

1. Терещук О.І., Сахно Є.Ю., Маргасов Д.В., Корзаченко М.М. Моніторинг енергоефективності малоповерхових будівель: монографія. Чернігів : ЧНТУ, 2018. 356 с.

2. Савицька О.С., Румілець Т.С., Богданова В.О. Малоповерхова забудова як засіб досягнення сталого розвитку. Регіональні проблеми архітектури та містобудування. 2020. № 14. С.41–47.

3. Makatora D., Kubanov R., Yashchenko O. Marketing strategy for constructing and promoting love-rise buildings. Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки, 2024. № 328 (2). С. 88-94.

Літовченко П.С.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В МЕЖАХ ВУЛИЦЬ О. МУДРАКА, АКАДЕМІКА ЄФРЕМОВА ТА ПРОСПЕКТУ АКАДЕМІКА ПАЛЛАДІНА В М. КИЇВ

Із зростанням культури народу збільшуються його вимоги до умов мешкання, які не обмежуються тільки комфортом квартири. Якість сучасного міського житла знаходиться в прямій залежності від зручності і швидкого зв'язку з місцями праці і відпочинку, від чистоти повітря, озеленення житлових районів тощо. Перед містобудівниками виникає багато складних питань, особливо щодо найбільш доцільного розміщення і раціональної поверховості житлового будівництва, оздоровлення міського середовища, поліпшення умов життєдіяльності населення.

Також великого значення набуває вдосконалення технічної експлуатації і збереження старого існуючого житлового фонду, його перебудова і модернізація відповідно до сучасних вимог. Вирішення цих проблем вимагає значних капіталовкладень, ефективність використання яких залежить від обгрунтованості проектних рішень.

Реконструкція існуючої інфраструктури та вулично-дорожньої мережі – це, безумовно, генеральний напрямок в розвитку міст. Але необхідні конкретні техніко-економічні розрахунки і обгрунтування обсягів і черговості реконструктивних заходів із врахуванням реальних можливостей. Як показав досвід розробки проектів реконструкції існуючої забудови, виникла гостра необхідність у методології проектування та здійснення реконструктивних заходів. Саме тому великого значення набувають ретельний

аналіз усіх факторів, які визначають загальний містобудівний ефект, а також подальше удосконалення методів техніко-економічного обґрунтування комплексної реконструкції міст і окремих районів.

Економічне обґрунтування складу та послідовності реконструктивних заходів охоплює такі етапи робіт: аналіз існуючого стану забудови міст, районів, з виявленням недоліків ступеню їх впливу на розвиток і функціонування міського середовища; визначення проблем реконструкції, мети, завдань, обмежень, основних напрямків і методів реконструкції; розробка основних проектних варіантів (альтернатив) і їх техніко-економічна оцінка; вибір остаточного варіанту. Невідкладність виконання заходів щодо удосконалення міського середовища й оздоровлення умов мешкання населення сприяє вдосконаленню містобудівної економічної науки. Все більше наукових досліджень присвячується питанням реконструкції, розробляються експериментальні проекти і методичні посібники.

Наукові методи техніко-економічного обґрунтування реконструкції забудови безперечно вдосконалюються з врахуванням все більшої кількості факторів, які впливають на ефективність проектних вирішень. Послідовне вивчення цих факторів і виявлення їх значення в техніко-економічних розрахунках дозволяє поглибити обґрунтування відповідних заходів і наблизитися до оптимального варіанту.

При розробці даної атестаційної роботи основна увага приділена створенню комфорту зовнішнього середовища мешкання людини. Інакше кажучи, темою проектування є реконструкція та підвищення транспортної інфраструктури міських територій. Основним завданням підвищення транспортної інфраструктури міст - є максимально можливо наблизивши їх до параметрів природного середовища, максимальне обмеження впливу негативних та шкідливих факторів міста як єдиної системи, на відчуття комфорту кожного окремого мешканця.

Вихідними даними для проектування слугували опорний та ситуаційний план, кліматичні характеристики а також матеріали натурального обстеження. Розробка та обґрунтування варіантів містобудівних рішень здійснювались на основі розглянутої літератури з містобудування, реконструкції та благоустрою міських територій. Всі кінцеві рішення прийняті з врахуванням містобудівних норм та не суперечать головному закону України. На запропоновані проектні пропозиції були розроблені розрахунково-проектні рішення, конструктивні рішення організації будівництва, економіки будівництва, охорони праці та навколишнього середовища.

Список використаних джерел

1. Реконструкція житлової забудови. Техніко-економічне обґрунтування. Є. Є. Ключніченко. Київ: КНУБА 2000. 248 с

2. ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова територій, Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, Київ 2019р.

3. Інженерні рішення з охорони праці при розробці дипломних проєктів інженерно-будівельних спеціальностей: навч. посіб. Київ: Основа, 2001. 336 с.

4. Оцінка впливу шкідливих викидів автотранспорту на атмосферне повітря в зоні житлової забудови Методичні вказівки. В.Б. Солуха. Київ: КНУБА 2000. 54 с.

Лопес В.Ф.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

РЕКОНСТРУКЦІЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА НА ПЕРЕТИНІ БОРИСПІЛЬСЬКОГО ШОСЕ, ХАРКІВСЬКОГО ШОСЕ ТА ВУЛИЦІ КОЛЕКТОРНА В МІСТІ КИСВІ

Тепер, коли «провінційна столиця», якою дуже довго залишався Київ, стала мегаполісом європейського масштабу, причому з найвищими в Східній Європі темпами приросту особистого автотранспорту, питання про транспортні проблеми міста стали дуже помітними.

Найбільш ефективним способом підвищення пропускної здатності міста, покращення умов безпеки руху транспорту й пішоходів, зниження шуму і загазованості є влаштування перехресть міських шляхів сполучення з організацією руху на різних рівнях.

Будівництво дорожньо-транспортного перехрещення в різних рівнях передбачає великі капіталовкладення. Разом з тим його економічна доцільність виправдовується економією за рахунок скорочення транспортних витрат та кількість ДТП на вузлі. Світова та вітчизняна практика накопичила великий досвід будівництва дорожньо-транспортного перехрещення в різних рівнях, що дає можливість оцінювати всю різноманітність цих споруд в містах с метою подальшого удосконалення та розвитку їх проєктування, будівництва та експлуатації.

На сьогодні довжина вулиць і доріг в містах і селищах міського типу України становить приблизно 80 тис. км, а щорічний приріст вулично-дорожньої мережі з твердим покриттям за останні 20 років у містах України становить 0,59-1,12 %.

Якість виконання вертикального планування вулично-дорожньої мережі суттєво впливає на експлуатаційні показники та ефективність її утримання.