

Поверхности контакта моделювались путем подбора величины коэффициента снижения прочности  $R_{inter}=0,7\div 0,9$ . Этот коэффициент связывает прочность оболочки элементов на поверхности контакта «свая - грунт», т.е. трение на поверхности сваи и адгезию с параметрами прочности грунта.

Численное моделирование работы сваи на выдергивание с помощью программного комплекса «Plaxis 3D foundation», показало, что деформации созданной расчетной модели и ее работа в целом не совсем согласуются с реальными физическими процессами, возникающими при работе натуральных свай на выдергивание, что является следствием некоторых особенностей применяемой модели Мора-Кулона. Поэтому вопрос о создании корректной расчетной модели, адекватно описывающей реальную работу сваи при действии выдергивающих нагрузок, остается в стадии исследования.

УДК 72.03

*I.V. Podtelezhnikova (UkrDUZT)*

### **МОДЕРНІЗАЦІЯ СУСПІЛЬНО-ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА НА БАЗІ ВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ З НОВИМИ ФУНКЦІЯМИ**

*I.V. Podtelezhnikova*

### **MODERNIZATION OF TRANSPORT-PUBLIC CENTER ON THE BASIS OF THE RAILWAY STATION WITH NEW FEATURES**

Впровадження транспортно-громадських вузлів на базі вокзальних комплексів з новими функціями є однією з головних містобудівних завдань на сьогоднішній день в Україні.

Містобудівно-середовищна концепція утворення таких транспортно-суспільних об'єктів повинна ґрунтуватися на системному підході. Такий підхід диктує безліч складових даної системи та їх взаємозв'язки що динамічно змінюються. Загальна структура системи повинна забезпечити стійкість і збереження об'єкта. Тут, важливо визначити функції, необхідні даному об'єкту, елементи і напрями зміни характеристик структури. У доповіді розглянуті підсистеми що складають транспортно-громадський вузол і їх ієрархія у функціонально-просторовому, архітектурно-містобудівному, культурному та соціально-економічному аспектах.