

200 РОКІВ
ОСВІТНІХ ТРАДИЦІЙ



Том 1

**ТЕЗИ
70-ої наукової конференції
професорів, викладачів, наукових
працівників, аспірантів та студентів університету**



**ПОЛТАВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ЮРІЯ КОНДРАТЮКА**

Міністерство освіти і науки України
Північно-Східний науковий центр НАН України та МОН України
Полтавський національний технічний університет
імені Юрія Кондратюка

Тези

70-ої наукової конференції професорів,
викладачів, наукових працівників, аспірантів
та студентів університету

Том 1

23 квітня – 18 травня 2018 р.

Полтава 2018

ДОЗВІЛЬНА ДОКУМЕНТАЦІЯ У ДВОРІВНЕВІЙ СИСТЕМІ АРХІТЕКТУРНО-БУДІВЕЛЬНОГО НАГЛЯДУ ТА КОНТРОЛЮ

У 2018 році вступають в дію нові правила оформлення дозвільної документації на будівництво. За Законом № 1817-VIII [1] виконано:

- заміну класифікації об'єктів будівництва за категоріями складності (5 ступенів) на класифікацію за наслідками (відповідальністю);
- заміну системи дозволів у три стадії (повідомлення, декларація, дозвіл) на систему дозволів у дві стадії (повідомлення, дозвіл);
- підвищення відповідальності суб'єктів містобудування і посадових осіб.

Реформовано також підзаконні акти, систему нормативних актів, застосування будівельних норм та стандартів, а також практику застосування нових постанов КМУ, що забезпечують виконання Закону.

Класи наслідків або відповідальності СС1 (незначна відповідальність), СС2 (середня) і СС3 (значна) визначаються для будь-якого об'єкта будівництва: будинків, споруд або будівель будь-якого призначення, частин споруд, інженерної та транспортної інфраструктури, а також об'єктів, які належать до окремого комплексу (будови). Визначати клас наслідків потрібно за встановленою процедурою, проаналізувавши Стандарт України [2] та виявивши, чи потрібно отримувати дозвіл на будівництво для кожного окремого об'єкта.

Відповідно до класифікації об'єктів за відповідальністю визначається й ступінь ризику провадження містобудівної діяльності: незначний, середній та високий. Планові перевірки проводять:

- на об'єктах незначного ступеня ризику – не частіше ніж 1 раз на 5 років;
- на об'єктах середнього ступеня ризику – не частіше ніж 1 раз на 3 роки;
- на об'єктах високого ступеня ризику – не частіше ніж 1 раз на 2 роки.

Дворівнева система архітектурно-будівельного нагляду та контролю полягає у скасуванні деклараційної стадії. Її замінено на будівництво об'єктів та прийняття в експлуатацію. Наразі підставою для прийняття є:

- для об'єктів класів СС2 та СС3 – дозвіл на виконання робіт та наявний сертифікат;
- для об'єктів класу СС1 – повідомлення.

Зміни торкнулися і порядку проходження процедури отримання дозволу, поняття вихідних даних та переліку вимог до проектування

об'єктів будівництва. Об'єктами, які не потребують проходження процедури отримання дозволу, є: нескладні технологічно об'єкти, окремі роботи на об'єктах приватного сектору, на вже зданих в експлуатацію об'єктах тощо (виключаючи об'єкти культурної спадщини).

Порівняно з діючими до 10 червня 2017 року нормативними актами, відповідальність за недотримання визначених законом вимог у сфері містобудівної діяльності зростає більше ніж у чотири рази. У разі виконання робіт на об'єктах, що мають клас наслідків СС2, без отримання дозволу на їх проведення, відповідальність суб'єктів полягає у штрафних у триста сімдесят прожиткових мінімумів для працездатних осіб.

Відповідальність посадовців Держархбудінспекції може бути трьох типів:

- дисциплінарна – включає зауваження, догану, винесення попереджень про неповну службову відповідальність, а також звільнення з посади держслужбовця;
- адміністративна – виникає при порушенні вимог законодавчих актів з видачі дозвільних документів і полягає у штрафних санкціях, які становлять від 30 до 50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
- кримінальна – виникає при зловживанні владою або службовим становищем і визначається згідно зі статтею 367 КК України (службова недбалість).

Відповідальність посадовців Держархбудконтролю також поділяється на три типи:

- дисциплінарна – включає догану чи звільнення;
- адміністративна – виникає при порушенні вимог законодавства та строків видачі дозволів, реєстрації декларацій про готовність об'єкта до експлуатації, видачі сертифіката і полягає у штрафних санкціях у розмірі від 500 до 600 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
- кримінальна – виникає при зловживанні владою або службовим становищем і визначається згідно зі статтею 364 КК України (службова недбалість).

Зміни в законодавстві містобудівної сфери стосуються також форм документації, вимог до проведення експертиз, ліцензування тощо [3].

Література

1. Нові дозвільні процедури у будівельній діяльності / [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ukrainepravo.com/news/ukraine/nabira-chinnosti-zakon-pro-novi-dozvilni-protseduri-u-budivelny-diyalnosti/>

2. ДСТУ-Н Б В.1.2-16:2013 Визначення класу наслідків (відповідальності) та категорії складності об'єктів будівництва. – К.: Мінрегіон України, 2013.

3. Ліцензія на будівництво / [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://tuexpert.com.ua/ua/stroitel'naya-licenziya>.

*А.М. Карюк, к.т.н., доцент
Полтавський національний технічний
університет імені Юрія Кондратюка
Т.С. Соловйова, викладач – методист
Полтавський будівельний технікум
транспортного будівництва*

БЕТОННІ ДОРОГИ – ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ

Згідно [1] в Україні планують у найближчі кілька років побудувати сотні кілометрів нових бетонних доріг. Усього в Україні менше ніж 200 кілометрів сучасних бетонних доріг, а у Європі їх десятки тисяч кілометрів. Для прикладу, Польща зовсім не чемпіон по довжині і якості доріг у Європі; довжина швидкісних автомагістралей там становить 1500 кілометрів, а в порівнянні з нею по площі Німеччини - майже 13000, в Іспанії – трохи більше 15000 кілометрів. А ось в Україні довжина таких магістралей всього 280 кілометрів.

І навіть наявні в країні дороги перебувають в поганому стані, тому згідно [2], в рейтингах якості автодоріг за 2017 рік Україна займає стабільно низькі позиції, відображені на рисунку 1.

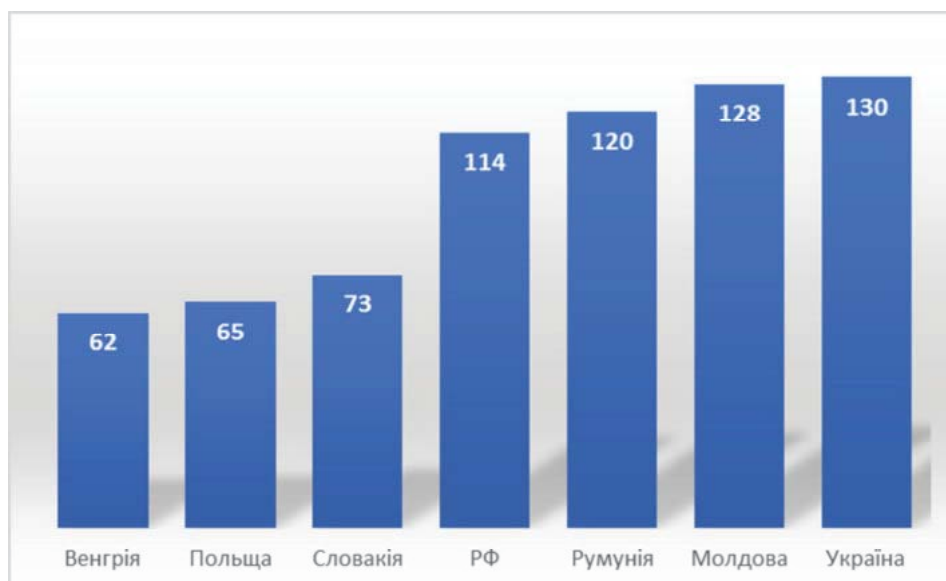


Рис.1 Рейтинг країн по якості транспортної інфраструктури за 2017 рік

Погані дороги – це втрата часу, подорожчання перевезень, аварії, знос автомобілів, зростання споживання палива і навантаження на екологію. Ефект від реконструкції доріг може бути вражаючим. За даними Світового Банку, реалізація проекту реконструкції дороги М-06 між Полтавою і Харковом позитивно вплине на 4,4 мільйонів осіб, – йдеться у [2].

Вартість будівництва цементобетонних доріг вища, ніж асфальтобетонних, але їх потрібно рідше ремонтувати, а значить експлуатація обійдеться дешевше. За оцінкою компанії Heidelberg Cement AG, витрати на будівництво та експлуатацію зрівняються протягом 10 років, а далі цементна дорога буде вигідніша.

Переваги цементних доріг сформульовані в роботі [2]: "Позитивний ефект від бетонних доріг для економіки різноманітний: знижується імпорт бітуму, зростає попит на вітчизняний цемент, падає споживання палива, знижуються витрати на освітлення доріг через кращу відбивну здатність бетону. Цементна дорога більш стійка до зносу, не деформується при жаркій погоді і під впливом важкого транспорту, відповідно, на дорозі не виникають колії". Окрім того, гальмівний шлях на цементобетонних дорогах коротший, а видимість при поганій погоді і в темряві краща.

Основним недоліком цементобетонної дороги є вищий рівень шуму, але його можна зменшити шляхом спеціальної обробки поверхні бетону.

Цементна галузь України була приватизована, тому більшість підприємств належать великим міжнародним компаніям, які модернізували виробництво. У результаті цього в Україні немає проблем з виробництвом цементу. За оцінкою профільної асоціації Укрцемент, вільні потужності наявних підприємств дозволяють швидко наростити випуск цементу на 4,3 мільйони тон, а потенційно можна збільшити виробництво удвічі від теперішніх 8,9 мільйонів тон.

З урахуванням зносостійкості, довговічності і стійкості до високих температур, бетонні дороги треба будувати на найбільш завантажених напрямках, на півдні України, на під'їздах до портів. Відомий проект дороги між Одесою і Гданськом Go Highway може отримати бетонні ділянки в південній частині.

Спираючись на прогнози зростання перевезень зернових, "Укрзалізниця" електрифікує і розширює під'їзди до портів, а днопоглиблення Південного Бугу та будівництво зернових терміналів на Дніпрі вже призвело до поступового відновлення річкового судноплавства. Автоперевізники з впровадженням вагового контролю значною мірою втрачають конкурентоспроможність. Якісні бетонні дороги дозволять забезпечити рівну конкуренцію між транспортниками.

Література

1. Україна починає будівництво бетонних доріг / [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.obozrevatel.com/ukr/economics/business-and-finance/ukraina-pochinae-budivnitstvo-betonnih-dorig-nazvani-ihni-perevagi.htm>.

2. Будущее наших дорог. 5 вопросов о цементных и асфальтных дорогах / [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://businessviews.com.ua/ru/business/id/budushee-nashih-dorog-5-voprosov-o-cementnyh-i-asfaltnyh-dorogah-1751/>