

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. Білятинського, Я.В. Хом'яка. Ч. 1. К.: Вища школа, 1997. 518 с.

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

5. Traffic Congestion and Reliability, Trends and Advanced Strategies for Congestion Mitigation, Cambridge Systematics, Inc., 2005. URL: http://www.ops.fhwa.dot.gov/congestion_report/.

Бондаренко А.В.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В МЕЖАХ ВУЛИЦЬ ДЕГТЯРІВСЬКА, О. ДОВЖЕНКА ТА БЕРЕСТЕЙСЬКОГО ПРОСПЕКТУ В М. КИЇВ

Зростання автомобільного парку та інтенсивності дорожнього руху у містах привели до зниження швидкості руху, виникнення затримок у транспортних вузлах, погіршення умов руху, зростання аварійності на вулично-дорожній мережі вулично-дорожньої мережі, збільшення загазованості та рівня шуму у міській забудові. Постійне зростання кількості транспортних засобів не відповідає темпам розвитку вулично-дорожньої мережі.

Для підвищення безпеки руху необхідно проведення комплексних заходів. Значна їх частина пов'язана з удосконаленням конструкції автомобілів або пасивної безпеки. Але велику роль грає підвищення рівня організації дорожнього руху по дорогах та реклама безпеки руху серед всіх учасників руху, особливо школярів.

Роль організації дорожнього руху у забезпеченні безпечного дорожнього руху поки ще недооцінюються. Різка підвищення небезпеки ДТП виникає в місцях поганих дорожніх умов, не забезпечених відповідною інформацією для водіїв і пішоходів, тобто елементами системи організації дорожнього руху. Серед таких небезпечних місць на вулично-дорожньої мережі міст можна виділити: ділянки вулично-дорожньої мережі, що дозволяють значно збільшити швидкість руху, місця, де частина автомобілів

значно знижує швидкість з тих або інших причин (повороти, підйоми, обмеження видимості), у місцях злиття або перетинання транспортних потоків (перехрестя, примикання, з'їзди, перехідно-швидкісні смуги), у місцях, де знезацька можуть з'явитися пішоходи, велосипедисти (великі точки тяжіння, зупинки загальноміського пасажирського транспорту, школи та дитячі дошкільні заклади).

Ситуація, що стосується безпечного руху в місті, ускладнюється тим, що практично всі 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, загальноміському, велосипедному й т.д. Постійно зростає інтенсивність руху транспорту на житлових вулицях. Більшою мірою це пов'язане з тим, що магістралі перевантажені і водії використовують вулиці, що проходять усередині житлових кварталів та мікрорайонів. У такий спосіб відбувається концентрація транспортних потоків на напрямках, по своїх планувальних параметрах, не призначених для інтенсивного руху транспорту та незахищених від екологічних наслідків зростання рівня автомобілізації.

Склад представлених матеріалів атестаційної роботи магістра відповідає задачі. Для дослідження на карті міста виділений підрайон площею 1-3 км². Проведені документальні та експериментальні дослідження. В результаті отримані дані та дана оцінка щодо розташування об'єктів транспортної та соціальної інфраструктури, особливостей функціонування загальноміського пасажирського транспорту, організації та регулювання дорожнього руху, рівня аварійності, інтенсивності руху транспорту та пішоходів, пропускну здатності ділянок вулично-дорожньої мережі. На основі отриманих даних та спеціальних літературних джерел згідно діючих нормативних містобудівних документів представлені варіанти удосконалення транспортної інфраструктури, в цілому у підрайоні (загальна схема заходів) та окремо на двох ділянках вулично-дорожньої мережі. Представлені заходи удосконалення транспортної інфраструктури відносяться до рівнів організаційних (перша черга до 5 років) та реконструктивних (перспектива 5–10 років) заходів. В комплексі з цим розраховані конструкції дорожньо-транспортної споруди, вирішені питання організації та економіки будівництва, представлена оцінка екологічних показників шуму та забруднення на ділянках транспортної мережі підрайону.

Таким чином, представлена комплексна оцінка міської території с точки зору транспортної інфраструктури на різних рівнях містобудівного проектування. На запропоновані проектні пропозиції були розроблені розрахунково-проектні рішення, конструктивні рішення організації будів-

ництва, 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. Srinivasan D., Choy M. C, Cheu R. L. Neural Networks for Real-Time Traffic Signal Control. / IEEE transactions on intelligent transportation systems, vol. 7, no. 3, 2006. pp. 261-272.
3. Інженерні рішення з охорони праці при розробці дипломних проєктів інженерно-будівельних спеціальностей Навчальний посібник. -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.

Bondarenko O.P.

*Educational and Research Institute for Applied System Analysis,
NTUU «Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute»*

SYSTEMS ANALYSIS IN URBAN STUDIES: REVIEW OF FUNDAMENTAL APPROACHES

Ukraine is facing the largest armed conflict in Europe since the Second World War, marked by unprecedented violence against civilians and the systematic destruction of infrastructure. Cities and villages have suffered severe structural and functional damage. Post-war reconstruction and the restoration of urban functionality will be an exceptionally complex and resource-intensive process.

Yet, merely reproducing pre-war urban structures is not only inefficient but also strategically risky. It traps cities in outdated conditions, ignoring new realities: demographic shifts (mass migration, new mobility patterns, the growing role of internally displaced persons, etc.); economic transformation (market relations replacing the planned economy underlying Soviet planning); digitalization; war-driven deindustrialization; and social restructuring (emerging communities, new demands for cohesion, public spaces, and social support). Rebuilding obsolete industrial and residential zones without rethinking them effectively reinvests in the past.

Current conditions call for spatial planning grounded in new systemic principles – notably, the integration of civil security under wartime conditions, along with flexibility, adaptability, energy independence, and community autonomy. This re-