

7. Петренко С.О. Реновація міських медичних закладів як фактор підвищення якості життя населення. Науковий вісник будівництва. 2020. №3(101). С. 45–50.

8. Савченко О.В. Модернізація соціальної інфраструктури міст: стратегічні пріоритети розвитку. Регіональна економіка. 2023. №2. С. 27–35.

Огороднік Д.О.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

РЕКОНСТРУКЦІЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА НА ПЕРЕТИНІ ПРОСПЕКТУ РОМАНА ШУХЕВИЧА ТА ПРОСПЕКТУ ЧЕРВОНА КАЛИНА 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 2035 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 розподі-

лом 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 (зняття найбільш небезпечних конфліктних точок) 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. 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.

2. Проектування автомобільних доріг: Підручник у 2 ч. / За ред. О.А. Білятинського, Я.В. Хом'яка. Ч.1. К.: Вища школа, 1997. 18 с.

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

4. Проєктування дощової каналізації: методичні рекомендації. В.В. Леонтович. Київ: КНУБіА 2000. 27 с.

Оран А.В.

магістрантка

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

Кубанов Р.А.

к. пед. н., доц.

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

МЕНЕДЖЕР ЯК АРХІТЕКТОР СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНОГО КЛІМАТУ ТРУДОВОГО КОЛЕКТИВУ

У сучасних умовах динамічного розвитку організацій та зростання конкуренції на ринку праці питання формування сприятливого соціально-психологічного клімату набуває особливої актуальності. Саме від емоційної атмосфери в колективі залежить рівень мотивації, продуктивності, лояльності працівників та їх готовність до командної роботи. Менеджер, як ключова фігура управлінського процесу, виконує роль не лише координатора дій, а й архітектора міжособистісних відносин, що формують основу психологічного комфорту в колективі. Його здатність створювати умови для відкритого діалогу, підтримки, розвитку та визнання – критично важлива для стабільності та ефективності організації.

З огляду на зростаючу потребу в адаптивних, згуртованих і емоційно здорових командах, роль менеджера у формуванні соціально-психологічного клімату стає стратегічною. Вміння керівника впливати на внутрішню атмосферу, запобігати конфліктам, підтримувати мотивацію та забезпечувати психологічну безпеку працівників – це не лише компетенція, а й необхідність для досягнення довгострокових цілей компанії. Актуальність теми зумовлена потребою у нових управлінських підходах, які враховують людський фактор як основу успішної організаційної діяльності.

Соціально-психологічний клімат колективу – це сукупність міжособистісних відносин, емоційного фону, рівня згуртованості та взаємної підтримки, які безпосередньо впливають на продуктивність праці [1]. Менеджер відіграє ключову роль у його формуванні, адже саме він задає тон комунікації, стилю керівництва та організаційної культури.