

Міністерство освіти і науки України  
Північно-Східний науковий центр НАН України та МОН України  
Національний університет  
«Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»

# Тези

**72-ої наукової конференції професорів,  
викладачів, наукових працівників,  
аспірантів та студентів університету,  
присвяченої 90-річчю  
Національного університету  
«Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»**

**Том 1**

**21 квітня – 15 травня 2020 р.**

Полтава 2020

# СЕКЦІЯ АРХІТЕКТУРИ БУДІВЕЛЬ ТА МІСТОБУДУВАННЯ

УДК 711.25

*В.Г. Топорков, канд. арх., доцент,  
Національний університет  
«Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»*

## ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ВУЛИЧНОГО РУХУ

Прискорення технічного прогресу може швидко і докорінно змінити міське середовище. Сучасна транспортна інфраструктура міст є каркасом, кістяком на якому тримаються інші елементи планувальної структури. Характерною рисою цього каркасу є те, що він закріплений, зафіксований капітальними спорудами. Особливо це притаманне центральним частинам міст. Ущільнення забудови, зростання поверховості можливо і не створювали б критичних проблем в майбутньому, якби не зустрічна тенденція по збільшенню чисельності транспортних засобів різних типів в межах міста.

В даному випадку мова іде не про просте зростання чисельності таких транспортних засобів як автомобілі чи громадський транспорт, а про ту тенденцію, що набирає обертів в індустрії – розробці та випуску на ринок удосконалених, або принципово нових транспортних засобів.

Щоб з'ясувати, який вплив на міське середовище може мати запуск у масове виробництво та поширення цих, нових засобів пересування, потрібно хоча б у першому наближенні розглянути їх особливості.

З першу відмітимо стрімке розповсюдження електричного індивідуального транспорту: електросамокатів, електровелосипедів, сігвеїв (гіроскутерів), моноколів різних типів (рис.1).

Що в них привертає увагу перш за все, у порівнянні з традиційним велосипедом? Це те, що при співставних габаритах – це механічний вид транспорту з новими технічними характеристиками: масою, швидкістю. Так, для прикладу: електросамокат Like Bike S10AWD розгоняється до 60 км/год при масі 30,5 кг, електровелосипед Like Bike Bruiser до 40 км/год при масі 31 кг, моноколесо In Motion SCV V8 до 30км/год при масі 13,8 кг. То б то, швидкісні характеристики цих індивідуальних засобів пересування, наближаються до швидкостей автомобільного транспорту в межах міста. При цьому відмітимо, що розробники цих засобів пересування, зрозумівши що вони увійшли в діапазон небезпечних масошвидкісних характеристик, вже намагаються їх обмежувати. Але можна стверджувати, що як і серед автомобілів, з'явилися надпотужні моделі, так і серед цих, нових видів засобів пересування, з'являться надпотужні і швидкі.



**Рис. 1. Електровелосипеди та електросамокати**

На сьогодні, можна констатувати, що з'явився цілий клас нових механічних засобів пересування, який намагається знайти своє місце між традиційними мотоциклами та моторолерами і велосипедами.

У зв'язку з вказаним, виникає питання – де той простір в структурі сучасної вулиці і міському середовищі в цілому, в якому ці транспортні засоби будуть комфортно і безпечно рухатись. Справа в тому, що розподіл міського простору, де відбувається рух транспортних засобів, вже відбувся. Часто, цей простір вже перевантажений, в ньому іде боротьба між поширеними видами транспортних засобів, наприклад в країнах Азії це автомобіль та мопед. А зараз, до цієї боротьби починають долучатися нові транспортні засоби. Наведені вище технічні характеристики електровелосипедів, електросамокатів та інших, мають наметі зробити передбачення їх місця в транспортному потоці? Залишати їх поруч з велосипедистами? Можливо, але, враховуючи швидкість та масу, вже доволі небезпечно. Допуск їх руху по тротуарах взагалі є неприйнятним. Більш за все, в середині групи електричних індивідуальних транспортних засобів, відбудеться диференціація, в залежності від маси та швидкості. На першому етапі, одні з них примкнуть до велосипедистів і будь ділити з ними шляхи руху. Інші залишаться на пішохідних шляхах і будуть створювати проблеми їм і собі. А деякі, найбільш екзотичні, наприклад рухомі крісла, разом з мотоциклами і мопедами потраплять у потік автомобілів.

Питання залишається відкритим, що відбудеться з вуличним простором, який зафіксований, «затиснений» капітальною багатоповерховою забудовою, у разі масового поширення нових типів індивідуальних транспортних засобів.