

РЕКОНСТРУКЦІЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА НА ПЕРЕТИНІ ПРОСПЕКТУ ВАЛЕРІЯ ЛОБАНОВСЬКОГО ТА ВУЛИЦІ ХОЛОДНОЯРСЬКА В МІСТІ КИЄВІ

Темпи розвитку автомобільних доріг, у тому числі вулично-дорожньої мережі населених пунктів і під'їздів до них, відстають від зростаючої потреби в автомобільних перевезеннях і темпів росту автомобілізації. Протягом останніх десяти років кількість автомобілів збільшилася з 50 до 120 одиниць на 1000 жителів. Через бурхливий ріст інтенсивності руху зниження швидкостей до 15 - 30 км/годину, часті затори стали звичайним явищем. Особливу проблему становлять ділянки доріг, що перебувають у зоні великих міст і мегаполісів. Криза системи міського транспорту, що була характерна для багатомільйонних міст західної Європи, Америки та інших країн, не обійшла стороною Київ і Київську область. Транспортна проблема найбільших міст збільшується тим, що на відносно обмеженій території (2-5%) зосереджує від 50 до 90 % населення й близько 45% парку легкових автомобілів. Криза транспортних систем міст супроводжується негативними процесами, які створюють значні економічні витрати. Величина цих витрат у країнах Європейського союзу у відсотках від ВВП становить: від перевантажених транспортних інфраструктур – 2,0 %, наслідків аварій на транспорті – 1,5 %, від негативного впливу транспорту на навколишнє середовище – 0,6 %.

Конфігурація вулично-дорожньої мережі ряду міст має яскраво виражену радіальну структуру, внаслідок чого недостатня можливість вибору альтернативного маршруту проїзду. Це приводить до перепробігів автотранспорту й перевантаженню вулично-дорожньої мережі й транспортних вузлів біля великих міст.

Вирішити ці проблеми намагаються за допомогою реконструкції найбільш завантажених ділянок автомагістралей, у першу чергу на підходах до міст будівництва обходів населених пунктів з метою виносу з них транзитних потоків, будівництва кільцевих доріг у містах і навколо них для розвантаження основних напрямків руху вулично-дорожньої мережі радіальної структури. Однак уже на сьогоднішній день тільки цих заходів, стосовно до великих міст, буває недостатньо, для чого необхідно вводити додаткові заходи щодо поліпшення умов руху керуючись їхньою ефективністю.

Ряд фахівців вважає, що найбільш ефективним напрямком зниження рівня завантаження індивідуальним автотранспортом міської мережі є комбіна-

ція розвитку всіх видів транспорту, включаючи громадський транспорт, а також розвитку планування вулично-дорожньої мережі.

Найважливішим показником міста як транспортно-планувального вузла є його пропускна здатність, яка визначається архітектурно-планувальною структурою міста, організацією пропуску зовнішнього транзиту автомобільного транспорту, планувальною схемою ВДМ міста та її геометричними параметрами, прийнятою схемою організації руху.

На певному етапі розвитку транспортного вузла пропускна здатність ВДМ міста забезпечує пропуск зовнішнього та міського транспорту. З ростом міста посилюється проблема між зростаючими міськими об'ємами руху та транзитними потоками автомобільного транспорту.

Це обумовлює необхідність врахування даної обставини при формуванні схеми ВДМ міста, обґрунтування принципів організації руху транспорту та пішоходів. З розвитком ВДМ збільшується кількість перехрещень в різних рівнях. Пропускна здатність магістралей залежить від кількості перехрещень, виконаних в різних рівнях. Із збільшенням їх кількості на ВДМ міста зростає пропускна здатність мережі, ефективність та безпечність руху транспорту й пішоходів. Пропускна здатність площ і перехресть, що утворюють дорожньо-транспортні вузли на міських магістралях, з часом виявляється вичерпаною. Виникають потреби в пошуках рішення, яке дозволить забезпечити відповідність пропускної здатності та характеристики потоків, що пересікаються у вузлі. В даному проекті запроповано декілька рішень основних проблем, що дасть можливість розвантажити перехрестя на Харківській площі. На проектні рішення були проведені розрахунки основних конструкцій, розроблена організація будівництва, економічний розділ, охорона праці та навколишнього середовища.

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 проектів 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.

Пилипенко Ю.О.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

Кубанов Р.А.

к. пед. н., доц.

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

КЛІЄНТОЦЕНТРИЧНІСТЬ ПРОТИ АКАДЕМІЗМУ: ВИКЛИКИ ДЛЯ СУЧАСНОГО МЕНЕДЖЕРА БУДІВЕЛЬНОЇ СФЕРИ

У сучасному архітектурно-будівельному середовищі менеджер виконує не лише технічну чи адміністративну функцію, а й виступає як комунікатор між проєктною командою та клієнтом. Сучасні дослідження акцентують увагу на проблемі професійно-психологічного академізму – надмірної формалізації, дистанційності та орієнтації виключно на технічні аспекти, що ускладнює ефективну взаємодію з замовником. Такий підхід часто призводить до непорозумінь, втрати довіри та зниження рівня задоволеності клієнтів.

На нашу думку, подолання академізму є ключовим етапом у формуванні сучасної моделі управління, орієнтованої на партнерство та відкриту комунікацію.

Одним із ключових рішень у рамках зазначеного є цілеспрямований розвиток емоційного інтелекту менеджера архітектурно-будівельного напрямку, що включає здатність до емпатії, активного слухання, саморегуляції та адаптації стилю спілкування відповідно до індивідуальних потреб клієнта. У контексті сучасного ринку, де клієнт очікує не лише якісного продукту, а й комфортної взаємодії, емоційна грамотність менеджера стає критично важливою.

Вміння розпізнавати емоції, реагувати на них конструктивно та будувати діалог на основі взаємної поваги дозволяє уникати конфліктів, знижувати напругу в комунікації та формувати атмосферу довіри [1]. Це особливо актуально в архітектурно-будівельній сфері, де проєкти часто мають високий рівень емоційного залучення з боку замовника, пов'язані з особистими очікуваннями, значними фінансовими вкладеннями та тривалими термінами реалізації.

Слід наголосити на необхідності системного навчання менеджерів навичкам ненасильницького спілкування, яке базується на принципах чесного