

## **ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В МЕЖАХ ВУЛИЦЬ ХАРКІВСЬКЕ ШОСЕ, ПРИВОКЗАЛЬНА ТА БОРИСПІЛЬСЬКА В МІСТІ КИЇВ**

Розглянутий підрайон перебуває в межах Дарницького району м. Києва в безпосередній близькості до загальноміської магістралі – Харківського шосе. Він обмежений вулицями: Харківське шосе, вул. Привокзальна, вул. Бориспільська та вул. Тростянецька. Для підвищення безпеки руху необхідно проведення комплексу заходів. Значна їх частина пов'язана з удосконаленням конструкції автомобилей або пасивної безпеки. Велику роль грає підвищення дисципліни руху по дорогах та реклама безпеки руху серед водіїв, населення, особливо школярів. Велику роль тут грає використання новітніх раціональних методів організації дорожнього руху або методів активної безпеки, що дає можливість підвищити безпеку руху без великих витрат.

Ситуація, що стосується безпечного руху в місті, ускладнюється тим, що практично всі загальноміські магістралі є напрямками зі змішаним, неспеціалізованим рухом. Тому, найчастіше, їхні параметри і якості відповідні для легкових автомобілів, не можуть відповідати іншим видам міського транспорту – вантажному, громадському, велосипедному тощо. Це ще в більшій мірі має відношення до внутрішньомагістральних територій, на вулицях яких постійно зростає інтенсивність руху транспорту. Насамперед це пов'язане з тим, що магістралі загальноміського значення перевантажені й водії намагаються заощадити час, використовуючи вулиці, що проходять усередині житлових кварталів. У такий спосіб відбувається концентрація транспортних потоків на напрямках, по своїх планувальних параметрах, не призначених для інтенсивного руху транспорту й де дуже важко виконувати роботи з реконструкції. У такому випадку тут же відразу встає питання екологічного захисту тихих житлових кварталів від наслідків росту рівня автомобілізації.

На перехрестях вулиць і доріг виникають три типи конфліктних ситуацій. Це – перетинання, злиття й відгалуження. Вони практично вичерпують всі види конфліктів. Однак для оцінки небезпеки кожного конфлікту й небезпеки перетинання в цілому необхідно врахувати й інші обставини: кути перетинань, характер маневру, рядність, інтенси-

вність виникнення конфліктних ситуацій, дорожні планувальні й регулювальні умови.

На основі окремих методичних напрямків вирішення завдань оперативної організації дорожнього руху можна сформулювати загальні методичні положення. Кожна розробка по організації руху повинна ґрунтуватися на аналізі необхідних вихідних даних. Тому першим етапом повинне бути одержання інформації про параметри вулично-дорожньої мережі, стані дорожніх умов і аварійності, характеристики транспортних і пішохідних потоків. При розробці конкретного заходу необхідний комплексний підхід до рішення поставленого завдання з урахуванням вимог комплексу 'автомобіль - водій - дорога. Комплексність повинна проявлятися також у тім, щоб урахувувати одночасно інтереси й вимоги обох найважливіших груп учасників руху - водіїв і пішоходів. При введенні будь-яких обмежень у русі транспортних потоків і пішоходів необхідно враховувати, що обмеження жодною мірою не ліквідує потреб в тих або інших діях. При впровадженні заходів щодо вдосконалення організації руху необхідно забезпечити елементарні дорожні умови безпеки. Нерідко при розробці заходів щодо організації дорожнього руху виникають альтернативні напрямки, що вимагають дати перевагу якомусь напрямку на перехресті. У цьому випадку необхідно розглянути й урахувати обсяги руху загального транспортного потоку, пішоходів, маршрутних транспортних засобів і умови їхньої безпеки. При впровадженні заходів щодо організації руху, а також передбачуваних обстеженнях необхідно забезпечити широку інформацію учасників руху, бажано попередню за часом і відстанню, що необхідно для скорочення або повної ліквідації періоду звикання учасників руху до змінених умов. Для оцінки ефективності кожного значного заходу щодо зміни організації руху необхідно проводити спостереження за рухом до й після здійснення заходу. Тільки зіставлення характеристик руху, отриманих при цих дослідженнях, і виявлення позитивних змін може свідчити про ефективність нового рішення й доцільності його подальшого використання.

### **Список використаних джерел**

1. Monteil J., Billot R., El Faouzi N., Towards cooperative traffic management: methodological issues and perspectives. / Proceedings Australasian Transport Research Forum. 2011.
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.

**Маслюк С.І.**

*магістрантка*

*ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»*

**Кубанов Р.А.**

*к. пед. н., доц.*

*ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»*

## **КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ СТАЛОГО МІСЬКОГО ООНОВЛЕННЯ: МІЖ ТЕОРІЄЮ ТА ПРАКТИКОЮ**

У ХХІ столітті українські міста стикаються з багаторівневими викликами – від наслідків урбаністичного зношення та екологічної деградації до соціальних трансформацій і потреби у післякризовому відновленні. В умовах глобальних змін та євроінтеграційних прагнень, сталий розвиток стає ключовою парадигмою для формування нової якості міського середовища. Актуальність дослідження концептуальних засад сталого оновлення полягає в необхідності переосмислення традиційних підходів до планування, будівництва та управління містами – з урахуванням екологічної відповідальності, соціальної інклюзивності та економічної ефективності.

Сучасна урбаністика вимагає інтеграції теоретичних моделей сталого розвитку з практичними інструментами міського управління. Це включає впровадження енергоефективних технологій, адаптивної архітектури, цифрових платформ управління інфраструктурою, а також активну участь громади у процесах трансформації міського простору. Вивчення концептуальних засад дозволяє сформулювати стратегічне бачення оновлення міст, яке поєднує інновації, культурну спадщину та екологічну збалансованість, забезпечуючи довготривалу життєздатність урбаністичних систем.

Відновлення міських територій, особливо в умовах післявоєнної реконструкції, має виходити за межі традиційного інженерного мислення. Йдеться не лише про фізичне відновлення інфраструктури, а й про глибо-