

8. European Spatial Development Perspective. Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the EU. Luxembourg, 1999.

9. Лейпцизька хартія «Міста Європи на шляху сталого розвитку». URL: <https://irm.mlt.gov.ua/storage/documents/>

Алексієвич О.В.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

РЕКОНСТРУКЦІЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА НА ПЕРЕТИНІ БЕРЕСТЕЙСЬКОГО ПРОСПЕКТУ, ВУЛИЦІ О. ДОВЖЕНКА ТА ВУЛИЦІ В. ГЕТЬМАНА В МІСТІ КИЄВІ

Автомобілізація та її вплив на міське середовище. Процес масової автомобілізації, який особливо інтенсивно розгорнувся після завершення Першої світової війни, уже наприкінці 1930-х років спричинив критичні наслідки для транспортних систем міст США та Західної Європи. Стало очевидним, що вулично-дорожні мережі, сформовані ще задовго до появи автомобіля, не відповідали новим умовам руху. Це виражалося у збільшенні кількості дорожньо-транспортних пригод, різкому зниженні середньої швидкості пересування, утворенні заторів та зростанні соціально-економічних втрат.

Попри погіршення умов експлуатації автомобіля, процес автомобілізації не лише не припинився, а й набув ще більшої сили. Значна частина міських пересувань у країнах з високим рівнем добробуту почала здійснюватися саме за допомогою легкових автомобілів. Це призвело до поступової ліквідації мережі масового громадського транспорту, що ставала економічно нерентабельною. У низці малих і середніх міст громадський транспорт узагалі був відсутній, і всі перевезення виконувалися індивідуальними автомобілями. Подібна ситуація поставила перед урбанізованими територіями низку надзвичайно складних завдань. Частина американських фахівців – архітектори, містобудівники, транспортні інженери, соціологи – змушені були визнати доцільність «європейської моделі» розвитку, у якій провідна роль відводилася громадському транспорту.

Основною причиною кризових явищ стала низька ефективність використання індивідуального автомобільного транспорту в умовах великих міст, зумовлена потребою у значних площах вуличного простору та обмеженою пропускною здатністю. Водночас перевагою легкового автомобіля залишалася зручність пересування «від дверей до дверей» та високий рівень комфорту. Однак його швидкісні можливості практично не реалі-

зовувалися в умовах перевантажених вулиць. У результаті за параметрами мобільності він поступався як масовому міському транспорту, так і позавуличним системам швидкісного сполучення.

З огляду на це легковий автомобіль виявився малоєфективним для масових трудових поїздок у години «пік». Використання індивідуального транспорту є більш доцільним для культурно-побутових поїздок, рекреаційних та заміських подорожей. Утім, із розвитком групових систем розселення та формування міських агломерацій роль легкового автомобіля закономірно продовжує зростати.

Планувальне рішення площі Галицької. Площа Галицька (колишня площа Перемоги) розташована у Шевченківському районі столиці, в оточенні проспекту Повітряних Сил (раніше – проспект Перемоги), бульвару Тараса Шевченка, а також вулиць Воровського, Золотоустівської, Дмитрівської, Олесья Гончара, Саксаганського та Старовокзальної.

У межах проектного опрацювання було розглянуто три базові типи планувальних рішень перетину: кільцева розв'язка; ромбоподібний перетин зі зміною сторінності руху; схема з правоповоротними з'їздами на основі ромбоподібного перетину.

Після детального аналізу варіантів, їхньої конструктивної специфіки та економічної доцільності, було прийнято рішення на користь ромбоподібного перетину зі зміною сторінності руху.

Переваги вибраного рішення: спрощений виконання лівих поворотів та розворотів; можливість виділення основного транспортного потоку без суттєвих перешкод для другорядних напрямів; розташування головних потоків у другому рівні, що мінімізує перехрещення з іншими напрямками руху.

Недоліки вибраного рішення: підвищений рівень аварійності у порівнянні з кільцевими схемами; складність улаштування безпечних пішохідних переходів.

Однак, з урахуванням співвідношення «вартість – ефективність», показників пропускнуої здатності, транспортних витрат та капіталовкладень, саме цей варіант виявився оптимальним для реалізації.

Конструктивно-технологічні рішення. У конструктивній частині проекту було виконано розрахунок залізобетонного сходового маршу підземного пішохідного переходу, що забезпечує безпечне розведення транспортних і пішохідних потоків.

В організаційно-технологічному розділі розроблено технологічну карту на влаштування асфальтобетонного покриття, складено укрупнений кошторис на окремий етап будівництва, а також передбачено комплекс заходів з охорони праці та техніки безпеки, відповідно до діючих нормативних документів (ДБН, ДСТУ).

Список використаних джерел

1. Вулично-дорожня мережа міст: вєтодичні вказівки до практичних занять та виконання курсового проекту / Уклад.: М.М. Осєтрін, Г.Б. Фукс, П.П. Черєдніченко. К.: КНУБА, 2001. 36 с.
2. Проектування автомобільних доріг: гідручник у 2 ч. / За ред. О.А. Білятинського, Я.В. Хом'яка. 4.1. К.: Вища школа, 1997. 518 с.
3. Вулично-дорожня мережа міст: Мєтодичні вказівки до підрахунку обсягів земляних робіт при вертикальному плануванні територій міських магістралей в курсовому та дипломному проектуванні для студентів спеціальності 7.092103 „Міське будівництво та господарство" / Уклад.: М.М. Осєтрін, П.П. Черєдніченко. К.: КНУБА, 2001. 12 с.
4. Інженерні рішення з охорони праці при розробці дипломних проектів інженерно-будівельних спеціальностей: уавч. посіб. Київ: Основа, 2001. 336 с.
5. Проектування дощової каналізації: вєтодичні рекомендації. В.В. Леонтович. Київ: КНУБА 2000. 27 с.

Андрющєнко О.В.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В МЕЖАХ ВУЛИЦЬ БЛИЦЬКА, ВИШГОРОДСЬКА МЕЖОВА ТА ПРОСПЕКТУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ В М. КИЇВ

В розвинених країнах світу екологічна ситуація, що складається у містах, а особливо у столицях, є предметом особливої уваги офіційної влади всіх рівнів, політичних партій і громадських рухів, засобів масової інформації та широких верств населення. Екологічна ситуація міст - «дзеркало», в якому відбивається рівень соціально-економічного становища країни, тому не випадково інформація про екологічну ситуацію в розвинених країнах загальнодоступна і займає одне з провідних місць у політичному та громадському житті суспільства.

У цілому в усьому світі робляться значні зусилля з озеленення та благоустрою міського господарства. Підвищена загазованість і запиленість повітря, несприятливі фізико-механічні властивості ґрунту, асфальтове покриття вулиць та площ, наявність підземних комунікацій і споруд у зоні кореневої системи, додаткове освітлення рослин у нічний час, механічні пошкодження та інтенсивний режим використання міських насаджень населенням - все це надає постійне негативний вплив на життєдіяльність