

ням робочих місць і податкових надходжень може дати відчутний економічний ефект.

Таким чином, правильно підібрана концепція бізнес-парку, може стати прикладом комплексного регулювання забудови, землекористування, розвитку транспортної інфраструктури, сучасна комплектація і грамотний персонал можуть забезпечити приплив і активізацію інвестицій.

СВІТОВИЙ ДОСВІД ОБМЕЖЕННЯ ВИСОТНОСТІ ЗАБУДОВИ В НАСЕЛЕНИХ ПУНКТАХ

Верховод К.В.

Науковий керівник – Гордієнко С.М., ст. викладач

У вітчизняних будівельних нормах віднедавна з'явилися нові обмеження. З 1 вересня 2019 року Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України заклало до державних нормативів поняття Блакитних, Зелених і Жовтих ліній.

Актуальність проблеми полягає у тому, що Закони обмеження висоти у містах іноді стають предметом суперечок. Однією з причин може бути невинуватене зростання будівництва житла. З одного боку, збільшення пропозиції житла вигідне орендарям (оскільки завдяки йому ціни на квартири стають нижче, а вибір більше). З другого, дефіцит житла завжди на користь власникам нерухомості, що дозволяє їм підвищувати вартість житла. Через це обмеження висоти нерідко стає частиною класового конфлікту.

Метою роботи була оцінка закордонного досвіду обмеження висотності забудови в населених пунктах.

За приклад взято досвід європейських країн. Так, європейські «червоні лінії» - це існуючі планувальні межі територій загального користування, зони комунікацій, доріг тощо, а «блакитні» і «зелені» лінії відповідно визначають зелені зони, сквери, парки і зони відпочинку, що не підлягають забудові.

Утім було встановлено, що єдиного офіційно прийнятого закону, який би обмежував висоту будівель у Європі немає.

Єдиних обмежень також не існує і в США, де різні міста можуть мати різні локальні обмеження щодо висоти. Вибірка обмежень по різних країнах світу наведена в табл. 1.

Таблиця 1 – Існуючі обмеження висоти будівель

Країна, місто	Принцип обмеження	Особливості	Винятки	Результати
Канада,	• Висота забудови	Башта побу-	Будинок -	Немає націона-

Монреаль	обмежується міським Статутом	дована в 1992 році, за спеціальним проектом	1000 de la Gauchetière tower, висота понад 200 м	льних лімітів щодо висоти
США, Орландо (штат Флорида)	• Будівлі не вище 140 м	Через близькість міста до аеропорту	Перевищення дозволені в окремих зонах	Складний силует забудови і проблеми з інсоляцією
США, Сан-Хосе (Каліфорнія)	• Будівлі не вище 91 м	Через близькість міста до аеропорту	Немає	Рівномірний розподіл поверховості будівель
США, Вашингтон (Колумбія)	• Обмеження відповідає ширині найближчої вулиці плюс 6 м	Заборонено будівництво будівель вищих Капітолію	Найвища будівля - Франклін-Сквер	Наявність типової забудови рівної поверховості
США, Портленд (Орегон)	• Обмеження по висоті варіюються від 22 до 140 м по всьому місту	Обумовлено захистом краєвидів	Fargo Center Wells , 546 футів (166 м)	Обмежили неконтрольоване зростання міста
Греція, Афіни	• Обмеження висоти до 12 поверхів • Будівництво заборонено в зоні лісів і на заповідних територіях	Щоб не перекривати вид на Парфенон	Афінська вежа — єдиний хмарочос Греції	Широке застосування квартальної забудови
Палестина, Йорданія	• Обмеження висоти до 4 поверхів над рівнем землі	З метою збереження архітектурної та міської спадщини міста	Виятки лише за спеціальними дозволами	Високі ціни на житло
Німеччина, Мюнхен	Будівлі не вище 100 м	Збереження історичної панорами міста	Hochhaus Uptown München, 146 м	Кожне місто самостійно визначає граничну висоту
Ірландія, Дублін	Будівлі не вище 45 футів (13 м)	Висота найбільшого місцевого «хмарочосу» становить лише 67 м	Висотки можна будувати лише в окремих локаціях	Широке застосування малоповерхової забудови

В роботі було проаналізовано досвід визначення обмежень висоти будівель за допомогою "блакитних ліній". З'ясовано, що вони призначені регулювати силует і висотність забудови та сприяти збереженню гармонійного вигляду міст. Було також встановлено, що більшість обмежень необхідні з суто практичних міркувань.

Дослідження цього питання **дозволили визначити**, що дієвість реального впровадження «Блакитних ліній» визначить тільки час, проте для проектувальників такі норми повинні стати дієвим засобом запобігання хаотичному розташуванню будівель різної поверховості і стилів.

Висновки. Саме збереженням добре знайомого силуету кожного міста можна привернути увагу більшої кількості туристів, що надасть змогу підвищити надходження до бюджету і сприятиме подальшому розвитку міста.

СУЧАСНІ МЕТОДИ НАНЕСЕННЯ ДОРОЖНЬОЇ РОЗМІТКИ

Чижова А.В.

Науковий керівник – Гордієнко С.М., ст. викладач

Дорожня розмітка (маркування) - маркування на покритті автомобільних доріг, що служить для повідомлення певної інформації учасникам дорожнього руху. Розмітка може використовуватися самостійно або поєднуватися з дорожніми знаками або світлофорами.

Щоб відповідати високим вимогам, дорожня розмітка повинна забезпечувати показники видимості, зчеплення з колесом і довговічності.

На даний час для розмітки вітчизняних доріг використовують фарби, термопластики, стрічки-напівфабрикати, кольорові асфальто- і цементобетонні, кнопки, металеві та керамічні плити і т. п. Найбільшого поширення набули фарби і термопластики, що пов'язано в основному з можливістю механізувати процеси розмітки.

Актуальність проблеми полягає в тому, що дорожня розмітка приходить в непридатність дуже швидко, особливо на дорогах з високою інтенсивністю руху. Вже через декілька місяців використання цілісність розмітки порушується і вона перестає відповідати вимогам ДСТУ. Через це в нічний час істотно погіршується видимість, що в свою чергу, відповідно позначається на аварійності.

Метою роботи було визначення можливостей і умов використання в Україні новітніх матеріалів і способів нанесення дорожньої розмітки на основі аналізу закордонних технологій.

Таблиця 1 – Існуючі матеріали нанесення дорожньої розмітки

Країна, місто	Матеріал або метод нанесення	Особливості	Примітки		Наявність в Україні
			Переваги	Недоліки	
Канада	Світло	Викорис-	Забезпечує кра-	Низька стій-	Немає