

3. Yashchenko O.F., Makatora D.A., Kubanov R.A., Zynych P.L. Customer Focus as a Tool for Improving Business Efficiency in the Architecture and Construction Industry. Проблеми економіки. 2024. № 3 (61). С. 212-2020.

Боднар І.С.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

РЕКОНСТРУКЦІЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА НА ПЕРЕТИНІ ВУЛИЦЬ ХМЕЛЬНИЦЬКЕ ШОСЕ ТА БАРСЬКЕ ШОСЕ В МІСТІ ВІННИЦЯ

Першочерговим етапом під час будівництва або реконструкції будь-якого дорожньо-транспортного вузла виступає систематизований збір необхідної інформації щодо інтенсивності та структури транспортних і пішоходних потоків. Якість цього етапу визначається ступенем відповідності отриманих даних реальним умовам функціонування вулично-дорожньої мережі та характеру поведінки учасників руху. Особливої уваги потребують перехрестя зі світлофорним регулюванням, де традиційно виникають труднощі з організацією лівоповоротних потоків. Це зумовлено тим, що вони перетинаються з прямими напрямками руху, що значно підвищує ризик утворення конфліктних точок і аварійно небезпечних ситуацій.

Для визначення доцільності реконструкції перехресть проводяться розрахунки пропускної спроможності на основі комплексних спостережень за фактичними потоками, а також прогнозів перспективної інтенсивності руху, що формуються відповідно до затвердженої комплексної транспортної схеми розвитку міста.

Організація руху в різних рівнях як ефективний метод реконструкції. Одним із найбільш дієвих способів підвищення ефективності функціонування ВДМ, поліпшення умов безпеки, а також зменшення негативного впливу транспорту на навколишнє середовище є організація руху в різних рівнях. Такий інженерно-планувальний підхід застосовується у випадках, коли можливості удосконалення руху в одному рівні вичерпані та не забезпечують необхідної пропускної здатності.

Основні переваги перетинів у різних рівнях:

Усунення конфліктних точок. Вертикальне розділення транспортних потоків мінімізує найбільш небезпечні місця перетину, істотно знижуючи аварійність.

Зростання пропускну́ї спроможності. Влаштування спеціальних з'їздів для лівоповоротних потоків дозволяє організувати безперервний рух, зменшити затори та скоротити час перебування транспорту в зоні перехрестя.

Зменшення екологічного навантаження. Завдяки зниженню кількості зупинок і розгонів зменшується рівень шумового впливу та викидів шкідливих речовин у повітря, що підвищує екологічну комфортність міського середовища.

Критерії вибору типу транспортного перетину. Вибір схеми організації перетину - в одному чи різних рівнях – здійснюється на основі комплексної транспортної моделі міста або окремого району. Для обґрунтування проектного рішення враховуються такі техніко-економічні та просторово-планувальні чинники:

- категорія вулиць і доріг, що перетинаються, їхнє функціональне значення у мережі;
- прогнозована інтенсивність транспортних потоків та розрахункові швидкісні режими;
- потреби лівоповоротних рухів, що суттєво впливають на організацію потоків;
- рівень транспортної та пішохідної безпеки, комфортність руху;
- доступність та конфігурація вільних територій для будівництва;
- особливості рельєфу та перспективні напрямки забудови території;
- наявність, щільність і глибина закладання підземних комунікацій;
- орієнтовна вартість будівництва та подальші експлуатаційні витрати;
- можливість реалізації проекту поетапно з мінімальним впливом на існуючу мережу.

Будівництво перехресть у різних рівнях розглядається як локальне інженерно-планувальне рішення, спрямоване на підвищення пропускну́ї здатності та безпеки руху у найбільш навантажених транспортних вузлах. Проте слід враховувати, що такі заходи не забезпечують комплексного вирішення проблем транспортної системи всієї магістралі, а тому мають поєднуватися з іншими системними заходами розвитку вулично-дорожньої мережі міста.

Список використаних джерел

1. Papageorgiou M., Diakaki, C, Dinopoulou, V., Kotsialos A., Wang, Y. (2003) 'Review of road traffic control strategies.', Proceedings of the IEEE., 91 (12). pp. 2043-2067.

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