

Бережна Наталія Георгіївна

Доцент кафедри транспортних технологій і логістики Державного біотехнологічного університету, к.т.н., доцент

Волкова Тетяна Вікторівна

Доцент кафедри транспортних технологій Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, к.т.н., доцент

Бережний Євген Вікторович

Здобувач вищої освіти, магістр 2 курс, Державний біотехнологічний університет, м. Харків

ВИКЛИКИ РОЗВИТКУ МІКРОМОБІЛЬНОСТІ

З розвитком інтелектуальних транспортних систем, збільшенням конкуренції в системі транспортних послуг, насиченістю (щільністю) транспортного потоку у великих містах, складністю знаходження вільного місця для паркінгу — попитом почав користуватися новий різновид аренди авто — каршерінг (карпулінг, райдшерінг і т.д.). В Україні цей сервіс почали запускати з 2017 року в таких великих містах як Дніпро, Київ, Запоріжжя, Львів, Харків, Вінниця та Одеса [1]. Сервіс каршерінг — це спільне використання одного автомобіля групою з кількох людей. Назва «carshare» – перекладається як "ділитися автомобілем" [2]. Каршеринг в Україні використовується як послуга короткострокової оренди автомобілів, яка гарантує швидкий доступ зі смартфона, наявність доступних автомобілів у різних частинах міста, мінімальний час оренди, від декількох хвилин, відсутність необхідності перейматися проблемами технічного стану, обслуговування, мийки власного автомобіля.

У США, для заохочення використання каршерінгу, за умови наявності двох і більше пасажирів в салоні, таким авто дозволяється рухатися окремими смугам руху для громадського транспорту. Український міський споживач почав цінувати і використовувати запропоновані нові рішення для спільної мобільності.

Однак, COVID-19 “вніс” свої поправки в розвиток мобільності взагалі. У багатьох ситуаціях спільне використання автомобілів було заборонено або вимагало дотримання ряду обмежень.

У містах частіше почали з’являтися скутери, велосипеди, електросамокати, електроскутери, електровелосипеди — нові види транспорту, які дозволили споживачам збільшити довжину поїздки, полегшити подорожі та виконати умови соціального дистанціювання, зробити поїздку більш швидкою, ніж поїздки на власному автомобілі за рахунок можливості уникнення заторів [3].

У рамках пандемії та викликаних нею гігієнічних норм, мікромобільність можна розглядати як спосіб вирішення проблеми необхідності зменшення контактів між людьми, дотримання дистанції під час пересування. З точки зору екології, використання таких засобів як електроскутер, електросамокат — позитивно зменшує загазованість та шумність під час руху. Захоплення електросамокатами, які за вартістю є більш доступними для споживача ніж електровелосипеди, електроскутери та електромобілі, дозволило користувачу долати більшу відстань переміщення в індивідуальному аспекті та забезпечити більшу мобільність у межах міст і населених пунктів.

Наслідком війни в Україні стало різке подорожчання вартості пального і не лише у нас на Батьківщині, а й в усіх європейських країнах. У рамках нових викликів, пов’язаних з війною, пандемією, екологією, економікою ряд європейських країн у великих містах пропонують нову міську політику, направлену на посилену підтримку велосипедистів, а саме одним із головних результатів є заплановане збільшення уваги до велосипедних доріжок.

У Мілані 35 кілометрів вулиць, які раніше використовувалися автомобілями, переведені на пішохідні та велосипедні смуги.

Париж перетворив 50 кілометрів смуг, які були призначені для автомобілів, на велосипедні. У французькій столиці перекласифікується проїжджа частина і планується надалі інвестувати в оновлення велосипедної мережі.

У Брюсселі перетворено на велосипедні доріжки 40 кілометрів автомобільних доріг.

Сіетл назавжди закритим 30 кілометрів вулиць для транспортних засобів, надаючи людям більше місця для прогулянок і можливості переміщення на велосипедах.

У Монреалі оголошено про створення понад 320 кілометрів нових пішохідних і велосипедних доріжок по всьому місту [4].

Розглядаючи особливості використання засобів спільної мікромобільності, то в залежності від часу, а саме до пандемії COVID-19 і наразі, вимоги користувачів до них різняться. Опитування, проведене в Європі у травні 2020 року показало, що вірогідність використання спільних послуг мікромобільності серед споживачів підвищать заходи регулярної дезінфекції обладнання — так відповіли 47 відсотків респондентів; можливість фізично дистанціюватися від попереднього чи наступного користувача — назвали 43 відсотки; проведення перевірки стану здоров'я користувачів — обрали 31 відсоток опитаних перехожих.

Ймовірно, відповідно дослідженню, як у приватній так і спільній мікромобільності, залишиться стійким, до і після пандемії, розподіл користувачів за віковими групами. Близько половини всіх користувачів спільної мікромобільності, наразі, становлять люди молодше 34 років, а найменша кількість користувачів — у віці старше 55 років.

Збільшення кількості користувачів приватної мікромобільності призводить до консолідації провайдерів (учасників) цього ринку послуг [5], а саме:

- організація доступних (безкоштовних) паркувальних місць, у містах тяжіння користувачів (навчальні заклади, офіси та місця роботи, торгівельні центри, магазини, ринки і т.д.);

- можливість одночасної швидкої підзарядки;

- забезпечення дозвілля споживачів мікромобільності під час підзарядки;

- спрощена і швидка система сплати послуги електрозарядки;

і найголовніше:

- забезпечення безпечного пересування дорогами і вулицями міст (надання окремих смуг (ділянок) для руху, розмітки проїжджої частини, обмежень швидкості руху і т.д.);

- запровадження обов'язковості проходження скорочених (спрощених) теоретичних курсів з правил дорожнього руху, можливо навіть в он-лайн форматі, з обов'язковим вивченням технічних складових, що гарантують безпечність їх використання;

- на законодавчому рівні визначити мінімальний дозволений вік користувачів мікромобільності [6-8].

Запровадження наведених заходів призведе до збільшення кількості пасажиро-кілометрів подоланих користувачами спільної та приватної мікромобільності в рамках здійснення коротких поїздок.

Прикладом стимулювання використання мікромобільності можна розглянути Італію. У цій країні, для такого роду споживачів, були знижені початкові купівельні витрати, за рахунок запровадження премій під час придбання велосипедів, електроскутерів і мопедів. Також, були введені надбавки за пробіг для тих, хто використовує мікромобільність для поїздок на роботу.

Нарешті, необхідно проводити просвітницьку та інформаційну роботу серед майбутніх потенційних споживачів, з метою кращого усвідомлення цінності екологічних, економічних та шумозаглушених видів транспорту [9]. Таким чином, мікромобільність може стати кращим варіантом для водіїв, які хочуть захистити навколишнє середовище, покращити існування людей в оточуючому середовищі, запобігти паливно-енергетичній кризі та зробити безпечнішим переміщення із точки А в точку В.

Список використаних джерел

1. [https://itc.ua/articles/avtomobil-v-smartfone-10-voprosov-i-otvetov-o-karsheringe -v-kieve/](https://itc.ua/articles/avtomobil-v-smartfone-10-voprosov-i-otvetov-o-karsheringe-v-kieve/)
2. <https://ru.wikipedia.org/wiki/>

3. <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/micromobilitys-15000-mile-checkup>

4. <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/the-future-of-micromobility-ridership-and-revenue-after-a-crisis>

5. <https://www.itu.int/hub/2022/03/road-safety-data-europe-cities-today/>

6. Бережная Н. Г. / Пешеход, как наиболее уязвимый участник дорожного движения / Н.Г. Бережна, Т.В. Волкова // Наукові праці IV Міжнародної науково-практичної конференції «Безпека на транспорті – основа ефективної інфраструктури: проблеми та перспективи», 26-27 листопада 2019 р. - Харків, ХНАДУ, 2019. - С. 136-138.

7. <https://autoshkola.com.ua/ua/blog/prava-na-elektrosamokat-ukraina#:~:text>

8. <https://www.dexpens.com/Article/17065/zi-skilkokh-rokiv-mozhna-yizditi-na-skuteri#:~:text>

9. Бережна Н.Г. Превентивні заходи як фактор безпеки учасників дорожнього руху / Н.Г. Бережна, Є.В. Бережний // Матеріали 1ої Міжнародної науково-практична конференції “Підвищення надійності машин і обладнання. Increase of Machine and Equipment Reliability”, 17-19 квітня 2019 р. – Кропивницький: ЦНТУ, 2019. – С. 248-249.