

Угодою про асоціацію. Законодавство, що приймається на виконання Угоди, повинно враховувати національні особливості та застосовувати такі механізми, які працюватимуть в Україні на практиці, а не лише слугуватимуть для підтвердження виконання зобов'язань.

Список використаних джерел

1. Екологічні питання у торговельній політиці ЄС та України: шлях до сталого розвитку. Аналітичний документ. Ресурсно-аналітичний центр «Суспільство і довкілля», 2017. 38 с.

2. Міжнародна торгівля та навколишнє середовище. Серія статей «Розуміємо ключові питання торговельної політики». Київ, Інститут економічних досліджень і політичних консультацій. 2014. Вип. 1. 22 с. URL: http://www.ier.com.ua/files/publications/Books/1.Trade_Environment.pdf

3. Official website of the European Union. URL: <https://ec.europa.eu/trade/policy/policy-making/sustainable-development/>.

4. Kovbatiuk G., Kovbatiuk M., Shevchuk V., Shklyar V. & Strilok I. Eco-economic mechanism of formation of the system of national priorities in the conditions of sustainable development. International Conference on Sustainable, Circular Management and Environmental Engineering (ISCMEE 2021) (Odesa, Ukraine, April 16, 2021). E3S Web of Conferences, Odesa. 2021. Volume 255. DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202125501053>

Жиганов О.С.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ БУДІВНИЦТВА АВТОВОКЗАЛУ

Останні десятиліття потреба в зведенні об'єктів з різними функціями, які вимагають індивідуальних архітектурних і унікальних конструктивних рішень, суттєво вплинула на будівельну галузь України та інших країн. Використання збірного залізобетону зменшилося, і все більше поширюються технології монолітного будівництва. Інноваційний підхід до монолітного будівництва, а також вибір і обґрунтування методів технології та організації робіт стали ключовими напрямками не лише для розвитку будівельної галузі та забезпечення якісного зведення об'єктів різного призначення, але й для стратегічного прориву в удосконаленні нових опалубних систем і науковому підході до їх вибору і обґрунтування.

Сьогодні монолітне каркасне будівництво є одним з перспективних напрямків як в Україні, так і за кордоном. Монолітний залізобетон використовується для зведення житлових і промислових будівель, гідроелектростанцій, резервуарів та інших споруд. Щорічний обсяг монолітного залізобетону в будівництві зростає, і методи його використання мають потенціал для зменшення витрат на ресурси.

Монолітне будівництво широко використовується в транспортній інфраструктурі. При цьому розширення транспортної інфраструктури є ключовим фактором розвитку регіонів та міст. З огляду на зростання пасажиропотоку, інтенсивний розвиток міст і збільшення кількості транспортних засобів, актуальним і необхідним заходом є створення сучасного автовокзалу. Дійсно автовокзал виступає важливим транспортним вузлом, який забезпечує зручне і швидке сполучення між населеними пунктами. Це особливо важливо для жителів малих міст і сіл, для яких автобуси часто є основним засобом пересування.

Будівництво автовокзалу – це комплексний і багатоетапний процес, що включає в себе розробку проекту, планування, фінансування, організацію робіт, а також подальше управління об'єктом. Для успішної реалізації такого проекту необхідно враховувати як організаційні, так і економічні особливості, що впливають на процес будівництва.

Монолітне будівництво є одним із найпоширеніших і технологічно досконаліх методів зведення будівель і споруд у сучасному світі. Визначені основні принципи монолітного будівництва: безперервність процесу будівництва, інтеграція процесів проектування і будівництва, застосування сучасних матеріалів і технологій. Визначені види монолітних конструкцій та обґрунтовано переваги монолітного будівництва.

Визначені об'ємно-планувальні та конструктивні рішення. Для уніфікації та типізації проектних рішень, а також для максимальної оптимізації техніко-економічних показників об'єкта, була прийнята каркасна конструктивна схема з колонною сіткою 6х6 м. Колони мають висоту в один поверх, зі стиками, розташованими на 600 мм вище рівня підлоги. Розміри будівлі в осях складають 30 x 18 м, а загальна висота будівлі – 12,2 м. Просторова жорсткість забезпечується жорстким з'єднанням плит перекриття з каркасом. Будівля має два поверхи, кожен з яких має висоту 4,8 м.

Проектом передбачено монолітний залізобетонний фундамент із бетону класу С12/15, в якому розташовані стакани для збірних залізобетонних колон. Підшва фундаменту армується плоскими зварними сітками з арматури діаметром 14 мм класу А-11, висота уступів становить 300 мм. Для передачі навантаження від стінових панелей використовуються монолітні фундаментні стіни шириною 600 мм. Для захисту від поверхневих та ґрунтових вод передбачена вертикальна та горизонтальна гідроізоляція.

Проектом передбачено два типи ригелів, які відрізняються за характером роботи та розташуванням у будівельній схемі: двополкові ригелі для двостороннього обпирання плит перекриття та однополкові ригелі для одностороннього обпирання плит перекриття, що розміщені в крайніх осях будівлі. Перекриття запроєктовано з багатопустотних залізобетонних панелей. Для будівлі застосовуються цегляні стіни з утепленням фасаду за системою «вентильований фасад». Внутрішня частина стіни товщиною 380 мм виконана з силікатної цегли. Дах будівлі має двоскатну форму, його несучі конструкції складаються з дерев'яних крокв та обрешітки, яка є основою для покрівлі.

В організаційно-технічній частині проекту виконано обґрунтування вибору обладнання, машин та механізмів, визначено методи виконання робіт, розроблено календарний та генеральний плани, а також підраховано обсяги робіт, що є основою для складання проектно-кошторисної документації. Визначено потреби у тимчасових будівлях і спорудах. Згідно із завданням, розроблено технологічну карту на влаштування покрівлі із використанням сучасних ефективних покрівельних матеріалів.

У проєкті розглянуто основні правила застосування кошторисних норм та нормативів у будівництві, розроблено проектно-кошторисну документацію для робіт нульового циклу та основних робіт під час будівництва. На основі цих кошторисів були розраховані основні техніко-економічні показники проєкту. Розрахунок параметрів економічного обґрунтування виконано згідно з Наставною з визначення вартості будівництва за допомогою програмного комплексу «Будівельні технології – Кошторис 8». Усі розрахунки проведені на основі підрахованих обсягів робіт.

Список використаних джерел

1. Shmukler V. New constructive solutions for building of transport construction facilities. MATEC Web of conferences. 2017. Vol.116. 02004. 19 p.
2. Шкуратов О.І., Чудовська В.А. Інституціональні засади цифровізації будівельної галузі. Шляхи підвищення ефективності будівництва в умовах формування ринкових відносин. 2023. № 52(2). С. 3-13.

Жугда В.С.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

ПРОЕКТ БУДІВНИЦТВА БАГАТОКВАРТИРНОГО ЖИТЛОВОГО БУДИНКУ ПО ВУЛ. ВАРШАВСЬКА В М. НЕТИШИН, ХМЕЛЬНИЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

Проект будівництва багатоквартирного житлового будинку по вулиці Варшавська в місті Нетішин, Хмельницької області, є ініціативою, спря-