість. Спочатку все йде добре, жителі купують квартири, малий бізнес викупує або орендує перші поверхи та створює інфраструктуру в цьому районі. Парковками провокується автомобілізація, що не дозволяє розвинути громадському транспорту. Люди без машин, хоч і з достатком, починають продавати ці квартири людям з меншим достатком і меншою купівельною спроможністю. Одночасно з цим малі підприємці починають розуміти, що люди в таких районах не хочуть багато ходити по вулиці, тому намагаються позбутися квартири в таких районах. Це все перетворює їх на «Гетто». Що стає проблемою для всього міста та створює соціальну напругу в цьому мікрорайоні, що ще більше ізолює його від іншої частини міста створюючи осередок бандитизму й злиднів. Навіть при нашій забудові у 9 поверхів люди не завжди знають, з ким живуть поряд, що руйнує соціальні зв'язки між жителями, що зменшує безпеку будинку.