



**Потреба у розвитку велотранспорту  
та перешкоди до її реалізації у містах  
та регіонах України**

Дослідження. Київ 2020

HEINRICH  
BÖLL  
STIFTUNG



**ПОТРЕБА У РОЗВИТКУ ВЕЛОТРАНСПОРТУ ТА  
ПЕРЕШКОДИ ДО ЇЇ РЕАЛІЗАЦІЇ У МІСТАХ І РЕГІОНАХ  
УКРАЇНИ. ДОСЛІДЖЕННЯ. КИЇВ, 2020**

Авторка дослідження: Ірина Бондаренко, транспортна планувальниця

Команда проведення дослідження:

Анастасія Якубенко, Анна Гуз, Андрій Климчук, Анжела Понеділок,  
Віктор Гожий, Дарина Пирогова, Катерина Семесь, Катерина Шульга,  
Лілія Чемоданова, Наталія Князева, Наталія Міняйло, Оксана  
Власенко, Світлана Самікова

Рецензенти: Богдан Лепявко, Софія Олійник

Редакторка: Олеся Сторожук

Дизайн: Яна Винярська

Дата випуску: грудень 2020

Дослідження проведене за підтримки Фонду ім. Гайнріха Бьоля  
(Бюро Київ — Україна) та U-Cycle (громадська організація «Асоціація  
велосипедистів Києва»).

# Зміст

04

ВСТУП

06

МЕТОДОЛОГІЯ

08

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

08

Велосипедисти міст і громад України

09

Потреби у велосипедних змінах

11

Перешкоди до збільшення кількості велосипедистів та велопоїздок

11

Безпека руху: перешкоди та рішення

15

Велосипедна інфраструктура: перешкоди та рішення

23

Психологічні перешкоди для використання велосипедів

23

Фізичні обмеження для використання велосипедів

24

Економічні перешкоди для використання велосипедів

25

Роль столиці у промоції та розвитку велотранспорту

26

РІШЕННЯ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

31

ДОДАТКИ

31

Додаток 1. Учасники та учасниці опитування

34

Додаток 2. Приклад опитувальника

# Вступ

---

Кількість велосипедистів у містах України збільшується щороку. Про це свідчать підрахунки велосипедистів, які проводять громадські організації<sup>1</sup>, та соціологічні транспортні дослідження<sup>2</sup>. Особливо багато людей пересіли на велосипеди навесні 2020 року, коли в Україні було запроваджено карантин у зв'язку з коронавірусною пандемією. Ця тенденція відповідає світовій, де люди також пересіли на велосипеди через часткове або повне припинення роботи громадського транспорту чи з метою мінімізувати контакти<sup>3</sup>.

Водночас наявна велосипедна інфраструктура не задовольняє попит, який постійно зростає. Станом на жовтень 2020 року лише декілька міст України мають невеликі мережі велосипедної інфраструктури (Київ, Львів, Вінниця, Івано-Франківськ), і кілька десятків міст та ОТГ мають одну або кілька велодоріжок (Харків, Одеса, Полтава, Миргород). Приміські, міжміські та міжсільські веломаршрути відсутні. У понад тридцяти містах України розроблені велосипедні концепції, стратегії або плани, під час підготовки яких були проведені певні аналізи потреб користувачів і перешкод до їх реалізації (Львів, Миколаїв, Вінниця, Київ, Івано-Франківськ, Миргород, деякі об'єднані територіальні громади)<sup>4</sup>. Жодна з затверджених програм наразі не була виконана повною мірою.

Велосипедний транспорт є одним із елементів досягнення сталої мобільності: він не потребує палива, займає мало місця на дорозі та при паркуванні, доступний більшості людей, а також позитивно впливає на здоров'я людей, якість життя у містах і безпеку дорожнього руху. Завдяки відсутності викидів велосипедний транспорт допомагає переміщувати людей, не забруднюючи повітря

---

1 Звіт про підрахунок велосипедистів у Києві (осінь 2020). <https://u-cycle.org.ua/articles/pidrakhunok-osin-2020/>

2 «Як мешканці пересуваються містом?» Науковий постер GIZ, конференція «Велофорум», Івано-Франківськ, 2018, [https://docs.google.com/document/d/1X\\_TN0fUYTPLxDaJnuU34BbB3L0LXu\\_dpERmYspXU\\_8k/edit](https://docs.google.com/document/d/1X_TN0fUYTPLxDaJnuU34BbB3L0LXu_dpERmYspXU_8k/edit)

3 «Під час карантину кількість велосипедистів зросла у понад 2,5 рази», стаття Glavcom.ua, <https://glavcom.ua/kyiv/news/pid-chas-karantynu-kilkist-velosipedistiv-u-kijevi-zroslo-u-ponad-25-razi-676853.html>

4 <http://velotransport.info/?p=5440>

та не викидаючи парникові гази, що спричиняють зміну клімату<sup>5</sup>. Тому розвиток велотранспорту часто є однією з рекомендацій, яку надають транспортні та кліматичні експерти з ЄС.

Національна транспортна стратегія України до 2030 року, затверджена у 2018 році, визначила завданнями «розвиток інфраструктури для руху велосипедів»<sup>6</sup>, «впровадження систем громадського прокату велосипедів», «розроблення стратегії розвитку велосипедного руху, посилення велосипедної безпеки, яка б ґрунтувалася на прогресивному іноземному досвіді, та забезпечення розвитку інфраструктури для велосипедного руху», «забезпечення оптимальної взаємодії велосипедного руху з іншими видами транспорту»<sup>6</sup>. Розробка Національної велосипедної концепції розпочалася у 2020 році<sup>7</sup>.

Метою цього дослідження є оцінити потребу українського суспільства у велосипедних змінах, перешкоди для розвитку велотранспорту та бачення рішень для подолання цих перешкод. Завданнями дослідження є дати відповіді на запитання: Хто користується велосипедом у містах України? Чи популярний велотранспорт у різних населених пунктах? Які перешкоди до користування велосипедом бачать мешканці різних регіонів? Які шляхи подолання цих перешкод вони бачать?

Для дослідження було проведено глибинні інтерв'ю з 40 жінками та чоловіками різних сфер діяльності (Верховна Рада, місцева влада, бізнес, громадські організації, користувачі велосипедів) з усіх регіонів України, крім Криму. Розшифровані інтерв'ю були переведені у кодовий формат, який дозволив визначити узагальнені спільні, відмінні та доповнюючі значення та сформувані загальне бачення перешкод і рішень для розвитку велотранспорту в Україні.

Це дослідження може бути використане при розробці Національної стратегії велотранспорту України, розробках велосипедних концепцій, стратегій, програм і планів регіонального та місцевого рівня, громадськими організаціями та науковцями для подальших досліджень у темі велотранспорту.

---

5 Концепція розвитку велосипедної інфраструктури в місті Києві, 2018.

6 Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018, №430-р.

7 Фейсбук-сторінка U-Cycle, анонс про початок розробки Національної велосипедної стратегії, 3 серпня 2020, <https://www.facebook.com/ucycle.org.ua/posts/3468719819834282>

Зважаючи на потребу в дослідженні різного досвіду та значень, був обраний метод якісного дослідження через глибинні напівструктуровані інтерв'ю. Інтерв'ю проводили авторка дослідження та 13 волонтерів і волонтерок після інструктажу. Після розшифровки інтерв'ю з них були виведені короткі значення, які описували потреби, проблеми та бачення опитаних щодо розвитку велотранспорту в їхніх містах і на національному рівні (коди). Усього було зібрано, узагальнено та систематизовано для подальшого аналізу понад 3000 кодів. Результати дослідження є результатом аналізу, систематизації та опису кодів. Там, де можна було виділити причинно-наслідкові зв'язки у кодах, були розроблені «дерева зв'язків».

Інтерв'ю не публікуються і були використані лише для виведення кодів та узагальнених висновків. Імена деяких учасників та учасниць дослідження, які надали свою згоду на публікацію імен, посад та міст, які вони представляли, вказані у Додатку 1.

Дослідження мало на меті якомога більш повно відобразити розмаїття думок з різних регіонів, людей різних сфер діяльності, статі, віку. В інтерв'юванні взяли участь 40 людей з усіх областей України та Києва, окрім тимчасово окупованих територій Донецької та Луганської областей, Автономної республіки Крим та міста Севастополя. Учасникита учасниці дослідження представляли населені пункти різного розміру: від 10 тисяч населення до міст середнього розміру та міст-мільйонників.

Опитані — 16 жінок та 24 чоловіки (40/60 відсотків) віком від 28 до 57 років (середній вік — 35 років), зі стажем користування велосипедом від 0 до 46 років (середнє значення 12 років). Серед опитаних — народний депутат, мери міст, керівники управлінь транспорту, представники органів місцевого самоврядування, виконавчої влади, громадських організацій, спеціалісти та спеціалістки у сфері транспорту, представники велобізнесу, велоспортсмени, велотуристи та користувачі велосипедів. Робота або волонтерська діяльність опитаних певною мірою пов'язана з велотранспортом протягом 0-30 років (середнє значення 6 років). Таблиці 1 та 2 представляють узагальнений опис опитаних.

Структура інтерв'ю включала три блоки питань: персональні (стать, вік, досвід у сфері велотранспорту), питання про місто (наявність велосипедних концепцій та планів, велосипедної інфраструктури, бюджету на велотранспорт) і питання щодо бачень для розвитку велотранспорту (перешкоди та рішення). Додатково опитаних просили відповісти на запитання щодо проблем у сфері транспорту загалом (наприклад, перевантажений громадський транспорт, затори), щоб зрозуміти потенціал популярності велосипедного транспорту в цій місцевості. Додаток 2 містить приклад опитувальника.

**Таблиця 1.**

Характеристики опитаних

<b>Стать</b>	
Жінки	16
Чоловіки	24
<b>Вік</b>	
Найменше значення	28
Найбільше значення	57
Середнє значення (медіана)	35
Стандартне відхилення	7.0
<b>Діяльність</b>	
Законодавча влада	7
Виконавча влада	14
Громадські організації/спілки	12
Транспортні спеціалісти	8
Бізнес у сфері вело	7
Велоспорт, велотуризм	9
Користувачі/-ки велосипедів	6
<b>Роки їзди на велосипеді</b>	
Найменше значення	0
Найбільше значення	46
Середнє значення (медіана)	12
Стандартне відхилення	10.5
Роки у роботі/волонтерській діяльності, пов'язаній з вело	5
Найменше значення	0
Найбільше значення	30
Середнє значення (медіана)	6
Стандартне відхилення	5.9

**Таблиця 2.**

Характеристики населених пунктів

<b>Регіон</b>	
Захід	7
Південь	9
Північ	14
Схід	9
Центр	5
<b>Населення міста</b>	
<50,000	8
50,000-100,000	2
100,000-250,000	6
250,000-500,000	12
500,000-1,000,000	6
>1,000,000	10
<b>Адміністративне значення</b>	
Обласний центр	26
Не обласний центр	14
<b>Наявність велопрограм</b>	
Унікальних міст та ОТГ в дослідженні	31
З них: Велоконцепція у місті затверджена	14
Велоконцепція розроблена, але не затверджена	4
Програма розвитку велотранспорту затверджена	6
Велотранспорт включено в інші стратегічні документи	5
<b>Наявність велоінфраструктури</b>	
Окремі велодоріжки/велосмуги	19
Веломережі	4
Велопарковки	30

# Результати дослідження

## ВЕЛОСИПЕДИСТИ МІСТ І ГРОМАД УКРАЇНИ

На запитання «Хто велосипедисти у вашому населеному пункті?» учасники та учасниці зазвичай окреслювали кілька груп («важко виділити одну групу», «по одягу велосипедистів важко сказати, що хтось домінує», «немає тяжіння до однієї категорії, як-от спортсменів, — всі різні»). Хоча опитані часто відповідали «у нас велосипедисти, як у всіх», проте в різних населених пунктах розподіл велосипедистів за віком, статтю, типом діяльності та метою поїздок різниться.

У **малих містах, селах та об'єднаних територіальних громадах** велосипедами зазвичай їздять старші люди (від 30-40 років до пенсійного віку), при чому відсоток жінок серед них доволі високий (від 30% до 60%, згідно зі спостереженнями опитаних). Зазначають, що головною метою поїздки є робота («переважно робочі професії», «працівники лікарень, базарів», «продавці, охоронці», «столяри, будівельники», «виконком, ЖЕК, водоканал», «вчителі», «військові», «у промзону на роботу», «на завод») чи у справах («їздять в лікарню, за покупками», «в банк», «дуже багато на ринок»). З метою, яку можна назвати «рекреаційною» їздять лише «на дачу, в село» та «на рибалку». Діти та підлітки, якщо їздять, то на навчання («школярі в школу, технікум») або разом із сім'ями на велопробіги та інші заходи, якщо проводяться у населеному пункті.

У **містах середнього розміру** велосипедисти «молодшають» до 30+ років, а частка жінок серед них меншає (10-15%). Головними цілями поїздок залишаються «на роботу» (з сіл у центр, з мікрорайонів, на завод), «на навчання» (в школу і технікуми) та «у справах» (банк, ринок, магазин), але до них додається більше поїздок із суто рекреаційною метою: в парк, ліс, поля, на озеро — у компанії родичів та друзів. Зазначають, що у рекреаційних поїздках вихідного дня кількість велосипедисток більша, ніж у робочих поїздках будніх днів. Аналогічно, кількість дітей на велосипедах більшає на вихідних, переважно у поїздках на природу або на велозаходи. З'являються молодіжні субкультури, пов'язані з велосипедом: ВМХ, синглспід, даунгіл — до них переважно входять хлопці та дівчата віком 15-20 років. Подеколи згадують групи велоспортсменів-аматорів віком від 25 до 40 років, переважно чоловіків, які тренуються за містом, але ця тенденція не переважає у містах середнього розміру.



---

У **великих містах і столиці** найбільшими групами велосипедистів називають спортсменів-аматорів, офісних працівників (зокрема, «ІТ-шники»), рекреаційних велосипедистів «вихідного дня» та, в останні роки, велокур'єрів. Жінок небагато (8-15%), а середній вік ще молодший (20-40 років). Люди літнього віку («пенсіонери») також їздять на велосипедах, але це виключно чоловіки, які пересуваються у спальних районах та на околицях міст, не в центрі, тож виглядає, що їх небагато, порівняно з іншими категоріями велосипедистів. Серед причин використання велосипедів з'являється визначення «для здоров'я» та «для розваги». Розмаїття велосипедних субкультур шириться, включаючи групи велосипедистів для поїздок по бездоріжжю (крос-кантрі), шосейних і гірських (даунгіл), міські велосипедні субкультури (фікси, сінглспіди), велотуризм, спортивні велошколи тощо.

Частка велосипедних поїздок у загальному розподілі поїздок у місті є більшою в менших за розміром містах. Так, у селах, ОТГ і малих містах зазначають, що понад 50% людей мають велосипед, а понад 30% людей їздять на велосипедах. У містах середнього розміру кажуть про близько 10-15% поїздок велосипедом («кожен десятий їздить велосипедом»), а у великих містах — до 3% («у теплу пору 3% поїздок, у холодну — 1%»). Лише великі міста оперують офіційними даними по частці велопоїздок: у Вінниці, Житомирі, Львові, Чернівцях, Києві проводили дослідження, які показали 1-2% поїздок велосипедом від загальної кількості поїздок<sup>8</sup>.

---

## ПОТРЕБИ У ВЕЛОСИПЕДНИХ ЗМІНАХ

Більшість опитаних зазначили, що велосипед потрібен містам і громадам насамперед як **транспорт**. При цьому мешканці великих міст наголошували, що у порівнянні з громадським транспортом велосипед часто є швидшим і більш прямим (дозволяє скоротити шлях, не робити об'їзди і не втрачати час), та що велосипед має допомогти розвантажити громадський транспорт і дороги від заторів. Мешканці менших міст і ОТГ (як з наявним громадським транспортом, так і без нього) зазначали, що велосипед допомагає дістатися роботи (в межах

---

<sup>8</sup> «Як мешканці пересуваються містом?» Науковий постер GIZ, конференція «Велофорум», Івано-Франківськ, 2018, [https://docs.google.com/document/d/1X\\_TN0fUYTPLxDaJnuU34BbB3L0LXu\\_dpERmYspXU\\_8k/edit](https://docs.google.com/document/d/1X_TN0fUYTPLxDaJnuU34BbB3L0LXu_dpERmYspXU_8k/edit)

міста та з навколишніх сіл), перевозити невеликі вантажі та загалом бути мобільним і не прив'язаним до одного місця. З кількох інтерв'ю випливало, що велосипед — це спосіб мати індивідуальну свободу пересування, який можуть дозволити собі майже всі, незалежно від величини доходів і віку.

Опитані зазначали, що саме **під час пандемії** велосипед став особливо актуальним з двох причин: це подеколи єдиний спосіб дістатися роботи, а також спосіб уникнути зайвих контактів.

**Вартість** велосипеда згадували у контексті його доступності при купівлі (можуть купити всі) та економічних переваг під час користування (не треба витрачатися на громадський транспорт і бензин). Інша перевага велосипеда, яку часто називали — **підтримка здоров'я** (допомагає скинути вагу, тренує м'язи, серце і легені, що також важливо під час пандемії). Кілька опитаних (з великих міст) зазначили, що **велосипед не шкодить довкіллю** і є більш екологічним, ніж інші види міського транспорту.

Цікаво, що саме представники місцевої та виконавчої влади міст (середнього та малого розміру) зазначили, що велосипеди та велосипедна інфраструктура створюють **«європейський» імідж міста** («якщо хочемо бути європейським містом — треба велосипеди», «велосипеди мають бути видимими у центрі, це обличчя міста»). Інші опитані зазначали, що велосипед стає або уже є сучасним способом пересування («велосипед — це майбутнє»). Загалом, з усіх сорока опитаних лише двоє відповіли, що популярність велосипеда у їхніх містах не зростає або знижується. Переважна більшість учасників та учасниць дослідження впевнено відповідали, що **велосипед стає більш популярним щороку, щомісяця і щодня**, наводячи як підтвердження позірне збільшення кількості велосипедистів та велосипедисток на дорогах, результати підрахунків велосипедистів (де вони проводилися), збільшення продажів велосипедів і звернень до майстерень з ремонту велосипедів, появу і використання пунктів прокату велосипедів, збільшення кількості велосипедних парковок і звернень до місцевих органів управління щодо встановлення парковок.

Кілька опитаних зазначали, що велосипед є більш **безпечним** транспортним засобом, ніж громадський транспорт (маршрутки), автомобілі та піші переходи («пішоходів збивають частіше»). Водночас саме небезпеку руху називали найбільшою перешкодою для розвитку велосипедного транспорту в Україні, що детально описано в наступному розділі.

Загалом, усі опитані відзначили, що велосипедний транспорт потрібен, а велосипедна інфраструктура (велосипедні шляхи та велопарковки)

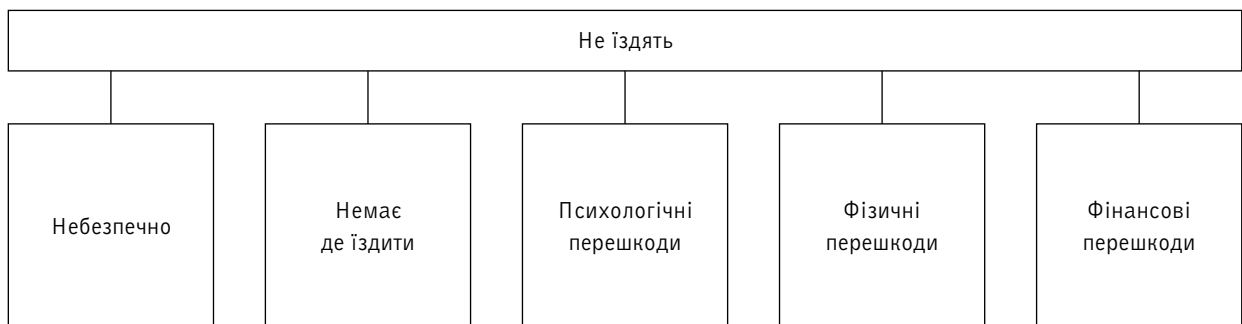
мають з'явитися як у містах і громадах, так і між ними, щоб створити безпечні умови для пересування між селами та містами.

## ПЕРЕШКОДИ ДО ЗБІЛЬШЕННЯ КІЛЬКОСТІ ВЕЛОСИПЕДИСТІВ ТА ВЕЛОПОЇЗДОК

Дві найбільші причини, чому люди не їздять на велосипедах в Україні, — це небезпечно і **немає велосипедної інфраструктури**. Майже всі опитані згадали ці дві причини, у той час як психологічні (наприклад, «не статусно»), фізичні («холодна зима») та фінансові перешкоди («немає грошей на велосипед») згадували рідко. Рисунок 1 показує категорії перешкод розвитку велотранспорту, а розділи нижче описують детальніше кожну з них. При цьому перешкода «немає де їздити» згадувалася як у контексті безпеки руху («немає де безпечно їздити»), так і в контексті комфорту пересування та стимулу до велопоїздок, тому в цьому дослідженні вона розглянута як окрема причина.

### Рисунок 1.

Категорії перешкод розвитку велотранспорту

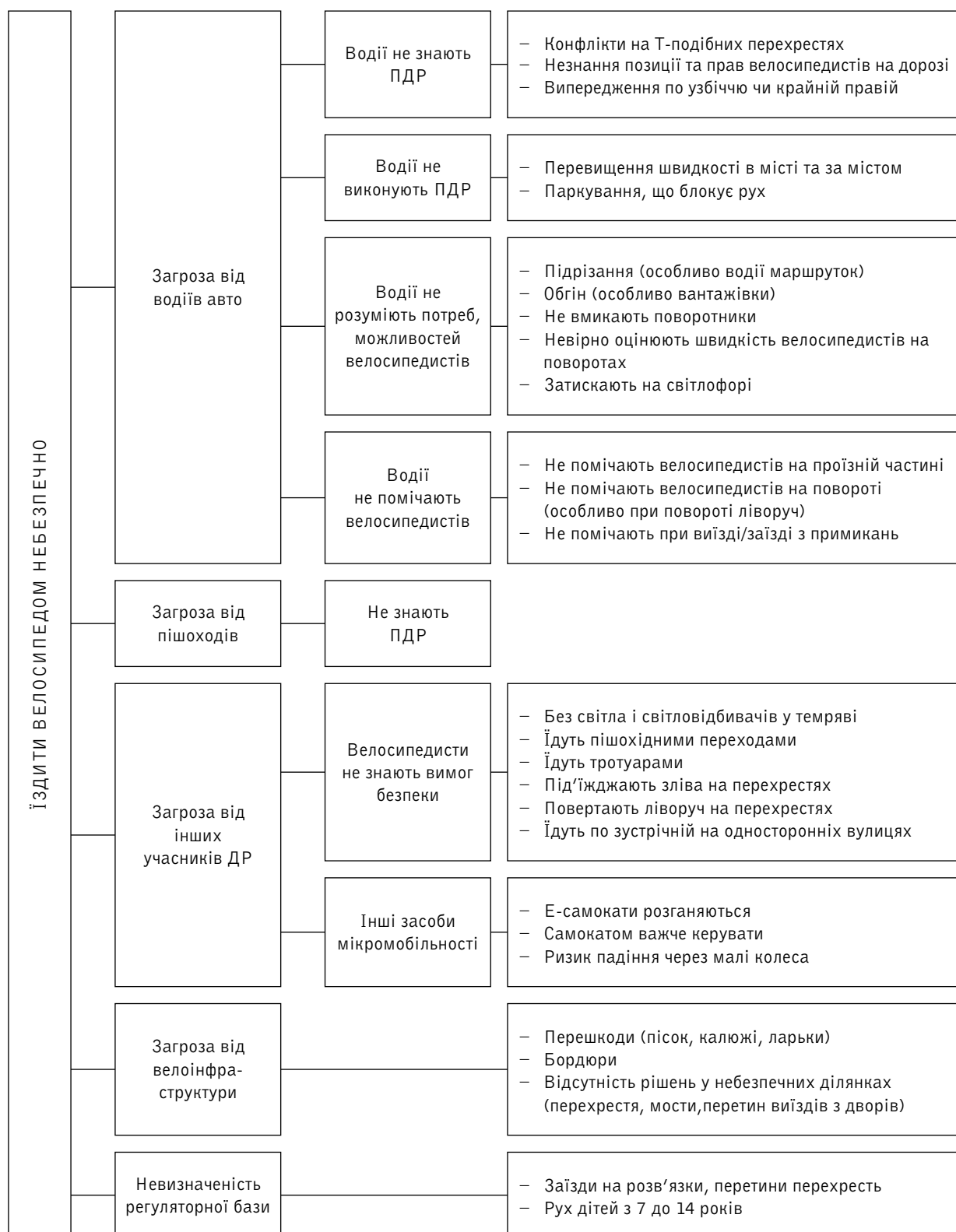


## БЕЗПЕКА РУХУ: ПЕРЕШКОДИ ТА РІШЕННЯ

Основною перешкодою для розвитку велотранспорту майже всі опитані назвали **небезпеку руху**. Рисунок 2 зображує дерево проблем у сфері безпеки, які називали учасники та учасниці дослідження. Так, загрози безпеці можна розділити на загрози від автотранспорту, від/для пішоходів, від інших учасників дорожнього руху, від наявної велосипедної інфраструктури та через неузгодженість регуляторної бази у сфері велотранспорту.

## Рисунок 2.

Перешкоди розвитку велотранспорту через небезпеку



**Загрози від водіїв авто**, на думку опитаних, виникають з кількох причин:

– **Водії не знають оновлених правил дорожнього руху та супровідних документів**, наприклад, хто має пріоритет при проїзді Т-подібних перехресть чи де має рухатися велосипедист на дорозі. Кілька десятків років тому Правила дорожнього руху визначали, що на Т-подібних перехрестях перевагу в русі мали ті, хто рухався по «перекладині» літери “Т” (наразі змінено на «перешкоду справа», що змінює пріоритетність руху), а велосипедисти мали рухатися у межах 1 метра від краю дороги (змінилося на «якомога правіше», що дає велосипедистам можливість об’їжджати припарковані авто та перешкоди, не порушуючи ПДР). Якщо водії не перечитували оновлені ПДР, то можуть хибно оцінювати ситуацію на дорозі та спричиняти порушення, які є особливо небезпечними для велосипедистів.

– **Водії знають, але не виконують ПДР з певних причин**. До цього пункту належить найбільш небезпечне порушення ПДР — перевищення швидкості, про яке згадували майже всі опитані. Причини, які призводять до перевищення швидкості, згідно з опитаними, — планування вулиць, що спонукає до перевищення швидкості (надто широкі смуги) і відсутність контролю за порушеннями та невідворотності покарання (відсутня або недостатня автоматична фіксація порушень, ігнорування правоохоронцями певних типів порушень). Інше порушення ПДР, яке впливає на велосипедистів, — хаотичне паркування, що блокує рух по дорозі і створює небезпечну ситуацію на дорозі, або витісняє велосипедистів на тротуари, де стаються конфлікти з пішоходами. Випередження заторів по узбіччю часто призводить до тяжких наслідків у разі збиття велосипедиста, який їде узбіччям згідно з ПДР.

– **Водії не розуміють потреб і можливостей велосипедистів**. Популярним прикладом є занижені очікування водіїв щодо швидкості руху велосипедиста. Це призводить до небезпечних обгонів, підрізання та зіткнень, коли водій повертає праворуч перед велосипедистом, що їде прямо. Часто водій не вмикає поворотник, що дає хибний сигнал велосипедисту («водій їде прямо») і призводить до зіткнення. Водії, що не пробували їздити на велосипеді, можуть не усвідомлювати, що велосипедисту для маневру потрібно більше простору, ніж пряма лінія під його колесами. Тонкі колеса велосипеда можуть послизнутися у калюжі, піску, в ямі, застрягнути у решітках зливових каналізацій, тому велосипедист потребує більше простору для маневрування при під’їзді до перешкод. Порив вітру за великогабаритним транспортом (автобуси, тролейбуси, вантажівки) «засмоктує» велосипедиста до центру смуги, тож водіям, що рухаються за великогабаритним транспортом, потрібно це враховувати.

– **Водії не помічають велосипедистів.** Водії можуть не помічати велосипедистів на дорозі через втому, нестачу досвіду, погане освітлення вулиць, і це призводить до аварій за участі велосипедистів. Особливо часто говорять про «не помітив велосипедиста» при здійсненні поворотів, коли водій намагається відслідковувати кілька смуг потоків автомобілів і пішоходів.

Говорячи про небезпеки на дорозі, багато опитаних наголошували на особливій небезпеці з боку водіїв маршруток: недотримання ПДР через перевищення швидкості, підрізання, ігнорування поворотників (при цьому опитані не озвучили жодної загрози з боку водіїв комунального громадського транспорту).

Загрози від водіїв авто є найбільш небезпечними для здоров'я та життя велосипедистів, стверджують опитані. Саме через ці загрози потенційні велосипедисти бояться пересідати на велосипед. Менш небезпечні, але важливі для безпеки руху фактори:

– **Загрози з боку пішоходів** (ходять по велодоріжках). При цьому зазначали, що особливо небезпечно, якщо пішоходи ходять велодоріжками з дітьми чи собаками через непередбачуваність останніх. Опитані також згадували про небезпеки для пішоходів від того, що велосипедисти рухаються тротуаром: через високу швидкість останніх.

– **Загрози з боку користувачів нової мікромобільності** (гірдошки, електросамокати, моноколеса): непередбачуваність при користуванні велодоріжками та дорогою, небезпека падіння через малі колеса, високі швидкості через електроприводи.

– **Загрози з боку велосипедистів.** Про ці загрози говорили переважно ті опитані, які водили машину, а отже, могли оцінити небезпеки для дорожнього руху через самих велосипедистів. Головні небезпеки через велосипедистів — відсутність світла та світловідбивних елементів у велосипедистів у темний час, їзда по тротуарах та пішохідних переходах, проїзд по зустрічній на вулицях з одностороннім рухом, повороти ліворуч на перехрестях з понад двома смугами руху. Загалом, ці типи загроз можна узагальнити як «неочікувана поява або поведінка велосипедистів на дорогах».

– **Загрози через невизначеність регуляторної бази.** У випадку руху велосипедистів, Правила дорожнього руху не завжди однозначні: наприклад, ПДР не дають чіткого розуміння, як велосипедисту рухатися через перехрестя прямо, якщо одна або кілька правих смуг повертають праворуч, як проїжджати кількарівневі розв'язки, або де мають рухатися діти від 7 до 14 років. Подібні невизначеності можуть спричиняти неочікувану і різну поведінку велосипедистів на дорогах, на небезпеці якої наголошують водії.

– **Загрози від наявної велосипедної інфраструктури.** Майже всі опитані, які мали досвід руху по велосипедних доріжках в Україні, зазначали, що найбільшими загрозами безпеці на велодоріжках є незанижені бордюри («навіть 3 см бордюру наражають новачків на небезпеку») та інші перешкоди: пісок, бруд, калюжі, ями, кіоски, ятки та літні майданчики ресторанів, якщо їх встановлюють на велодоріжці. Небезпечні ситуації створюють обриви велодоріжок у місцях, де рішення найбільш потрібні: перехрестя, розв'язки, мости, тунелі.

Згідно з опитаними, безпека є першим фактором, що зумовлює розвиток велотранспорту. «Якщо велосипедом буде їздити безпечно, велосипедистів побільшає».

## ВЕЛОСИПЕДНА ІНФРАСТРУКТУРА: ПЕРЕШКОДИ ТА РІШЕННЯ

«Збудувати велосипедну інфраструктуру» — найбільш популярна відповідь на запитання, яким чином можна збільшити кількість велосипедистів і велопоїздок. Це рішення також має чимало перешкод, про які говорили опитані. Їх можна розділити на:

- регуляторні, політичні та управлінські (національного та місцевого рівня);
- планувальні/проектувальні;
- будівельні;
- фінансові.

### **Регуляторні та управлінські перешкоди національного рівня**

#### **Національні документи (стратегії) та державні будівельні норми**

Найбільшою перешкодою регуляторного характеру називають те, що планування і будівництво велосипедної інфраструктури є рекомендованим, а не обов'язковим («рекомендаційний варіант не працює — має бути обов'язок для місцевих рад розробляти велосипедні плани та будувати велосипедну інфраструктуру», «чиновники роблять лише те, що прямо є в законі», «міське управління не буде робити нічого, що не затверджене на національному рівні»). Так, велосипедні стратегії та плани розробляють лише ті мерії, які в цьому зацікавлені, і їх небагато, а для більшості органів місцевого управління необхідний додатковий стимул у вигляді вимог «згори».

Іншою великою перешкодою є те, що велосипедні доріжки та смуги слід проектувати при реконструкції чи новому будівництві, яке трапляється не так часто, як капітальний ремонт<sup>9</sup>. При капітальному ж ремонті зобов'язань будувати велоінфраструктуру немає.

Перешкодою називають те, що після завершення реконструкції вулиця чи дорога отримує кількарічний «імунітет» (зазвичай п'ять років), під час яких її не можна змінювати. Відповідно, якщо велосипедні доріжки або смуги не були запроєктовані та збудовані під час реконструкції/будівництва, потім доводиться довго чекати, аби їх там збудувати.

### **Правила дорожнього руху, протоколи та інструкції поліції**

Вище уже були описані неузгодженості Правил дорожнього руху щодо проїзду велосипедистами перехрест'я і розв'язок, коли крайня права смуга повертає праворуч, а також відсутність рекомендацій, де мають їздити діти віком від 7 до 14 років. Ці неузгодженості створюють перешкоди і при плануванні велосипедної інфраструктури, зокрема, для перетину перехрест'я і створення велосипедних маршрутів до шкіл.

Неузгодженим і незрозумілим у ПДР є перетин велодоріжками перехрест'я. Наразі ПДР визначають, що велосипедист має пріоритет у русі, якщо велодоріжка проходить «у межах перехрест'я» (що є межами заокруглень, згідно з ПДР), але більшість учасників дорожнього руху, включно з водіями, неспроможні під час руху швидко оцінити межі заокруглень, визначити відповідний пріоритет і вчасно зреагувати. Як рішення такої проблеми пропонували визначати контрастним кольором велопереїзди, де велосипедист має перевагу в русі, на відміну від тих, де він переваги не має (наприклад, позначати лише розмітку, без виділення кольором) — і внести відповідні зміни до ПДР та поінформувати водіїв.

Опитані також зазначають, що представники поліції можуть мати різне бачення з приводу позиції та прав велосипедистів у разі дорожньо-транспортних пригод. Так, після кількох ДТП з велосипедистами на міжміських дорогах представники поліції коментували, що велосипедистам заборонено рухатися такими трасами, хоча Правила дорожнього руху цього не забороняють.

---

<sup>9</sup> ДБН В.2.3-5-2108. Вулиці та дороги населених пунктів.



За спостереженнями опитаних, представники поліції могли ігнорувати перевищення швидкості чи порушення правил маневрування з боку водіїв авто, що призводило до небезпечних ситуацій на дорогах та відчуття безкарності, що, ймовірно, спонукало до частіших порушень.

Опитані з місцевих органів управління зауважували, що погодження проєктів велосипедних доріжок та смуг часто блокувалося з боку поліції через нестачу досвіду в погодженні велопроектів або через небажання вивчати і застосовувати нові знання.

Також у поліції немає чітких протоколів дій з реєстрації та пошуку викрадених велосипедів, зокрема, протоколів вилучення велосипедів з ломбардів, якщо їх там знайшли.

### **Перевезення велосипедів у потягах, електричках і громадському транспорті**

Перевезення велосипедів у потягах «Інтерсіті» не врегульоване (різні документи «Укрзалізниці» кажуть протилежні речі), що призводить до конфліктів з провідниками та страхом велосипедистів не бути допущеними у вагон. У вагонах купе й електричках перевезення велосипедів не заборонено, але відсутність чітких інструкцій, де саме можна перевозити велосипед у цих вагонах, також спричиняє конфлікти з провідниками та пасажирами.

Перевезення велосипедів у міському громадському транспорті не врегульоване для тролейбусів і трамваїв: різне трактування правил перевезення призводить до конфліктів з водіями та кондукторами.

Серед інших регуляторних перешкод до розвитку велотранспорту зазначають відсутність можливостей застрахувати велосипед чи відповідальність за прикладом автомобільного страхування, неузгодженість руху нової мікромобільності (правила для електросамокатів, моноколів тощо) та неможливість місцевим управлінням створювати стимули для поїздок на велосипеді для своїх працівників (у вигляді, наприклад, кількавідсоткової надбавки до зарплати).

### **Регуляторні, політичні й управлінські перешкоди місцевого рівня**

Регуляторні, політичні й управлінські перешкоди для розвитку велосипедної інфраструктури перетинаються з іншими типами перешкод, тож згадані в кількох розділах. Рисунок 3 показує можливі причинно-наслідкові зв'язки між різними рівнями таких перешкод.

Перешкодами до розвитку велотранспорту на місцевому рівні є:

- **Відсутність програм та планів розвитку велотранспорту на місцевому рівні.** Цей пункт пов'язаний з відсутністю національних вимог до розробки таких планів і з нестачею інформації, як мають виглядати такі програми та навіщо вони потрібні. Міста, які вже мали розроблені велопрограми, застерігали, що лише «концепцій» та «стратегій» недостатньо, оскільки під них не виділяють кошти, а ступінь їх реалізації важко виміряти. До них мають бути розроблені міські цільові програми та плани.
- **Відсутність людини, яка була би відповідальна за розвиток велотранспорту.** При цьому зазначали, що «одна людина в полі не воїн», і для дієвої роботи потрібна команда («лише одного мера недостатньо», «якщо велосипедний офіцер звільняється — процеси зупиняються»). Іноді, навіть маючи посаду велосипедного офіцера, скаржаться на брак знань і досвіду у цієї людини («не компетентні», «не вистачає досвідчених людей в мерії»).
- **Велотранспорт не в пріоритеті, порівняно з іншими нагальними питаннями.** Цю перешкоду називали мало не найпершою, коли заходила мова про місцеве управління. За оцінкою опитаних, у місцевої влади завжди були інші пріоритети, а велосипед, оскільки він часто сприймався як розвага для невеликої групи людей, відкладався на потім. У малих містах та ОТГ цю перешкоду називали причиною нестачі фінансування на вело («транспорт об'єднаний в управління з житлово-комунальним господарством, тож коли виділяють гроші, все іде на ремонт дахів і підвалів, а на вело нічого не лишається»).
- **Нерозуміння переваг сталої мобільності** та велотранспорту зокрема — цю перешкоду згадували доволі часто і зазначали, що причиною могло бути те, що особи, які приймали рішення, переважно їздили автомобілями, а не громадським транспортом чи велосипедами. Інша причина — нестача на місцевому рівні аргументів, чому мобільність має бути сталою і дружньою до довкілля.
- **Брак даних.** Цю проблему зазначали лише у великих містах, які уже мали певний досвід будівництва велосипедної інфраструктури. Зокрема, говорили про складність прийняття рішень щодо трасування велосипедних маршрутів і розміщення станцій прокату.
- **Неузгодженість між структурами місцевого управління** — теж проблема великих міст, де кілька структур можуть мати різні інтереси (наприклад, у Києві називали різні інтереси та відсутність співпраці між Департаментом транспорту, КК «Киїавтодор» та Центром організації дорожнього руху).

– **Брак політичної волі** або небажання чиновників робити роботу, яку вони вважають необов'язковою. Представники місцевих органів управління пояснювали, що за відсутності вимог національного рівня, їм важко розробляти велосипедні програми, тож вони потребують запиту від громадськості, аби почати це робити. Там, де громадськість вимагала велосипедних змін, чиновники могли реагувати, але там, де вимог від громадськості не було, чиновники не мали підстав ініціювати зміни.

– **Корупція різного рівня**, яка призводить до небажання розробляти і затверджувати програми, які не матимуть фінансового зиску, а також до крадіжок грошей на етапі реалізації програм (обрання дешевших компонентів, «відкати»).

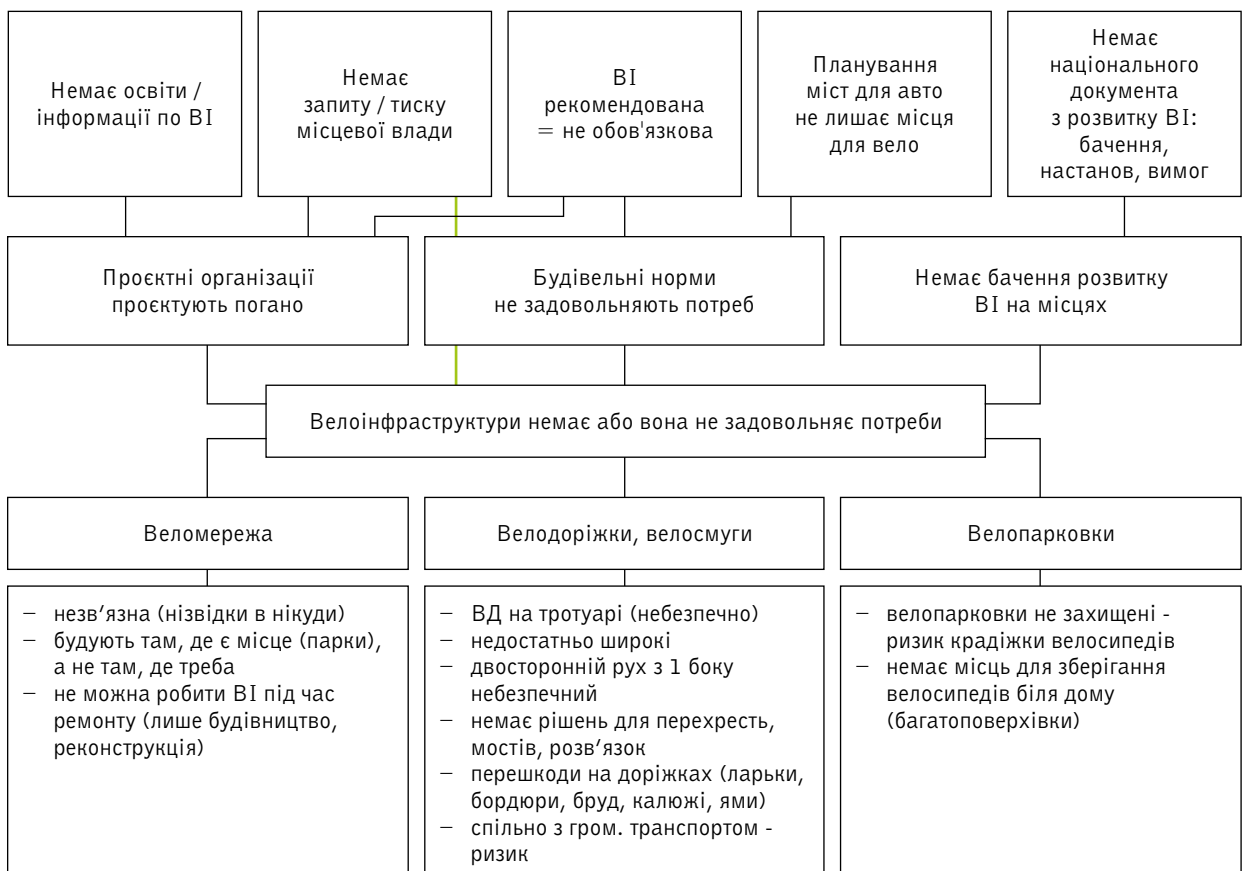
Представники малих міст відзначали, що проблеми великих міст мають багато відмінностей з проблемами малих, тож підхід до розвитку велотранспорту має бути іншим для міст різних розмірів.

Абревіатури:

ВІ – велоінфраструктура  
ВД – велодоріжка

**Рисунок 3.**

Регуляторні та планувальні перешкоди до розвитку велотранспорту



## Планувальні та проєктувальні перешкоди

Головними перешкодами цієї категорії називають:

– **Міста сплановані або плануються для автотранспорту, що не залишає місця і стимулу для велотранспорту.** На думку учасників та учасниць дослідження, автомобілеорієнтоване планування міст є проблемою для розвитку велотранспорту. Магістральні швидкісні вулиці, що проходять через місто, і яких неможливо уникнути при поїздки на велосипеді, створюють бар'єри для велоруху. У середніх містах та ОТГ проблему може створювати дорога державного значення, яка проходить через центр і розрізає населений пункт навпіл, формуючи небезпечні ділянки.

– **Відсутність загального бачення веломережі, відсутність планів розвитку вело.** Це призводить до безладного розміщення велодоріжок там, де вони не потрібні, але де є місце (наприклад, у парках), а також клаптиковості веломережі. Причинами цього називають нестачу інформації, настанов із планування велосипедних мереж та відсутність тиску чи заохочень від державної влади.

– **Проєктні організації не мають розуміння та/або досвіду у проєктуванні велосипедної інфраструктури.** Часто говорять про застарілий підхід до проєктування транспортних об'єктів, небажання пробувати нове, бачення велосипеда як засобу розваги і рекреації, а не транспорту. Представники та представниці місцевих органів управління скаржаться на нестачу досвіду і знань у представників департаментів і проєктних організацій, а також на те, що досвідчені у вело проєктанти не будуть приїжджати на малі проєкти в невеликі міста, тож треба розраховувати (виховувати) лише своїх, місцевих. Місцевим органам управління не вистачає прикладів вдалих документів: зокрема, немає прикладів гарних технічних завдань на велоінфраструктуру, прикладів вдалих схем організації дорожнього руху тощо.

– **Велосипедну інфраструктуру проєктують так, що нею неможливо або небезпечно пересуватися.** Великою небезпекою називали суміщення велосипедних і пішохідних доріжок або «створення» велодоріжки за рахунок намальованої лінії на тротуарі. Користувачі зазначали, що нові велодоріжки мають недостатню ширину, що змушує велосипедистів виїжджати на газон або тротуар. Небезпечним виглядає розміщення двосторонніх велодоріжок з одного боку вулиці, особливо в місцях перетину проїжджої частини та виїздів із дворів. Загалом, будь-які перетини доріг та вулиць, де рухаються автомобілі, називали проблемними через відсутність рішень щодо них у проєктах.

– **Немає рішень, де зберігати велосипеди біля дому.** Цю проблему називали майже всі опитані з великих і середніх міст, де є багатоповерхівки. Власники велосипедів не можуть залишити їх на вулиці через відсутність безпечного і захищеного від негоди місця та через ризи крадіжки. Тягнути велосипед сходами чи возити його у ліфті фізично складно для багатьох людей, тож це стає доволі поширеною перешкодою до користування велосипедом взагалі. Передбачаючи можливе рішення, опитані називали проблемою те, що нові житлові комплекси, нещодавно збудовані або які будуються просто зараз, не пропонують рішень щодо розміщень велосипедів, хоча і використовують велосипеди як рекламу.

– **Велопарковки тимчасового користування небезпечні через можливі крадіжки.** Переважно в середніх і великих містах велосипедисти зазначали, що існує ризик крадіжки велосипедів з велопарковок. Головною вимогою при цьому було розміщення велопарковок у межах нагляду охорони або під відеокамерами, а от до конструкції велопарковок висувалося менше вимог — головне, щоб під охороною.

### **Будівництво й утримання**

Ті учасники й учасниці опитування, які мали можливість брати участь чи спостерігати за будівництвом велосипедної інфраструктури, зазначали такі перешкоди у процесі будівництва:

– **Будівельні організації відмовлялися будувати велосипедну інфраструктуру** або створювали умови, за яких її збудувати було неможливо («Навіть якщо велоінфраструктура є в документах, її можуть не будувати», «Думка людини, яка будує велодоріжку на місці, важливіша, ніж креслення на папері»). Причин, з яких будівельні організації відмовлялися це робити, опитані не могли назвати напевне.

– **Будівельні організації застосовували дешевші або менш якісні технології, ніж їх просили.** Наприклад, не замовляли укладачів асфальту на велодоріжках; не досипали подушки під покриття, що зумовлювало провали і ями на велодоріжках; не занижували бордюри або занижували недостатньо. У деяких випадках будівельники робили велодоріжку вужчою, ніж на кресленні, або використовували інший тип покриття. Чимало учасників та учасниць дослідження зазначали, що використання плитки замість асфальту робить велодоріжки непридатними для проїзду, а особливо якщо це плитка «Старе місто». У деяких випадках використання плитки замість асфальту було ініціативою будівельних організацій, які сприймали асфальт як «проблемний тип покриття», що потребував дорожчих матеріалів та устаткування.

– **Будівельні організації не знали, як застосовувати певні технології**, наприклад, червоний асфальт.

Опитані зазначають, що під час ремонтів та **реконструкцій проїжджої частини** будівельники також не враховували потреб велосипедистів. У населених пунктах у крайніх правих могли бути відкриті чи незанижені люки, незанижені решітки зливової каналізації, напливи на асфальті через недостатнє розрівнювання асфальту чи застиглий цемент, будівельне сміття, пісок. При будівництві тротуарів бордюри часто не занижували, що створювало небезпеку руху для маломобільних людей.

Збудована велосипедна інфраструктура також потребувала гідного **утримання**. Учасники та учасниці дослідження зауважували, що велосипедні маршрути часто не могли передати на баланс утримуючих організацій, не поновлювали стерту розмітку і дорожні знаки (які часто зникали). Взимку на велосипедні доріжки та узбіччя звалюють сніг, який, танучи, залишає купи піску. Пісок створює небезпеку падіння для велосипедистів, а також може приховувати колючі частки, які пробивають колеса.

### **Фінансові перешкоди для розробки та будівництва велосипедної інфраструктури**

Всупереч очікуванням, серед усіх перешкод для будівництва велосипедної інфраструктури фінансові перешкоди згадували нечасто або вважали такими, які найлегше усунути. Проблема «не вистачає грошей на вело» озвучували рідко, здебільшого у контексті скорочення бюджетів через пандемію. Такий контекст тісно пов'язаний зі ставленням до велосипеда як такого, що **не в пріоритеті місцевої влади**, а тому, якщо не вистачає часу, людей чи грошей (як у випадку скорочення бюджету), то велосипедну інфраструктуру викидають з планів. Це підтверджує й інша теза, яку озвучували одразу кілька опитаних: якщо не вистачає часу чи грошей на реконструкцію чи ремонт вулиці/дороги, то жертвують насамперед велоінфраструктурою.

Іншою перешкодою називали **нереалістичні очікування щодо вартості проєктування та будівництва** велосипедної інфраструктури. Учасники та учасниці дослідження розповідали, що велосипедні доріжки викидали з планів, коли дізнавалися, що на них треба розробляти додаткову проєктну документацію і що вони коштуватимуть дорожче, ніж «просто лінія на тротуарі».

Таким чином, нестача фінансування на розвиток велотранспорту не є найбільшою перешкодою. Перешкодами є непріоритетність

велотранспорту (відсутність вимог у національних документах), відсутність розуміння, навіщо він потрібен і як має виглядати (відсутність стратегічних планів та бачення): «Велосипед не в пріоритеті», «Гроші на велоінфраструктуру є, але немає розуміння, навіщо це», а також нереалістичні очікування щодо вартості велоінфраструктури.

---

## ПСИХОЛОГІЧНІ ПЕРЕШКОДИ ДЛЯ ВИКОРИСТАННЯ ВЕЛОСИПЕДІВ

Стереотипів щодо використання велосипедів виявилось небагато. Стереотип «Велосипед — це **транспорт для бідних**» навели лише один раз, говорячи про регіон, де живе багато заробітчан, які можуть дозволити собі автомобілі, а отже, зневажають велосипед. Так само лише один раз зазначили, що велосипед — **не престижний** вид транспорту, і що велосипед — **для «дивних людей»**, з якими більшість населення себе може не ідентифікувати. Так само лише раз був озвучений стереотип, що **для користування велосипедом потрібна особлива фізична підготовка** — разом з одночасним спростуванням цього стереотипу («Якщо не їздив на вело, то думаєш, що треба бути фізично підготовленим, але щойно спробуєш — розумієш, що це доступно всім»).

Найпоширенішим стереотипом, який озвучували майже в усіх регіонах, був «Велосипед — **не транспорт, а розвага**». Загрозою цього стереотипу називали те, що його озвучували представники органів місцевого управління. Таким чином, плануючи велосипедну інфраструктуру на вимогу громадськості, місцеві органи могли будували велодоріжки у парках (відпочинок) чи на тротуарах (для дітей), нівелюючи переваги велосипеда як виду транспорту. Інший негативний наслідок цього стереотипу, вже озвучений вище, — неперіоритетність велосипеда для місцевої влади (фінансова та планувальна), оскільки його не сприймають як транспортний засіб, який може задовольнити потреби населення.

---

## ФІЗИЧНІ ОБМЕЖЕННЯ ДЛЯ ВИКОРИСТАННЯ ВЕЛОСИПЕДІВ

Проблеми з рельєфом, кліматом та фізичною неспроможністю людей користуватися велосипедом називали одними з найменш пріоритетних або такими, які не створюють значного впливу на можливість користуватися велосипедом.

Так, можливі перешкоди для велотранспорту через **наявність підйомів/спусків** назвали лише двоє опитаних: з Києва та з містечка у Карпатах, — причому обидвоє зауважили, що цю перешкоду неважко подолати. Аналогічно зауважували про **погоду**: взимку і в дощ може бути складніше їхати велосипедом, але це не є перешкодою. Представники чотирьох великих міст, включно з Києвом, зазначили, що проблемою є **забрудненість повітря** («фізично відчуваєш запах вихлопів автомобіля»).

Серед більш потужних перешкод називали **відсутність умов для велосипедистів та велосипедисток на роботі** (відсутність душів, можливості змінити одяг) та **неможливість зберігати велосипед вдома** (затягнути його сходами на поверх, перевезти велосипед у ліфті, знайти місце у тісній квартирі).

Мешканці великих міст зазначали, що остерігаються **вуличних собак**, які можуть напасти на велосипедиста.

---

## ЕКОНОМІЧНІ ПЕРЕШКОДИ ЛЯ ВИКОРИСТАННЯ ВЕЛОСИПЕДІВ

Проблеми з нестачею грошей на купівлю велосипедів не згадували, але зазначали, що в деяких містах **велосипеди та їх обслуговування можуть бути дорогі**, а вимоги до їх якості — завищені (йдеться переважно про великі міста). У малих містах називали іншу проблему: велосипеди в магазинах є лише для дітей, а **велосипедів для дорослих не завозять**. Міста заходу України зазначали, що старі велосипеди з Європи можна купити дешево, але це могло створити перешкоди для розвитку муніципальних велопрокатів: якщо дешевше купити власний велосипед, то велопрокатом не будуть користуватися.

Найбільшою фінансовою проблемою є **ризик крадіжки велосипеда** (втрата вкладених коштів і потреба купувати новий). У цієї проблеми є кілька рівнів:

- безпосередньо ризик крадіжки з місць, які не охороняються;
- неперіоритетність пошуку велосипедів поліцією та неможливість вилучення велосипедів з ломбардів за допомогою поліції, навіть якщо велосипед знайшли;
- неможливість застрахувати велосипед на випадок крадіжки.

Представники велобізнесу говорили про **великі податки на імпорт**



**велосипедів** та про потребу в податковому сприянні для ввезення велосипедів («на імпорт електромобілів скасували податки, а на електровелосипеди — ні, ввозити їх дорого»).

---

## РОЛЬ СТОЛИЦІ У ПРОМОЦІЇ ТА РОЗВИТКУ ВЕЛОТРАНСПОРТУ

Місто Київ є унікальним через розмір (тут проживає 10% населення України), бюджетні й управлінські можливості (статус столиці та кількість населення і зареєстрованих організацій створює найбільший бюджет серед міст України, з якого можна виділити кошти не лише на покриття нагальних проєктів, а й на інноваційний розвиток), економічні, освітні та культурні можливості (більша кількість людей різних рівнів доходів, типів зайнятості, національностей і культур). У Києві функціонують органи державного управління (Верховна Рада, міністерства) та більшість центральних науково-дослідницьких центрів, що призводить до екстраполяції досвіду Києва на досвід усієї України в очах тих, хто приймає рішення національного рівня чи створює наукові передумови для прийняття таких рішень. Але жодне місто, а тим більше ОТГ, в Україні не в змозі перейняти досвід Києва — зокрема, через управлінські та бюджетні обмеження.

Втім, приклад Києва є показовим і надихаючим для інших міст та сіл України. На Київ рівняються і прагнуть робити так само, «як у столиці». Учасники дослідження з міст малого та середнього розміру зазначали: «Якщо велодоріжки не можуть зробити навіть в Києві, то що говорити про нашу громаду», «Те, що у столиці зі скрипом розвивається велоінфраструктура, показує ставлення державної влади до велосипедів», «У Києві мер їздить на велосипеді, от якби у нас їздив, то всі би теж поїхали». Водночас опитані з великих міст декларували своє бажання «зробити краще, ніж в Києві», що теж свідчить про певне рівняння на столицю.

Схоже, влада Києва має усвідомити вплив, який вона чинить на розвиток інших населених пунктів України, і діяти, зважаючи на відповідальність, яку вона несе не лише для розвитку самого міста, а й для розвитку всіх міст України. Те, що відбувається в Києві, має стати гарним прикладом для наслідування іншими містами.

# Рішення та рекомендації

Опитані пропонували доволі багато рішень для усунення наявних перешкод, які можна розділити на регуляторні (національного та місцевого рівня), інфраструктурні, інформаційні та контролюючі.

## Регуляторні рішення національного рівня:

### У сфері безпеки дорожнього руху:

- Розширити мережу камер автоматичної фото-/відеофіксації перевищень швидкості, а також включити фіксацію інших порушень ПДР (правил маневрування, проїзду перехресть, паркування, випередження узбіччями, вмикання поворотників) — в усіх містах України та на небезпечних ділянках між ними.
- Вирішити неузгоджені питання щодо руху велосипедистів у ПДР (проїзд перехресть прямо, коли права смуга йде лише направо, рух дітей віком від 7 до 14 років тощо)<sup>10</sup>.
- Визначити в ПДР та ДБН рішення для перетину велодоріжками перехресть: наприклад, виділяти кольором велопереїзд, де велосипедист має пріоритет, і не виділяти велопереїзд, де пріоритет має водій.

### У сфері проєктування, будівництва й утримання:

- Зміни до Державних будівельних норм щодо звуження ширин смуг і не планування магістралей у центрах міст.
- Зміни до Державних будівельних норм, які би зобов'язали передбачати велосипедну інфраструктуру також там, де проводиться капітальний ремонт, а не лише під час реконструкцій та нових будівництв дороги.
- Дозволити будувати велоінфраструктуру під час «іммунітету» після реконструкції вулиці.
- Вимоги для нових житлових комплексів виділяти закриті місця для зберігання велосипедів, які би охоронялися і зачинялися (бокси) — внести зміни в ДБН по житлових забудовах.

---

<sup>10</sup> У 2020 році велоспільнота опрацювала пропозиції щодо змін ПДР: <https://www.youtube.com/watch?v=DmDqhXQZ0hQ>.

- Рекомендації наявним житловим комплексам щодо розміщення велопарковок тривалого зберігання (наприклад, мешканці можуть подавати свої будинки і двори на участь у програмі зі встановлення велопарковок).
- Вимоги при будівництві офісних центрів щодо облаштування душів і роздягалень для користувачів, встановлення парковок для велотранспорту.
- Розробити інструкції/настанови для проєктних організацій щодо проєктування велосипедної інфраструктури (які ДБН, ДСТУ використовувати, рекомендації кращих досвідів інших країн) та поширити їх на сайтах міністерств.
- Розробити інструкції/настанови для будівельних організацій щодо того, як правильно прокладати велосипедні доріжки, смуги, занижувати бордюри, фарбувати переїзди тощо.
- Розробити та дотримуватися чітких правил щодо утримання велосипедних доріжок та визначити, хто має брати на баланс і утримувати їх.

#### **У сфері фінансування та бюджетування:**

- Започаткувати державний Фонд фінансування велотранспорту (мікромобільності, сталої мобільності), з якого надавати субвенції або відсоткову підтримку місцевим органам управління на проєктування та будівництво велосипедної інфраструктури.
- Рекомендації національного рівня до місцевих бюджетів щодо резервування відсотка місцевих бюджетів на розвиток велотранспорту.
- Податкове сприяння для ввезення велосипедів та електровелосипедів (скасування податків на імпорт велосипедів та електровелосипедів за прикладом електромобілів).
- Заохочення роботи веломагазинів і майстерень (податкові канікули на кілька років).

#### **У сфері планування розвитку населених пунктів і громад:**

- Встановити вимоги національного рівня до місцевих органів щодо розробки велосипедних стратегій та міських цільових програм для міст і областей.
- Розробити настанови щодо розробки велосипедних стратегій, концепцій та планів та передати їх в усі органи місцевого управління для використання у розробці велосипедних стратегій і міських цільових програм.
- Рекомендувати впроваджувати посади відповідальних за розвиток велотранспорту (велосипедних офіцерів), бажано команд.

#### **Інші:**

- Розробити протоколи дій поліції щодо пошуку викрадених велосипедів і вилучення велосипедів з ломбардів.

- Врегулювати перевезення велосипедів у потягах «Інтерсіті» — чіткі правила на сайті «Укрзалізниці» та роз'яснення для провідників.
- Встановити вимоги до врахування місць для перевезення велосипедів при купівлі та реконструкції пасажирських вагонів.
- Визначити місця для перевезення велосипедів у приміських електропотягах.
- Розробити рішення щодо можливостей застрахувати велосипедистів як учасників дорожнього руху.

#### **Регуляторні рішення місцевого рівня:**

- Розробити концепції розвитку велосипедного транспорту та міські цільові програми розвитку велотранспорту, задля легшого фінансування та вимірювання результатів.
- Включати велосипедні плани в інші плани (План сталої міської мобільності, План підвищення якості повітря тощо).
- Запровадити посади «велосипедних офіцерів» — осіб, а краще команд, які будуть займатися розвитком велотранспорту в містах і областях.
- Забезпечити виділення відсотка місцевих бюджетів на розвиток велотранспорту.
- Почати збирати дані по розподілу поїздок за видом транспорту (включити у плани управлінь статистики).
- Подавати велосипедні проєкти на конкурси Державного фонду регіонального розвитку (ДФРР).
- Забезпечити контроль за паркуванням і роботу інспекції з паркування.
- Посилити роботу з вуличними собаками.

#### **Інфраструктурні національного та місцевого рівнів:**

- Будувати безпечну і зв'язну велосипедну інфраструктуру в містах і між ними, при цьому з обов'язковими безпечними рішеннями проїзду перехресть, розв'язок, мостів тощо.
- Будувати достатньо широкі велосипедні доріжки та смуги, щоб без виїзду на дорогу могли розминутися користувачі з різною швидкістю (електросамокати, моноколеса).
- Використовувати асфальт, а не плитку при будівництві велосипедних доріжок.
- Занижувати бордюри на перехрестях в нуль.
- Не будувати спільні велопішохідні доріжки.
- Уникати розміщення двосторонніх велодоріжок з одного боку вулиці, якщо в цьому немає транспортної потреби.

- Демонтаж кіосків та літніх майданчиків з велосипедних доріжок і суміжних тротуарів.
- Контроль якості збудованих велосипедних доріжок, смуг та узбіч: якість покриття, безпечні решітки зливових каналізацій, відсутність ям і місць для збирання води, прибирання піску та снігу з узбіч (VELOАУДИТ після завершення робіт і поточний регулярний).
- Встановити крюки для перевезення велосипедів спереду тролейбусів та автобусів у великих і середніх містах.
- Визначити й обладнати місця для перевезення велосипедів у приміських електропотягах.
- Встановити велобоксы в різних житлових комплексах і провести тестовий період: перевірити, які перешкоди, та як їх усунути.

Слід зауважити, що деякі з наведених у цьому розділі рішень та рекомендацій або уже враховані у містобудівних документах (ДСТУ 8906-2019 «Планування та проектування велосипедної інфраструктури» було опубліковане у жовтні 2020, а інтерв'ю — у квітні 2020 року), або є такими, що потребують додаткових обґрунтувань для прийняття рішення. Наприклад, хоча велопішохідні доріжки або двосторонні велодоріжки з одного боку вулиці є небажаними з погляду опитаних, є ситуації, у яких робити такі доріжки є більш доцільним, ніж відокремлені. Використання плитки є небажаним не лише на велосипедних доріжках, а й на суміжному тротуарі, оскільки пішоходи так само воліють ходити по асфальту, а не по плитці, тож якщо викласти велодоріжку асфальтом, а тротуар плиткою, пішоходи можуть ходити по велодоріжці.

### **Інформаційні:**

- Виховання культури та взаємоповаги на дорогах через інформування та освіту усіх учасників та учасниць дорожнього руху — у форматі соціальної реклами через національні телеканали та видання.
- Інформування та підвищення кваліфікації водіїв маршруток щодо оновлень у ПДР і можливостей велосипедистів.
- Впровадити урок з вивчення особливостей руху велосипедистів у автошколах.
- Вивчення правил дорожнього руху та практики руху на велосипедах у школах.
- Контроль знання оновлених ПДР водіядами та велосипедистами (наприклад, у школах та при заміні посвідчень водія).
- Освіта для велосипедистів щодо ПДР (повороти ліворуч, пріоритет проїзду перехресть, освітлення тощо).
- Інформування водіїв та пішоходів щодо того, як виглядає велосипедна інфраструктура.

- Спільні навчальні заходи з поліцією щодо прав і можливостей велосипедистів.
- Інформаційні заходи для поліції щодо врахування велосипедної інфраструктури в проєктах.
- Освітні заходи і зустрічі з обміну досвідом для велосипедних офіцерів з міст та областей.
- Підтримувати та розвивати об'єднання громадян, що займаються велотранспортом.
- Розробити і поширити навчання і настанови для проєктних організацій щодо розвитку велотранспорту (підвищення кваліфікації).
- Розробити програми для навчання проєктування велотранспорту в університетах для майбутніх проєктувальників та архітекторів.
- Створити базу технічних завдань, розроблених проєктів, схем ОДР по вело, яка буде доступна на сайті міністерства та проєктним організаціям у містах.
- Розробити рекомендації щодо тимчасових велопарковок (конструкції, у межах видимості охорони) та поширити серед міст і на сайті міністерства.
- Інформаційна кампанія на національних телеканалах щодо переваг використання велосипедів.
- Промоційні заходи із залученням відомих людей.
- Частіше проводити велопробіги та інші велозаходи в містах та ОТГ.

#### **Контролюючі, поточні:**

- Контролювати використання асфальту, а не плитки для велосипедних доріжок і контролювати заниження бордюрів велодоріжок і тротуарів.
- Контролювати якість робіт з покриття на проїжджій частині з урахуванням потреб велосипедистів (повністю занижені люки, решітки, відсутність напливів та ям).
- Прибирання узбіч від піску та сміття, що пробиває колеса.
- Взимку прибирання велодоріжок і узбіч від снігових кучугур.

Місту Києву рекомендовано продовжувати впроваджувати велосипедну інфраструктуру та тестувати нові підходи у велоінфраструктурі, фінансуванні та регулюванні, зважаючи на бачення міста як законодавця змін в інших населених пунктах України.

# Додатки

## ДОДАТОК 1. УЧАСНИКИ ТА УЧАСНИЦІ ОПИТУВАННЯ

Дослідницька команда щиро дякує учасницям та учасникам дослідження за їхній час та експертні думки, якими вони поділилися. У таблиці вказані лише ті опитані, які погодилися публікувати свої імена та посади.

Ім'я, Прізвище	Місто	Організація	Посада
Анна Атаманчук	Кривий Ріг Дніпропетровської області	ГО «ВелоКривбас»	Співзасновниця
Анна Максименко	Миколаїв	Велопрокат «Махbike»	Власниця велопрокату
Артур Мадатян	Херсон	Херсонська міська рада	Радник Херсонського міського голови, член пулу експертів програм U-LEAD, Team Europe
Богдан Восводін	Київ	Bike In City	Засновник інтернет-ресурсу Bike In City
Вікторія Бондаренко	Одеса	Південна велосипедна ліга, велоклуб «Аркадія»	Директорка, велогонщиця
Віталій Луков	Вознесенськ Миколаївської області	Вознесенська міська рада	Міський голова
Володимир Шматко	Чортків Тернопільської області	Чортківська міська рада	Міський голова
Дмитро Жигінас	Боярка Київської області	ГО «Велобоярка», «Ладний ровер»	Голова ГО «ВелоБоярка», засновник «Ладний Ровер», позаштатний радник Боярського міського голови
Дмитро Кочуков	Слов'янськ Донецької області	Слов'янська міська рада	Депутат Слов'янської міської ради
Євген Загора	Лопушанка Закарпатської області	Велосипедний кемп «LopushankaCamp»	Організатор
Зоряна Биндас	Тернопіль		Велосипедистка, медійниця
Ігор Хижняк	Київ	ГО «Федерація велосипедного спорту м. Кисва»	Голова Правління
Ірина Ільченко	Херсон		Велосипедистка
Ірина Садовнікова	Полтава	ГО «City Lab»	Координаторка напрямку розвитку велотранспорту
Ірина Тарановська	Черкаси		Велосипедистка

> додаток 1

<b>Ім'я, Прізвище</b>	<b>Місто</b>	<b>Організація</b>	<b>Посада</b>
Марина Мороз	Суми	Сумський рандонерський клуб	Учасниця
Микита Ткаченко	Харків	Велотрейд	Виконавчий директор
Микола Моложон	Старобільськ Луганської області	Старобільська міська рада	Депутат Старобільської міської ради
Мирослав Федорків	Івано-Франківськ	Івано-Франківська міська рада	Начальник Управління комунальної політики та Муніципальної інспекції з благоустрою Івано-Франківська, колишній начальник Відділу дорожньої інфраструктури Департаменту житлової, комунальної політики та благоустрою Івано-Франківська
Наталія Тулюлюк	Київ	Веловуки	Засновниця компанії
Олександр Горенюк	Одеса, Київ	Верховна Рада України	Народний депутат України
Олександр Папірний	Радомишль Житомирської області		Громадсько-політичний діяч, велосипедист
Олександр Прохоров	Одеса	ГО «Веловектор»	Керівник
Олександр Царевський	Вінниця	NextBike Вінниця, ГО «Вінниця мообільна» та інші	Керівник проекту «Nextbike Вінниця»
Олексій Ганшин	Олександрівка Кіровоградської області	HPV-club	Засновник
Олексій Кушка	Київ	Veliki.ua, Nextbike в Україні	Власник мережі Veliki.ua, співвласник Nextbike в Україні
Олена Чернишова	Житомир, Харків, Полтава		Транспортна експертка
Орест Олеськів	Львів	Львівська міська рада	Начальник Управління транспорту Львівської міської ради
Поліна Ветрова	Гадяч Полтавської області	ГО «Гадяч Дружній»	Засновниця, колишня головна архітекторка міст Гадяч Полтавської області та Тростянець Сумської області
Романа Рубан	Київ		Велосипедистка
Сергій Харчук	Київ	Київська міська рада	Депутат
Тетяна Лебухорська	Чернівці	ГО «Буковинська агенція регіонального розвитку»	Голова ГО



> додаток 1

<b>Ім'я, Прізвище</b>	<b>Місто</b>	<b>Організація</b>	<b>Посада</b>
Тетяна Усик	Миргород Полтавської області	Миргородський міськвиконком	Начальник Відділу муніципальних ініціатив, інвестицій та енергоменеджменту Миргородської міської ради
Юрій Моклиця	Луцьк	Міська рада	Колишній заступник міського голови, радник з питань розвитку велоінфраструктури
Юрій Ойцюсь	Рівне	Агенція активного відпочинку та екотуризму «Купа пригод — путівник мандрівника», Спілка велосипедистів Рівного	Засновник і керівник Агенції, Голова правління Спілки велосипедистів Рівного
Юрій Соколов	Слов'янськ Донецької області	ГО «Східноукраїнський велоклуб «Тор»»	

## ДОДАТОК 2. ПРИКЛАД ОПИТУВАЛЬНИКА

Питання для дослідження потреб велосипедних змін для розробки Національної концепції велотранспорту України.

### Блок 1 — Персональні питання

1	Скільки вам років?
2	Скільки років ви їздите на велосипеді?
3	Скільки років ви працюєте у сфері транспорту/спорту/туризму/ГО?

### Блок 2 — Питання про наявність велопрограм, планів, велоінфраструктури в населеному пункті

1	Чи відомо вам, які стратегічні документи або програми, плани діяльності з розвитку велотранспорту є у вашому населеному пункті? Вони виконуються?
2	Чи вам відомо, який бюджет міста виділяється на розвиток транспорту? Ремонт доріг, громадський транспорт, інфраструктура.
3	Чи знаєте ви, який бюджет міста виділяється на розвиток велотранспорту?
4	Чи є у міста досвід будівництва велосипедної інфраструктури? Який досвід? Скільки кілометрів, штук?
5	Як ви оцінюєте ефективність наявної велоінфраструктури?
6	Які заходи з популяризації вело відбуваються у вашому місті? Хто їх проводить?
7	За вашими спостереженнями, хто типові велосипедисти в місті зараз? Опишіть (вік, стать, рід занять, на роботу чи на відпочинок, спорт).
8	Як ви оцінюєте популярність велосипедного транспорту в місті зараз?

### Блок 3 — Перешкоди та шляхи подолання

1	Які перешкоди ви бачите для розвитку велотранспорту на місцевому рівні? Чи може це бути вирішено з національного рівня?
2	Які перешкоди для велотранспорту ви бачите на національному рівні? Що зараз заважає людині їздити на велосипеді?
3	Які рішення (дії) влади спонукали би вас, ваших друзів (сім'ю) їздити на вело? Чи є якесь державне рішення, яке би спонукало людей до велопоїздок?
4	Які ризики можуть мати велосипедисти, якщо вони почнуть їздити у вашому місті, ОТГ, місцевості?
5	Які проблеми в сфері транспорту ви бачите у вашому місті зараз?
6	Чи хотіли би ви додати щось, що ми не запитали у цьому інтерв'ю?



