

кож є необхідним для морального становлення кожної людини, зокрема дитини. Розкриваючи багатство культури українців, допомагає познайомитись з національними звичаями та укорінити їх.

Для популяризації даного ремесла пропонуємо створити творчий центр навчання декоративно-прикладного мистецтва, що нестиме одночасно й навчальну, й культурно-просвітницьку функції. Передбачається, що новий творчий осередок включатиме класи, в яких будуть навчатися люди різного віку, магазини з інструментами, необхідними для кожного виду робіт, а також магазини з готовими виробами. Цей центр стане своєрідною платформою для реалізації молодих майстрів та місцем для культурного виховання населення. Адже на сьогоднішній день виникають труднощі у просуванні власного таланту на ринку декоративних виробів.

Такий центр може бути створено на базі нашого університету, якій має всі можливості для реалізації ідеї, а саме викладачів, матеріальну базу, а головне креативних студентів. Щорічне свято Масляної, що проходить на філії факультету АДОМ в лісопарку наочно показує творчі здібності наших студентів.

Таким чином, розвиваючи інтерес людей до традиційних українських ремесел, залучивши до розуміння значення духовного розвитку в становленні особистості, можна покращити криміногенну ситуацію, зменшити кількість гаджетозалежних дітей, зменшити кількість безробітних і т.д. Зрозуміло, що це не є панацеєю від усіх проблем, але є ланкою у формуванні суспільства, як і спорт, і співи, й танець...

ЗАСТОСУВАННЯ «ДОРОЖНІХ ДІСТ» НА ВУЛИЦЯХ ТА ДОРОГАХ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТИВ

Павленко Ю.М.

Науковий керівник – Івасенко В.В., канд. техн. наук, ст. викладач

В даний час поширеним заходом організації дорожнього руху є «дорожня дієта», що поєднує технічні і архітектурно-планувальні рішення. Згідно з визначенням Інституту транспортних інженерів (ІТЕ) заспокоєння руху є «комбінацією фізичних заходів, які зменшують негативний ефект використання автомобілів і покращують умови для інших користувачів вулиці». Основними завданнями цих заходів названі: поліпшення умов проживання; облік і пріоритет вимог, які висувують користувачу міської території (робота, рекреація); створення безпечних і естетично привабливих вулиць; зниження негативних ефектів від автомобільного транспорту (перш за все шум і забруднення);

створення сприятливих умов для пішоходів, велосипедистів та маломобільні групи населення.

«Термін «Дієта для доріг» з'явився у 1990-ті роки, – говорить Ден Барден, експерт з транспортної інфраструктури з Сан-Франциско, де практикується до 40 видів дорожніх дієт. – Напоширенішим видом дієти для доріг є перетворення чотирьох смуг у дві. Третя смуга слугує для поворотів, а з того, що лишилося, роблять велодоріжки. Це перерозподіл місця з метою оптимального використання дорожнього простору. Також цей перерозподіл дозволяє створити захист для пішоходів та велосипедистів. Як водію вам тепер менше потрібно змінювати смуги руху, а для повороту ліворуч тепер є окрема кишеня, а інші автомобілісти не будуть вас підганяти. При дієті для доріг у вас є по одній, але повноцінній, смузі руху в кожен бік, і швидкісний режим встановлюють розсудливі водії, що зменшує ризик ДТП. Багатьох дивує, що зменшення кількості смуг веде до збільшення ефективності дороги».

Цим інструментом користуються за кордоном уже досить давно, він входить в набір засобів по «заспокоєнню трафіку» і «дорожньої дієти», тобто більш ефективного використання ширини дороги, та й взагалі міської території. Отже, на фотографії ми бачимо майже ідеальну вулицю, де чітко позначені місця для паркування, а смугах для руху дана ширина, яка не дозволяє ганяти (3 – 3,2 м), але дозволяє нормально їздити автомобілям. Всі «надлишки» віддані тротуарам та озелененню.

При цьому тут чітко дотримані правила заборони паркування, прописані в ПДР, а саме: у п'яти метрах від перехресть, виїздів з дворів, пішохідних переходів (і на них самих), заборона зупинки та паркування індивідуального транспорту на 15 метрів до і після зупинок громадського транспорту.

Тим самим, ми не тільки зможемо зробити кишені, але і вирішимо проблему порушень паркування. Чисто фізично стати в даних місцях вже не вийде.

Окрема тема – необхідна ширина кишені. У Європі стандарт для паркування – 2 метри. В Україні парковка, що малюється розміткою, має ширину до 3 метрів. Враховуючи погоднокліматичні умови Харкова із заметами у тротуарів, а також велику кількість широких позашляховиків, два метри – це мінімум. З іншого боку, 2,5 метра – це явно надлишково, бо водії перестають думати, як їх припаркуватися ближче до бордюру. Це нераціонально.

Переваги для водіїв: пішохідні переходи, повороти і виїзди з дворів мають гарний огляд, де гарантовано ніхто не припаркований; за-

тишне та безпечне місце на парковці, де автомобіль нікому не заважає; зникає проблема з блокуванням і утрудненням виїздів з дворів.

Як видно, завдяки таким нехитрим змінам, вулиця перетворюється з автомобільно-орієнтованої в більш людино-орієнтовану. Стрімкий рівень автомобілізації в Україні створює нову ситуацію у містобудівному проектуванні. Ще декілька років тому основна увага приділялася поліпшенню умов руху для автомобільного транспорту (збільшення пропускної спроможності вулично-дорожньої мережі, підвищенню швидкості сполучення) та суто технічним аспектам вирішення даного питання. Зараз гостро постали проблеми забезпечення умов для пішохідного руху.

ЗАХОДИ БОРотьБИ ЗІ ЗСУВНИМИ ПРОЦЕСАМИ В УКРАЇНІ

Шмуля І.А.

Науковий керівник – Линник І.Е., д-р техн. наук, професор

Зсув – це відрив гірських порід і переміщення їх схилом під впливом сили тяжіння (гравітаційних сил) і додаткових навантажень. Зсувні процеси характеризуються раптовістю і високою швидкістю протікання.

Дослідження зсувних процесів не лише в Україні, а й в усьому світі є актуальною проблемою як під час будівництва нових об'єктів, так і під час експлуатації вже побудованих. Систематичне спостереження за зсувами та своєчасна боротьба з ними дозволяє запобігти руйнування укосів, схилів, не допустити загрози аварійних ситуацій у будівлях і спорудах і уникнути людських жертв. За статистикою, кількість загиблих у всьому світі від зсувних процесів збільшується з кожним роком.

Кількість зсувів в Україні складає близько 30 тисяч і постійно змінюється за рахунок ліквідації (зрізання, зчищення), злиття чи формування нових зсувів під впливом природних і техногенних факторів. Зсуви поширені в західних областях України, на узбережжі Чорного та Азовського морів, на крутих берегах річок, ярів тощо. Значних збитків від дії зсувів зазнають такі міста: Київ, Дніпро, Запоріжжя, Харків, Полтава, Чернівці та інші. Площі зсувонебезпечних процесів за останні 30 років збільшились у 5 разів.

Зсуви можуть бути викликані як природними, так і штучними (антропогенними) причинами. Понад 200 міст та селищ міського типу України зазнають збитків від зсувів, викликані активною господарською діяльністю.