

структури ґрунту та прискоренню повернення ділянок у продуктивне використання.

Важливим завданням є інтеграція рекультивованих територій у систему сталого просторового розвитку: створення рекреаційних зон, зелених коридорів, захисних лісосмуг. Такий підхід перетворює наслідки будівництва на інструмент екологічної модернізації територій, зменшуючи антропогенний вплив і підвищуючи комфортність середовища для населення.

Отже, рекультивація земель у контексті сучасного будівництва інженерних комунікацій повинна розглядатися як комплексний процес, що поєднує технічні, біологічні та цифрові рішення. Її ефективність визначає не лише екологічний стан територій, а й перспективи їхнього сталого розвитку та інтеграції в просторову структуру населених пунктів.

Список використаних джерел

1. Бойко Л.Р., Сухий О.В. Сучасні методи рекультивації земель в умовах інтенсивного землекористування. Екологія та ноосферологія. 2021. Т. 32. № 1. С. 45–53.
2. Хільчевський В.К., Осадчий В.І. Екологічна безпека та сталий розвиток у будівництві: монографія. Київ : Київський університет, 2020. 214 с.
3. Nature-based solutions in Europe: Policy, knowledge and practice for climate change adaptation and disaster risk reduction. Copenhagen : European Environment Agency (EEA), 2021. 76 p.

Варданян Т.К.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В МЕЖАХ ВУЛИЦЬ МИКОЛИ ЗАКРЕВСЬКОГО, СЕРЖА ЛИФАРЯ, ОНОРЕ ДЕ БАЛЬЗАКА ТА МИЛОСЛАВСЬКА В М. КИЄВІ

Процес автомобілізації, що розвернувся з особливою силою після закінчення першої світової війни, вже до кінця 30-х років визвав особливо критичні явища в містах США і Західної Європи. Стало очевидним, що міські вулично-дорожні мережі, що формувалися задовго до появи автомобіля, не відповідають вимогам автомобільного руху. Невідповідність цього виражалось в зростанні дорожньо-транспортних пригод, різкому падінні швидкостей, збільшенні транспортних заторів.

Не дивлячись на ускладнення умов застосування автомобіля, процес автомобілізації продовжується і до теперішнього часу досягає вельми високого рівня. Оскільки значна частина пересувань здійснюється там за допомогою легкових автомобілів, почалася ліквідація ліній масового транспорту, які ставали нерентабельними. Є міста, в яких відсутній масовий транспорт і всі пасажирські перевезення здійснюються на легкових автомобілях. Це в свою чергу викликало такі ускладнення і поставило перед містами настільки тяжко вирішувани задачі, що деякі американські спеціалісти повинні тепер визнати, що «європейський шлях» розвитку, при якому велика частина пасажирських перевезень виконується засобами суспільного транспорту, являється більш правильним.

Мала пропускна здатність і значні розміри займаної площі вулиць указують на недоцільність використання легкових автомобілів для масових, концентрованих на невеликому відрізку часу пересувань, якими є трудові пересування. Очевидно, використання індивідуального транспорту доцільно в основному по деяким культурно-побутовим цілям і з метою відпочинку, включаючи сюди і загородні поїздки.

Швидкі темпи зростання автомобільного парку в містах призвели до різкого підвищення інтенсивності дорожнього руху та, як наслідок цього, до зниження швидкості руху транспорту, виникненню значних затримок в транспортних вузлах, підвищенню рівня загазованості та шуму в міській забудові, зростанню аварійності на вулично-дорожній мережі (ВДМ). Ця проблема набуває особливого значення, оскільки швидкий процес автомобілізації призводить до безперервного надходження до числа учасників руху нових водіїв, які не мають великого досвіду управління автомобілями в умовах інтенсивного руху. На проблему впливають також і швидкі темпи зростання кількості транспортних засобів порівняно з темпами зростання ВДМ та удосконаленням її технічного рівня. Основний показник автомобілізації в місті Києві - це кількість транспортних засобів, які припадають на 1000 жителів. Для підвищення рівня безпеки дорожнього руху по ВДМ необхідне виконання наступних вимог: чітке дотримання водіяма та пішоходами правил дорожнього руху (ПДР), задовільний технічний стан автомобіля, забезпечення конструкцією автомобіля вимог нормальної роботи водія (гарна видимість, надійна тормозна система, легкість управління і т.п.), відповідність планувальних характеристик дороги розрахунковій інтенсивності руху та заданій швидкості, підтримання відповідними дорожніми службами транспортно-експлуатаційних характеристик дороги (рівність, зчеплення шини з покриттям), своєчасне усунення впливу зовнішніх кліматичних факторів (гололід, опади, снігові заноси) на умови руху, підвищення професійних навичок водіїв, вивчення в автошколах впливу дорожніх умов на безпеку руху та умов експлуатації автомобілів, удосконалення ОДР, застосування техніч-

них засобів нового покоління, своєчасне інформування водіїв та пішоходів про зміни в умовах руху на дорогах за допомогою засобів масової інформації, розширення та посилення реклами безпеки руху в школах та інших навчальних закладах. Таким чином, питання підвищення безпеки руху можуть бути вирішені тільки загальними зусиллями спеціалістів різних областей міського господарства. Перелік заходів по ОДР, запропонованих в проєкті відноситься до методів, що дозволяють внести зміни в існуючу організацію руху з мінімальними грошовими затратами. Ці методи, застосовані як першочергові заходи по організації руху, відносяться до методів, при яких не застосовується корінна зміна об'єктів ТІ, а лише вносяться деякі зміни в планувальну структуру об'єкту.

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.
5. Traffic Congestion and Reliability, Trends and Advanced Strategies for Congestion Mitigation, Cambridge Systematics, Inc., 2005.

Васильєва Е.В.

магістрантка

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

Самойлова І.І.

к.держ.упр., доц.

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ ЯК ІНСТРУМЕНТ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ДЕВЕЛОПЕРСЬКИМИ ПРОЄКТАМИ

Сучасний етап розвитку будівельної галузі України характеризується масштабною цифровою трансформацією, що змінює не лише технологічні