

4. Вживання заходів по контролю дотримання правил дорожнього руху, а саме широкого застосування систем моніторингу і автоматичної фіксації швидкості;

5. Впровадження сучасних систем вуличного освітлення та дорожніх знаків.

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКОГО ВЕЛОПРОКАТУ В М. ХАРКОВІ**

*Угрімова М.А.*

*Науковий керівник – Гордієнко С.М., ст. викладач*

Велосипед вже давно є відчутною транспортною складовою в окремих європейських містах. Зокрема велосипедні поїздки в:

Данії та Нідерландах становлять 30–40%;

Японії - майже 60%;

Німеччині - до 30%;

Швеції - понад 40%;

Швейцарії - 10% від усіх місцевих поїздок.

Не відстають від них і традиційно автомобільні США, не кажучи вже про Китай та інші країни південно-східної Азії.

І не зважаючи на те, що в Україні велосипедами користується лише 2% населення, більшість вітчизняних міст теж мають в цьому плані значний потенціал.

**Проблема** полягає в тому, що інтеграції велосипедного транспорту в загальну транспортну систему у якості повноцінного виду громадського транспорту, заважає непридатність вітчизняної вулично-дорожньої мережі до інтенсивного велосипедного руху, повна або часткова відсутність відповідної інфраструктури, а також неузгоджені протиріччя законодавчо-нормативної та організаційно-технічної бази.

**Метою даної роботи** було з'ясування основних причин, які заважають розвитку системи громадського велопрокату в м. Харкові.

**Основні матеріали.** Реалії сьогодення показали, що за умов відсутності надійного джерела фінансування, найбільш реальною альтернативою громадському транспорту стала саме, так звана, система "байкшерінгу". І не випадково, станом на квітень минулого року, аналогічний сервіс під назвою Nextbike, діяв уже в п'яти містах України: Києві, Харкові, Одесі, Львові та Вінниці.

Проте, за незначної кількості стацій, навіть залучення до сервісу мобільних додатків не забезпечить збільшення популярності прокату серед населення.

Усі можливі причини затримок розвитку системи громадського велопрокату можна об'єднати у чотири основні групи:

- проблеми наявної інфраструктури;
- протиріччя законодавчо-нормативної та організаційно-технічної бази;
- фінансово-економічні труднощі;
- відсутність конкурентного середовища.

Оскільки конкурентом велопрокату є громадський транспорт, показовим буде порівняння разових тарифів на проїзд, представлених у таблиці 1.

Таблиця 1- Орієнтовна вартість разового проїзду

Вид поїздки	Вартість проїзду за видами транспорту, грн.					
	Nextbike	Метро	Трамвай	Тролейбус	Електричка	Автобус
Разова	25 (за 1 год)	8	6	6	8-15	8-12

Порівняти діючі тарифи на багаторазові поїздки не вдалося, оскільки згідно офіційних даних, замість них в Харкові введено в дію єдиний електронний квиток Eticket, в якому передбачена лише авансове поповнення на суму до 500 грн., а також фіксована плата за проїзд, згідно встановленого тарифу на разову поїздку.

**Висновки.** Таким чином, за вище означеними групами проблем, до основних причин зниження темпів розвитку громадського велопрокату у м. Харкові слід віднести:

1. Недостатню довжину існуючих вело доріжок (всього побудовано близько 10 км вело доріжок - 3 км. в Саржиному яру і 7 км від перехрестя вул. Сумської з вул. Дерев'янка до храму Святої цариці Тамари в П'ятихатках).

2. Недостатню кількість станцій прокату - лише 13 із 120 потенційно необхідних станцій.

3. Нерівномірне розташування парковок по відношенню до зупинок громадського транспорту і об'єктів тяжіння, що зумовлює невикористані пішохідні переміщення на значні відстані.

4. Незначні резерви вільного простору в плані та поперечному профілі міських вулиць і доріг для організації станцій вело прокату.

5. Обмежені можливості в організації руху велотранспорту за межами проїзної частини.

6. Відсутність продуманої системи стимулювання і заохочення користувачів, обмежений вибір можливостей зменшення вартості поїздки при збільшенні кількості поїздок.

7. Відносно висока вартість поїздки у порівнянні зі звичайними видами громадського транспорту.

## **ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВОЇ АРХІТЕКТУРИ**

***Черняєв Є.В.***

*Науковий керівник – Мороз Н.В., ст. викладач*

Сьогоднішній етап розвитку промислової архітектури, початок якого можна датувати 1980-ми роками, деякими дослідниками розцінюється як кризове явище. Саме в цей час намітилися стагнація в формуванні типів об'єктів, використання спрощених об'ємно-планувальних схем, низька якість художнього опрацювання об'єктів, скорочення спеціальних програм підготовки фахівців і науково-дослідницької діяльності в галузі промислового проектування і будівництва. Однак криза завжди супроводжує поступовий рух цивілізації і не є унікальним явищем.

Аналіз історичного розвитку промислової архітектури дозволяє виділити загальні закономірності цього процесу. Тому тенденції повинні представляти досить узагальнені явища, але в той же час однозначно визначать напрямки розвитку промислової архітектури, які можуть служити необхідним руслом її подальшого існування. Створювані в подальшому конкретні форми, типи, моделі промислової архітектури будуть будуватися з об'єктивної реальності в рамках сучасних тенденцій її розвитку.

Отже, першу тенденцію сучасного розвитку промислової архітектури можливо сформулювати як неухильну і послідовну, поділ об'єктів на дві групи - об'єкти, повністю залежні в своєму формоутворенні і структурно-просторовій організації від технічних складових виробництва, і об'єкти, орієнтовані насамперед на людину.

Другою тенденцією, пов'язаною з першою і продовжує її, є ще одна поляризація об'єктів промислової архітектури по своїй просторово-планувальній структурі на прості і надскладні. У зв'язку з наростаючою автоматизацією виробництва і витісненням з нього людину відбувається очевидне розділення промислової архітектури на унікальні, вчинені в усіх відношеннях, в тому числі і з художньої точки зору, об'єкти та об'єкти рядові.

Третя тенденція - уніфікація виробничого простору. Історично промислова архітектура формувалася по виробничим процесам. Однак