

2. Типологія громадських будинків і споруд. Навчальний посібник / під заг. ред. Л.М. Ковальського, В.М. Ляха. К.: Основа, 2012.-272 с.

**Скрипник І.О.**

*магістрант*

*ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»*

## **РЕКОНСТРУКЦІЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА НА ПЕРЕТИНІ СТОЛИЧНОГО ШОСЕ, ДНІПРОВСЬКОГО ШОСЕ ТА ВУЛ. АКАДЕМІКА ЗАБОЛОТНОГО В МІСТІ КИЄВІ**

Найважливішим аспектом у ході будівництва або реконструкції будь-якого дорожньо-транспортного вузла є якісний збір вихідної інформації щодо характеристик руху транспортного та пішохідного потоків в його межах. Головним критерієм якості в цьому випадку виступає максимальна відповідність зібраних даних реальній картині поведінки транспортних та пішохідних потоків на вузлі.

Перетин має світлофорне регулювання транспортного та пішохідного руху. При такій схемі організації руху проблема виникає з лівоповоротними потоками, тому що вони проходять через центр перетину і мають точки перехрещення з прямими потоками.

Необхідність реконструкції перетину доводять розрахунки пропускної спроможності перетину до існуючої інтенсивності транспортних потоків з натурних спостережень та до перспективної інтенсивності транспортних потоків згідно комплексної схеми транспорту м. Києва на період до 2025 р.

Найбільш ефективним способом підвищення пропускної здатності вулично-дорожньої мережі (ВДМ) міста, покращення умов безпеки руху транспорту й пішоходів, зниження шуму та загазованості є влаштування перехрещень міських шляхів сполучення з організацією руху на них в різних рівнях. Будівництво міських дорожньо-транспортних перехрещень в різних рівнях реалізують тоді, коли всі інші способи підвищення пропускної здатності перехрестя вичерпані. При цьому враховують, що організація руху транспорту в різних рівнях на одному перетині міських вулиць розв'язує тільки локальну задачу, що стосується конкретного вузла, не всієї магістралі в цілому. Підвищення пропускної здатності та безпеки руху на перехрещенні в різних рівнях, в основному, пояснюється розподілом прямих потоків по вертикалі (зняття найбільш небезпечних конфліктних точок) й будівництвом спеціальних з'їздів для потоків, що повертають.

Вибір типу та обґрунтування рішень вузла в одному чи різних рівнях необхідно здійснювати на основі попередньо розробленої комплексної схеми організації руху на вулично-дорожній мережі міста, району чи всієї вулиці (дороги) шляхом техніко-економічних порівнянь можливих варіантів з урахуванням: категорії вулиць і доріг, що перетинаються, розрахункової інтенсивності та швидкості руху прямих і поворотних, в першу чергу, лівоповоротних потоків; зручності та безпеки руху транспорту та пішоходів, наявності вільної території та її конфігурації, рельєфу місцевості; характеру прилеглої до вузла існуючої та перспективної забудови; архітектурно-композиційних вимог; типу та розміщення підземних комунікацій; вартості будівництва та транспортно-експлуатаційних втрат; можливості поетапного будівництва вузла та зниження впливу транспорту на навколишнє середовище.

Найбільш ефективним способом підвищення пропускної здатності вулично-дорожньої мережі міста, покращення умов безпеки руху транспорту й пішоходів, зниження шуму та загазованості є влаштування перехрещень міських шляхів сполучення з організацією руху на них в різних рівнях. Будівництво міських дорожньо-транспортних перехрещень в різних рівнях реалізують тоді, коли всі інші способи підвищення пропускної здатності перехрестя вичерпані. При цьому враховують, що організація руху транспорту різних рівнях на одному перетині міських вулиць (доріг) розв'язує тільки локальну задачу, що стосується конкретного вузла, не всієї магістралі в цілому. Підвищення пропускної здатності та безпеки руху на перехрещенні в різних рівнях, в основному, пояснюється розподілом прямих потоків по вертикалі й будівництвом спеціальних з'їздів для потоків, що повертають.

Зібрані та систематизовані матеріали проекту несуть практичну цінність. На запропоновані проектні пропозиції були розроблені розрахунково-проектні рішення, конструктивні рішення організації будівництва, економіки будівництва, охорони праці та навколишнього середовища.

### **Список використаних джерел**

1. Papageorgiou M., Diakaki, C, Dinopoulou, V., Kotsialos A., Wang, Y. (2003) 'Review of road traffic control strategies.', Proceedings of the IEEE., 91 (12). pp. 2043-2067.
2. Вулично-дорожня мережа міст: Методичні вказівки до практичних занять та виконання курсового проекту /Уклад.: М.М. Осетрін, Г.Б. Фукс, П.П. Чередніченко. К.: КНУБА, 2001. 36.с.

3. Проектування автомобільних доріг: Підручник у 2 ч. / За ред. О.А. Білягинського, Я.В. Хом'яка. Ч.1. К.: Вища школа, 1997. -518 с.

4. Traffic Congestion and Reliability, Trends and Advanced Strategies for Congestion Mitigation, Cambridge Systematics, Inc., 2005, [http://www.ops.fhwa.dot.gov/congestion\\_report/](http://www.ops.fhwa.dot.gov/congestion_report/).

**Сліпенко Д.І.**  
*магістрантка*

*ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»*

## **СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МУНІЦИПАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА У СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СОЦІАЛЬНОЇ ДОСТУПНОСТІ ТА ІНФРАСТРУКТУРНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ ГРОМАДИ**

Муніципальний транспорт є ключовим елементом соціальної інфраструктури громади, який забезпечує мобільність населення, соціальну справедливість та економічний розвиток. Сучасні виклики потребують стратегічного підходу до управління розвитком транспортних підприємств. Стратегічне управління розвитком таких підприємств є важливим інструментом формування сталої міської інфраструктури, підвищення якості життя мешканців та ефективності використання місцевих ресурсів.

Муніципальні транспортні компанії відіграють важливу соціальну роль – забезпечують доступ населення до освіти, медицини, роботи та соціальних послуг. Тому стратегічне управління їх розвитком має поєднувати економічну ефективність із принципами сталості, інклюзивності та цифрової трансформації. Особливістю таких підприємств є необхідність балансування між комерційною рентабельністю та виконанням соціального замовлення територіальної громади [1].

Аналізуючі діяльність КП «Бучатранссервіс», яке здійснює пасажирські перевезення на території Бучанської міської громади Київської області, встановлено, що підприємство функціонує в умовах високих соціальних очікувань населення, обмежених фінансових ресурсів та потреби у модернізації рухомого складу. Результати SWOT-аналізу підприємства виявили такі ключові стратегічні переваги: наявність стабільного попиту на послуги; підтримку місцевої влади; орієнтацію на соціально значимі перевезення та впровадження базових цифрових інструментів (GPS-моніторинг, електронний квиток). Загрозами для підприємства є посилення конкуренції приватних перевізників, підвищення