

діл капіталу, стимулює економічне зростання, сприяє підвищенню добробуту населення та формуванню сучасної інфраструктури. Інвестування в будівництво привабливе через постійний попит, державну підтримку та можливість залучення зовнішніх ресурсів, проте супроводжується економічними, політико-правовими, технологічними та фінансовими ризиками. Висока потенційна рентабельність у поєднанні зі значним соціально-економічним ефектом робить галузь ключовою для економіки України.

Для мінімізації ризиків та досягнення запланованої ефективності необхідним є всебічний аналіз ринку, фінансове моделювання, залучення фахівців та дотримання принципів проєктного управління.

Список використаних джерел

1. Фесун А.С. Сучасні підходи в оцінці інвестиційно-будівельних проєктів: проблеми та перспективи застосування. Ефективна економіка. 2015. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3907&p=>

2. Янковий О.Г., Мельник Н.В. Критичний аналіз внутрішньої норми прибутку як показника оцінки інвестиційних проєктів. Вісник соціально-економічних досліджень : зб. наук. пр. Одеса, ОНЕУ, 2012. № 45. С. 196–205.

Зубленко М.В.

магістрант

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В МЕЖАХ ВУЛИЦІ БЕРЕЗНЯКІВСЬКА ТА ПРОСПЕКТІВ СОБОРНОСТІ І ДНІПРОВСЬКОЇ НАБЕРЕЖНОЇ В МІСТІ КИЇВ

Розглянутий Дніпровський район, є районом, розташованим на території лівобережної частини міста Києва. Кількість населення району становить 330 тис. чоловік, а площа забудованої території разом із прилягаючою зеленою зоною досягає 5500 га або 55 км². Серед десяти адміністративних районів м. Києва Дніпровський район займає по чисельності населення 2 місце й по площі – 3 місце.

Ситуація, що стосується безпечного руху в місті, ускладнюється тим, 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 й т.д. 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 переважані 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.

Для підвищення безпеки руху необхідно проведення комплексу заходів. Значна їх частина пов'язана з удосконаленням конструкції автомобілів або пасивної безпеки. Велику роль грає підвищення дисципліни руху по дорогах та реклама безпеки руху серед водіїв, населення, особливо школярів.

Значне підвищення безпеки руху можливо при удосконаленні методів проектування вулиць та доріг, технологій виконання дорожньо-будівельних робіт при умові досягнення рівності та шороховатості покриття в процесі будівництва та експлуатації дороги. Велику роль тут грає використання раціональних методів організації дорожнього руху або методів активної безпеки, що дає можливість підвищити безпеку руху без великих витрат.

Роль ОДР у забезпеченні безпеки дорожнього руху поки ще недооцінюються. Різке підвищення небезпеки ДТП виникає в місцях поганих дорожніх умов, не забезпечених відповідною інформацією для водіїв і пішоходів, тобто елементами системи ОДР. Серед таких небезпечних місць на ВДМ міст можна виділити: ділянки ВДМ, 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 зненацька можуть з'явитися пішоходи, велосипедисти й тварини.

Найнебезпечнішими вважаються ділянки дороги, які характеризуються недостатньою шириною проїзної частини, недостатньою видимістю в плані й профілі, різкою несподіваною зміною напрямку дороги, нерегульованим перетинанням транспортних і пішохідних потоків, відсутністю смуг розгону й гальмування, великими ухилами.

Значне число ДТП відбувається при незадовільному плануванні перетинань, що створюють у водіїв невірне сприйняття про напрямок дороги. Звичайні засоби організації руху в цьому випадку малоефективні. У цих випадках потрібне чітке позначення напрямків основної дороги: озеле-

нення, засоби орієнтування, дорожні знаки.

Ефективним способом забезпечення безпечного проїзду перетинання в одному рівні є каналізування руху по напрямках з виділенням для кожного напрямку самостійних смуг руху за допомогою розмітки й направляючих островців і розосередженням конфліктних точок перетинання транспортних потоків.

На запропоновані проектні пропозиції були розроблені розрахунково-проектні рішення, конструктивні рішення організації будівництва, 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.
5. Papageorgiou M., Diakaki, C, Dinopoulou, V., Kotsialos A., Wang, Y. (2003) 'Review of road traffic control strategies.', Proceedings of the IEEE., 91.

Іващенко Н.В.

магістрантка

ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»

ОСОБЛИВОСТІ РОЗРОБЛЕННЯ ДОКУМЕНТАЦІЙ ІЗ ЗЕМЛЕУСТРОЮ ЩОДО ЗМІНИ ЦІЛЬОВОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ

Процес зміни цільового призначення земельних ділянок є однією з ключових процедур у сфері земельних відносин, від якої залежить ефективність використання територій та розвиток міської інфраструктури [1-3]. У місті Києві, де спостерігається висока динаміка забудови та інвестиційна активність, правильність і прозорість таких процедур набувають особливо важливого значення. Невідповідність документації, помилки у кадастрових даних та складність погоджень часто призводять до затри-