



ПРЯМУЄМО
РАЗОМ



ПЕРЕШКОДИ ТА РІШЕННЯ З РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТРАНСПОРТУ

Звіт за аналізом
всеукраїнського опитування



Київ, 2021

Ця публікація була підготовлена в рамках Проекту EU4Climate, що фінансується Європейським Союзом (ЄС) і реалізується ПРООН. EU4Climate надає підтримку країнам у виконанні Паризької угоди та у запровадженні вдосконалень до кліматичної політики та законодавства, спрямованих на обмеження впливу кліматичних змін на життя громадян і досягнення більшого ступеня стійкості до таких змін. Урядам шести країн Східного партнерства ЄС (Вірменії, Азербайджану, Білорусі, Грузії, Республіки Молдова та України) EU4Climate допомагає запроваджувати заходи на протидію кліматичним змінам і на створення економіки з низьким рівнем викидів, стійкої до кліматичних змін.

У звіті узагальнено результати опитування представників центральних органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, представників бізнесу, громадськості та експертів щодо перешкод та рішень для розвитку велосипедного транспорту в Україні у грудні 2020 – січні 2021 року.

Координація проекту: Вікторія Яшкіна

Аналіз і текст: Ірина Бондаренко

Рецензія: Владислав Самойленко

Фото: depositphotos

Публікація підготовлена за фінансової підтримки Європейського Союзу. Її вміст є виключною відповідальністю авторів документу і не обов'язково відображає позицію Європейського Союзу та ПРООН.

Програма розвитку ООН в Україні

вул. Кловський узвіз, 1, Київ, 01021, Україна

Тел.: +380 (44) 253-9363

www.ua.undp.org

<https://eu4climate.eu>

ЗМІСТ

Резюме дослідження	4
Вступ	6
Учасники опитування	7
Безпека руху	10
Планування та проєктування велосипедної мережі та об'єктів	12
Планування велосипедної мережі	12
Проєктування велосипедних об'єктів	13
Будівництво, утримання та обслуговування велосипедної інфраструктури	16
Паркування та зберігання велотранспорту	18
Мультимодальність. Перевезення велосипедів у громадському транспорті, залізниці, розміщення на станціях пересадки	19
Фінансування велосипедної інфраструктури	21
Ввезення велосипедів в Україну та продаж	23
Прокат велосипедів та самокатів	24
Велосипедний туризм	25
Збір та аналіз даних щодо велосипедного руху	27
Інформаційна та освітня робота	29
Основні рекомендації	30
Додатки	32
Додаток 1. Опитування щодо проблематики розвитку велоруху в Україні	32
Додаток 2. Перелік опитаних	34

РЕЗЮМЕ ДОСЛІДЖЕННЯ

.....

Понад 130 представників центральних органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, представники бізнесу, громадськості та експерти були опитані щодо перешкод та рішень для розвитку велосипедного транспорту в Україні у грудні 2020 – січні 2021 року, на запит Міністерства інфраструктури України та за сприяння Програми розвитку ООН в Україні.

.....

Цей документ представляє результати опитування, що описують перешкоди до розвитку велоруку, та надає перелік рішень для збільшення частки використання велосипедів для щоденних поїздок у населених пунктах України та між ними.

.....

Основні рішення включають:

- ❑ Створити мережу національних велосипедних маршрутів України, що включатиме міжнародні веломаршрути з країнами ЄС.
 - ❑ Створити Фонд велосипедного транспорту (сталого транспорту) для підтримки проектів з будівництва велосипедних об'єктів на місцевому рівні (обласні, районні та об'єднані територіальні громади (ОТГ)).
 - ❑ Внести зміни до Державних будівельних норм у частині обов'язковості будівництва велосипедних/пішохідних доріжок уздовж доріг загального користування державного та місцевого значення та уточнити інші деталі у ДБН та ДСТУ, які виявили проєктанти під час проєктування велосипедних об'єктів у населених пунктах та між ними.
 - ❑ Внести зміни до Правил дорожнього руху з метою врегулювання неточностей щодо велоруку.
 - ❑ Створити національний Інформаційний центр велотранспорту при Міністерстві інфраструктури України, який надаватиме консультації місцевим органам щодо розробки велосипедних концепцій, програм та планів; можливостей фінансування/співфінансування велопрограм; інформуватиме про можливості залучення іноземних інвестицій та донорської підтримки; створюватиме базу для партнерства областей, районів, населених пунктів та ОТГ при будівництві велошляхів; сприятиме обміну досвідом; проводитиме заохочувальні заходи (може бути закріплено за штатною одиницею Мінінфраструктури).
 - ❑ Забезпечити можливість перевезення велосипедів у потягах дальнього та приміського сполучення та на підвісних гаках спереду приміських автобусів (наприклад, під час проведення тендерів на закупівлю нових автобусів), з пріоритетом на найбільш популярних маршрутах згідно з зібраними даними.
-

- Тимчасово скасувати ПДВ, ввізне мито та акциз на ввезення велосипедів в Україну з метою заохочення населення до купівлі велосипедів.
- Промаркувати та встановити інформаційні вказівники та стенди на туристичних велосипедних шляхах, розмістити інформацію про велосипедні шляхи та велотуристичні принади на новоствореному Інформаційному сайті велотуризму України.
- Розробити методики зі збору даних щодо велотранспорту та включити її до планів управлінь статистики на всіх рівнях.
- Запровадити школи з вивчення Правил дорожнього руху для велосипедистів у школах та для дорослих.
- Співпрацювати з інституціями та організаціями ЄС щодо технічної підтримки проектів розвитку велотранспорту.

.....

Рекомендації цього аналізу пропонується включити до Стратегії розвитку велосипедного транспорту України, що розробляється проектом ЄС/ПРООН EU4Climate.



ВСТУП

.....

Одним з етапів розробки Стратегії розвитку велосипедного руху України є збір та аналіз даних щодо велотранспорту в Україні. Серед елементів аналізу даних є дослідження проблематики та бачення рішень з боку осіб, які стикаються з велотранспортом у своїй роботі: представників органів державної та місцевої влади, бізнесу, туристичних та громадських організацій, що дотичні до розвитку велотранспорту.

Мета дослідження – виявити перешкоди для розвитку велоруху на місцевому та національному рівні, а також визначити рішення цих перешкод на основі досвіду тих опитаних, які його вже мали.

Опитування тривало з 28.12.2020 по 22.01.2021. Формат дослідження – опитування через Google Forms та глибинні напівструктуровані інтерв'ю через засоби електронного зв'язку на основі анкети опитування (додаток 1). Опитування включало такі категорії перешкод та рішень до розвитку велоруху:

- Безпека руху
- Планування та проєктування велосипедної мережі та об'єктів
- Будівництво, утримання та обслуговування велосипедної інфраструктури
- Паркування та зберігання велотранспорту
- Мультиmodalність (перевезення велосипедів у громадському транспорті, залізниці, розміщення на станціях пересадки)
- Фінансування велосипедної інфраструктури
- Ввезення велосипедів в Україну та продаж
- Прокат велосипедів та самокатів
- Велосипедний туризм
- Збір та аналіз даних щодо велосипедного руху

До участі в опитуванні запросили представників Робочої групи з розробки Стратегії розвитку велосипедного руху (створена у грудні 2020), органи місцевого самоврядування, громадські організації, а також запрошували учасників методом «снігової кулі» (на основі рекомендацій уже опитаних учасників).

Отримані відповіді були проаналізовані за методом якісних досліджень. Зокрема, учасники мали можливість описати власне бачення перешкод і рішень, на відміну від кількісного методу досліджень, де учасники могли би позначити заздалегідь обрані відповіді. Цей метод надав змогу респондентам охарактеризувати перешкоди з їхньої точки зору, оцінити причини, визначити відповідальних, представити власне бачення рішень. Відповіді були структуровані відповідно до категорій, а отримані висновки узагальнені і описані. Опитування не було анонімним, але результати опитування надані в узагальненому безособовому вигляді.

Цей документ представляє результати цього дослідження та описує перешкоди та рішення для розвитку велоруху в Україні станом на січень 2021 року. Він починається з резюме основних висновків, потім описує бачення респондентів за категоріями і завершується висновками та рекомендаціями до Стратегії розвитку велосипедного руху України.

УЧАСНИКИ ОПИТУВАННЯ

В опитуванні взяли участь 137 осіб з 24 областей України (крім Криму), які представляли органи національної (12 відповідей), обласної (9), районної (3) та місцевої влади (93), а також представників громадськості (12), бізнесу (4), експертів (2) та звичайних користувачів (2).

До **національних** органів влади і інституцій, представники яких були залучені до опитування, належать:

- Верховна Рада України в особі народної депутатки та помічниці-консультантки народного депутата України,
- Міністерство розвитку громад та територій України (Директорат просторового планування територій та архітектури),
- Міністерство охорони здоров'я України (Директорат громадського здоров'я та профілактики захворюваності),
- Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України (Департамент кліматичної політики та збереження озонового шару),
- Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор),
- Офіс підтримки реформ Укравтодору,
- Служби автомобільних доріг Львівської та Одеської областей,
- Акціонерне товариство «Українська залізниця», Служба сервісної підтримки,
- Приміська служба Південно-Західної залізниці,
- ДП «ДерждорНД»,
- ДУ «Центр громадського здоров'я МОЗ України» (відділ поведінкових факторів ризику),
- Державне агентство розвитку туризму України,
- Донецька та Чернігівська обласні державні адміністрації.

Рис. 1-3 демонструють розподіл респондентів залежно від адміністративного рівня та областей, які вони представляють, а на Рис. 3 показана карта цих населених пунктів. Повний список учасників опитування наведено у Додатку 2.

Рис. 1.
Адміністративний
рівень пунктів,
які представляли
респонденти

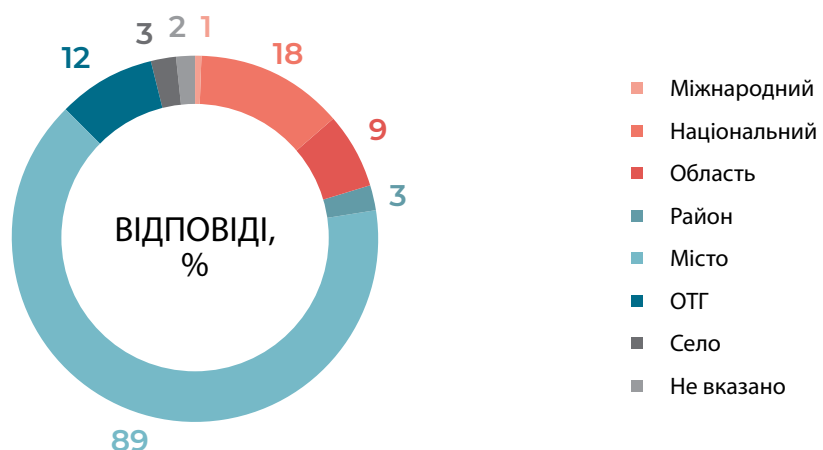


Рис. 2.
Розподіл
респондентів
по областях

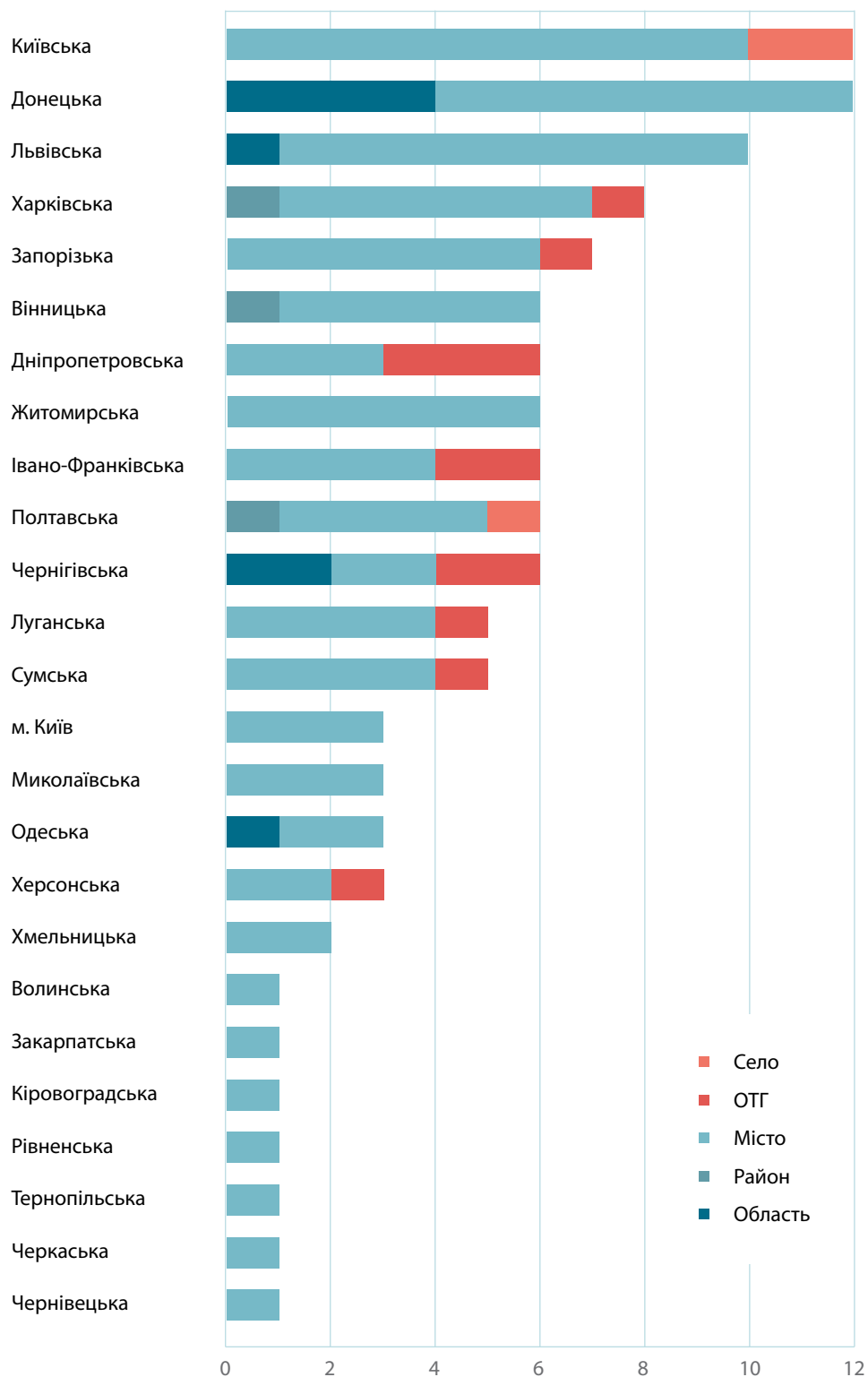
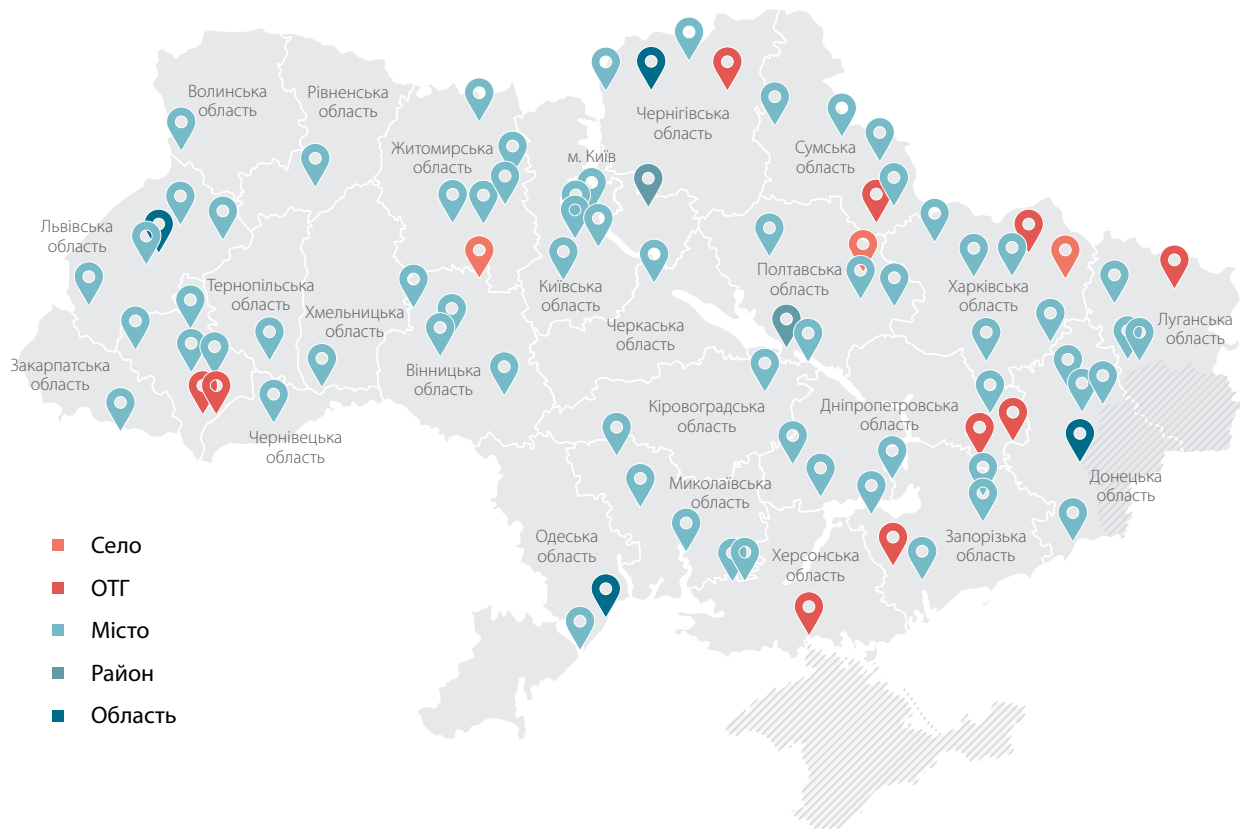


Рис. 3.

Населені пункти,
райони та області,
представники
яких взяли участь
у дослідженні



БЕЗПЕКА РУХУ

.....

Небезпека руху для велосипедистів була названа однією з найбільших перешкод для розвитку велотранспорту. Її причинами називали:

Відсутність велосипедних доріжок та пішохідних тротуарів уздовж заміських доріг. Більшість заміських доріг проходить через населені пункти або сполучає ці пункти між собою, тому велосипедисти змушені ними користуватися спільно з автотранспортом. На цих дорогах часто **відсутні безпечні узбіччя та освітлення**, що створює небезпечні умови для велоруху. Те, що водії **їздять з вищою швидкістю** на заміських дорогах, призводить до гірших умов для руху на велосипедах. Респонденти зазначають, що деякі водії **перевищують встановлений ліміт швидкості**, що ще більше загрожує життю велосипедистів.

Правила дорожнього руху мають прогалини в організації руху велосипедистів, зокрема, не дають чітких інструкцій щодо перетину велосипедистами перехресть, на яких крайня права/-і смуга/-и повертає праворуч, а також правила переїзду водіями авто велодоріжок, що проходять в межах перехресть. З одного боку, ПДР чітко говорять, що водій має пропустити велосипедиста, який їде по велодоріжці в межах перехресть, але на практиці визначити положення велодоріжки (в межах чи поза межами перехрестя) часто неможливо, що створює аварійні ситуації. Деякі опитані пропонували встановити вимоги щодо безпечного інтервалу до велосипедистів на дорогах (наприклад, випередження не ближче ніж 1,5 м).



Шосе поблизу м. Києва

.....

Велосипедисти можуть **не знати Правил дорожнього руху** та бути **недостатньо помітними** на дорогах, особливо у темний час доби, що може спричиняти аварійні ситуації. Водночас, **водії автомобілів можуть не знати про особливості руху велосипедистів** (очікувана швидкість руху, ймовірність бути зтягнутими повітряною хвилею на середину смуги), що спричиняє небезпечні випередження та ДТП.

У населених пунктах факторами ризику називали **хаотичне нелегітимне паркування**, що змушує велосипедистів виїжджати на другу-третю смугу, та **відсутність дорожньої розмітки**, що спричиняє хаотичний рух і перелаштування авто.



ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:

- ❑ Створити мережу велосипедних маршрутів регіонального та національного рівнів, яка би сполучала населені пункти безпечними маршрутами для велотранспорту та пішої ходи.
- ❑ Облаштовувати широкі узбіччя на міжміських дорогах, які сполучають населені пункти у межах 15 км.
- ❑ Встановити нічне освітлення на заміських дорогах, що сполучають населені пункти на відстані 15 км.
- ❑ Під час реконструкції та ремонту доріг одразу наносити розмітку та поновлювати розмітку на дорогах державного та місцевого тощо значення, що проходять через населені пункти.
- ❑ Розширити національну програму з розміщення камер фіксації порушень на інші міста, області та загалом на всі заміські дороги з високою кількістю ДТП та розширити функціонал камер на фіксацію інших порушень на додачу до фіксації перевищення швидкості.
- ❑ Внести зміни до Правил дорожнього руху, які вирішуватимуть проблеми з проїздом велосипедистами через перехрестя прямо та по велодоріжкам у межах перехресть, а також внести до Правил дорожнього руху вимогу щодо безпечного інтервалу до велосипедистів на дорогах (випередження не ближче ніж 1,5 м).
- ❑ Ввести уроки з вивчення Правил дорожнього руху у школах.
- ❑ Ввести уроки з вивчення особливостей руху велосипедистів в автошколах для нових водіїв (рекомендована академічна година).
- ❑ Поліції здійснювати моніторинг та нагадувати про використання світловідбивних елементів та фар на велосипедах.
- ❑ Ввести новий курс навчання в університети та провести курси з підвищення кваліфікації для проєктантів щодо елементів підвищення безпеки руху на заміських дорогах.
- ❑ Сприяти впровадженню програм/схем організації паркування у населених пунктах.

ПЛАНУВАННЯ ТА ПРОЄКТУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНОЇ МЕРЕЖІ ТА ОБ'ЄКТІВ

.....

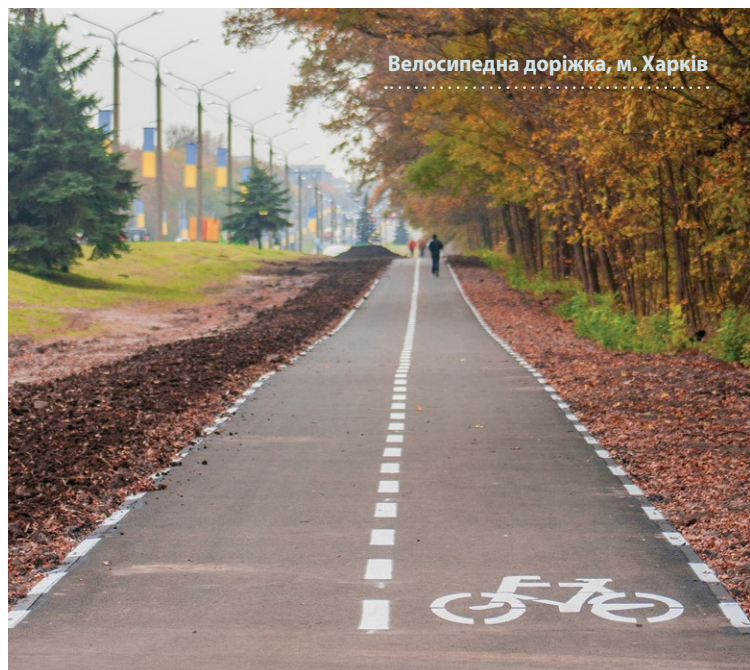
ПЛАНУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНОЇ МЕРЕЖІ

Відсутність довгострокових планів дій, чітких цілей та переліку заходів з розвитку велосипедної інфраструктури на національному рівні були названі одним з найбільш стримуючих факторів до розвитку велоруку. «Немає програми – нема фінансування, а не фінансування – немає велодоріжок», – зазначив один з респондентів. Інші респонденти називали це відсутністю «уваги з боку національної влади», «вимог національного рівня» та «стимулів для місцевих органів». Чітке бачення та увага з боку Уряду допомогли би місцевим органам зробити розвиток велотранспорту більш пріоритетним при розподілі бюджетів.

Одним з кроків таких довгострокових планів по вело має бути планування національної мережі велосипедних маршрутів, яка визначатиме пріоритетні напрямки через міста та між населеними пунктами, які відповідальним органам необхідно буде реалізувати. Без загального бачення велосипедної мережі важко визначити пріоритети в роботі.

Нестача інформації щодо кращих практик розвитку велотранспорту та сталої мобільності загалом є ще однією перешкодою до розвитку велотранспорту та інфраструктури для нього. Представники міст не знають, як розробляти велосипедні програми та плани, не знайомі з новими можливостями будівництва велоінфраструктури, затвердженими у Державних будівельних нормах та ДСТУ 8906:2018 «Планування та проектування велосипедної інфраструктури».

В обласних та місцевих радах **немає посад**, які би були відповідальними за розвиток велотранспорту.





ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:

- ❑ Прийняти Стратегію розвитку велосипедного руху України, яка включатиме дії з врахування перелічених рекомендацій.
- ❑ На національному рівні запровадити вимоги/рекомендації щодо розробки велосипедних програм (концепцій, стратегій, планів) на місцях.
- ❑ Розробити національну мережу велосипедних маршрутів.
- ❑ Створити Інформаційний центр велотранспорту (Інформаційний центр сталого транспорту) на базі Міністерства інфраструктури, який би надавав консультації місцевим органам щодо розробки велосипедних програм та планів, знайомив з можливостями фінансування/співфінансування велопрограм, інформував про можливості залучення іноземних інвестицій та донорської підтримки, створював базу для обміну досвідом між містами. Такий Інфоцентр може бути закріплено за штатною одиницею МІУ.
- ❑ Розробити Настанови з розробки велосипедних програм місцевого рівня, опублікувати на сайті Міністерства інфраструктури та поширити серед органів місцевого самоуправління.
- ❑ Впровадити систему стимулювання місцевих органів до розробки велосипедних документів та будівництва велоінфраструктури (наприклад, за рахунок надання фінансової підтримки з розвитку велотранспорту лише тим населеним пунктам, які розробили і затвердили велосипедні плани).
- ❑ Рекомендувати створювати посади спеціалістів з розвитку велотранспорту в обласних та місцевих радах або включати завдання з розвитку вело до посадових інструкцій інших посад на місцях.

ПРОЄКТУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНИХ ОБ'ЄКТІВ

Існують **три основні документи**, які описують проектування і будівництво велосипедних об'єктів: ДБН 2.3-4:2015 «Автомобільні дороги», ДБН 2.3-5:2018 «Вулиці та дороги населених пунктів» та ДСТУ 8906:2019 «Планування та проектування велосипедної інфраструктури». Спільно вони описують шляхи до вирішення багатьох питань з будівництва велосипедної інфраструктури, але є кілька речей, які перешкоджають їх повноцінному використанню.

ДБН 2.3-4 «Автомобільні дороги» описує підходи до проектування заміських доріг, і в ньому велосипедні доріжки не є обов'язковими при новому будівництві та реконструкції, на відміну від ДБН 2.3-5, який говорить про міські вулиці та дороги і забезпечує проектування велосипедних об'єктів обов'язковим. Це призводить до того, що при новому будівництві та реконструкції заміських доріг втрачається можливість одразу передбачати безпечний рух для пішоходів та велосипедистів.

ДБН 2.3-5 «Вулиці та дороги» описує загальні правила планування велосипедних об'єктів, і загалом схвально описується респондентами. Водночас, у ДБН 2.3-5 немає посилання на ДСТУ 8906 – стандарту, у якому описані деталі планування велосипедних об'єктів.

ДСТУ 8906 «Планування велоінфраструктури» не є обов'язковим, а ДБН 2.3-4 та 2.3-5 не посилаються на цей ДСТУ у своїх текстах. Як наслідок, мало хто знає про наявність ДСТУ 8906, що підтверджують відповіді респондентів, і мало хто його використовує. Дехто зауважував, що ДСТУ 8906 містить недостатньо інформації до проєктантів, зокрема, щодо організації велопереїздів на нерегульованих перехрестях.

Дехто з респондентів пояснював, що вузькі історичні вулиці населених пунктів часто не мають місця для велосипедних доріжок чи смуг. Кілька різних способів вирішення цього питання описані у ДСТУ 8906, що ще раз підкреслює необхідність чіткого посилання на цей ДСТУ у ДБН 2.3-4 та 2.3-5.

Ще декілька інших ДБН та ДСТУ потребують змін, відповідно до побажань опитаних.

ДСТУ 4092-2002 «Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні» не містить стандартів щодо планування і розміщення світлофорів для велосипедного руху.

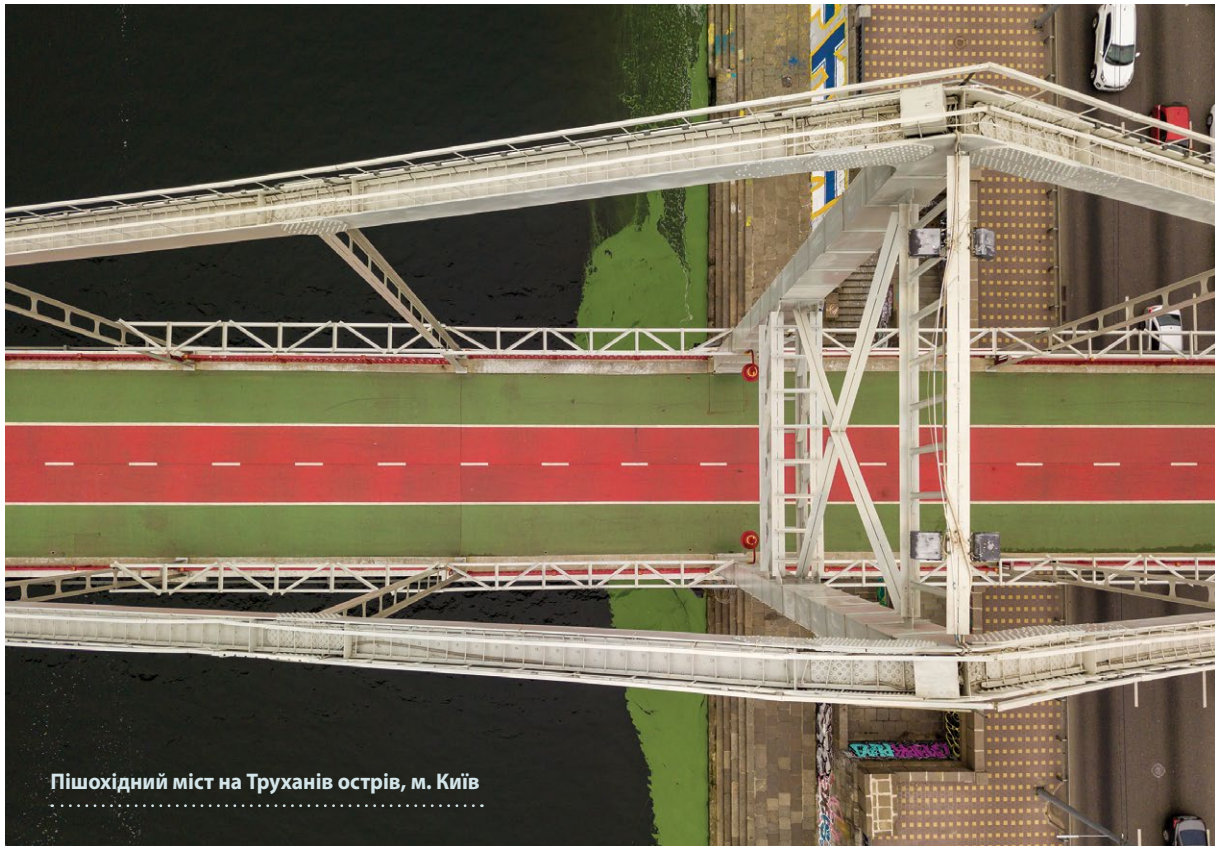
ДСТУ 4100-2014 «Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні» не містять стандартів щодо деяких дорожніх знаків для велосипедистів, наприклад, «велопішохідний перехід».

ДСТУ 7450:2013 «Туристичні послуги. Знаки туристичні активного туризму» визначає правила прокладання та маркування (навігації) далекобіжних туристичних маршрутів, у т.ч. велосипедних. Цей ДСТУ не потребує нагальних змін, але про нього також мало хто знає через відсутність крос-посилань з основних ДБН та ДСТУ. Тому цей стандарт, незважаючи на якісний підхід, використовувався в Україні лише кілька разів (маркування велошляхів Львівської області), у той час як у деяких інших областях (Закарпатська, Івано-Франківська) робили веломережу з маркуванням, що не відповідають цьому стандарту.

Додаткові запити у контексті ДБН, ДСТУ та процесу проєктування стосувалися:

- Немає документу, який би визначав обов'язковість встановлення велосипедних парковок біля/у нових житлових комплексах для зберігання велосипедів біля будинку.
- Велосипедні переїзди через проїжджу частину бажано маркувати по-різному, залежно від того, хто має пріоритет у русі: якщо велосипедист має пріоритет – треба маркувати велопереїзд контрастним кольором (червоним), якщо водій має пріоритет – велопереїзд маркується лише розміткою 1.15 без виділення кольором. Такий підхід відображено, наприклад, у німецьких стандартах з проєктування велооб'єктів¹ та допоможе вирішити одну з проблем, описаних у розділі «Безпека руху» вище.
- Діючі вимоги до розміщення та розміру паркомісць для автомобілів займають багато вуличного простору, що звужує можливості для прокладання велосипедних смуг.
- Вимога «іммунітету» після реконструкції вулиці чи дороги, коли протягом 5 років заборонено вносити зміни у реконструйовані об'єкти, призводить до того, що багато реконструкцій доріг, які плануються зараз і не включають велосипедну інфраструктуру, будуть «заморожені» для додаткового прокладання велосипедних об'єктів у найближчі 5-8 років, залежно від тривалості реконструкції.
- Головні вулиці населених пунктів (міст та сіл) часто мають обласне чи державне підпорядкування, тож місцеві органи самоврядування не мають впливу на реконструкцію цих об'єктів і не можуть передбачати велосипедні чи велопішохідні доріжки вздовж них.
- Брак фахівців з проєктування велосипедних об'єктів, які би працювали у державних/комунальних підприємствах, також був зазначений в якості перешкоди до розвитку велоруку, а також брак якісних прикладів технічних завдань та готових проєктів, з якими можна було би звірятися про проєктуванні власних об'єктів.

1 Empfehlungen fuer Radverkehrsanlagen (ERA), FGSV Verlag GmbH, 2010. Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту Німеччини, Науково-дослідницьке товариство доріг і транспорту, Кельн, Німеччина, 2010. <http://velotransport.info/wp-content/uploads/ERA2010-ua.pdf>



Пішохідний міст на Труханів остров, м. Київ

ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:



- ❑ Внести зміни до ДБН 2.3-4, 2.3-5 щодо обов'язковості будівництва велосипедних об'єктів при реконструкції та будівництві доріг та вулиць, а також при капітальному ремонті у населених пунктах.
- ❑ У ДБН 2.3-4 та 2.3-5 зробити чіткі посилання на ДСТУ 8906.
- ❑ Переглянути ДБН 2.3-4 та 2.3-5, ДСТУ 8906, інші ДБН та ДСТУ щодо інших пунктів, зазначених у цьому переліку: облаштування велопарковок біля житлових будинків, маркування велосипедних переїздів, розміри паркомісць для авто, «іmunітет» після реконструкцій.
- ❑ Переглянути ДБН 4092 та 4100 щодо велосипедних світлофорів та дорожніх знаків для велосипедистів.
- ❑ Зробити посилання на ДСТУ 7450 (маркування далекобіжних велосипедних шляхів) у документах, які описують планування велосипедних та пішохідних туристичних мереж.
- ❑ Ввести курс з проектування велосипедних об'єктів до навчальних програм з містобудування вищих навчальних закладів.
- ❑ Організувати курси з підвищення кваліфікації проєктантів щодо будівництва велосипедних об'єктів.

БУДІВНИЦТВО, УТРИМАННЯ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

.....



Однією з головних перешкод у сфері будівництва велосипедних об'єктів називали **відсутність стандартів покриття та «подушки»** для велосипедних доріжок у ДБН. Якщо велосипедні смуги проходять у межах проїжджої частини і мають якісне покриття та «подушку», як дорога для автомобілів, то відокремлені велосипедні доріжки (зазвичай на місці частини газону) не мають «подушки» та покриття, що витримувало би навантаження велосипедного руху. Це призводить до підняття плитки, асфальту, тріщин у асфальті з часом, і за доволі короткий час велодоріжкою уже неможливо користуватися. Спільно із **відсутністю параметрів контролю при прийманні виконаних робіт** на велодоріжках, це призводить до неналежного виконання робіт. **Пониження бордюрів** на велосипедних доріжках має бути в «нуль», а отвори решіток зливової каналізації мають розташовуватися перпендикулярно руху велосипедистів.

Для відокремлених велосипедних доріжок шириною 2+ м часто потрібен спеціальний вузький асфальтоукладач, якого може не бути на балансі у балансоутримувачів.

Опитані наголошували на **проблемі обрання плитки** (у т.ч. безфаскової) при будівництві велосипедних та велопішохідних доріжок. З часом плитка могла випадати, а після дощу ставала слизькою і створювала загрозу для руху велосипедистів.

Після будівництва велосипедних об'єктів часто поставала проблема прийняття на баланс: незрозуміло, хто має брати на баланс і утримувати велосипедні доріжки. Зазначали, що заходи з прибирання та утримання велодоріжок **не прописані у цільових програмах**, тож їх ніхто не прибирає. У малих містах немає спеціальної техніки для прибирання велодоріжок.



ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:

- ❑ Внести зміни до ДБН щодо покриття та «подушки» велосипедних та велопішохідних доріжок.
- ❑ Уникати використовувати плитку (у т.ч. безфаскову) при будівництві велосипедних та велопішохідних доріжок – асфальт у пріоритеті.
- ❑ Розробити і затвердити оновлені завдання для технагляду щодо прийняття робіт по будівництву велосипедних і велопішохідних доріжок, у т.ч. щодо якості покриття, пониження бордюрів в «нуль» та розташування отворів зливових каналізацій перпендикулярно руху велосипедистів.
- ❑ Організувати курси з підвищення кваліфікації (можна онлайн) для будівельних компаній щодо стандартів укладання велосипедних доріжок.
- ❑ Місцевим органам управління для доріг шириною до 4 смуг розглядати у першу чергу варіант будівництва велосипедних смуг у межах проїзних частин, а не окремих велосипедних доріжок – це здебільшого безпечно (звіритися з вимогами щодо кількості смуг та інтенсивності потоків у ДСТУ 8906) та знімає проблему спеціальної техніки при будівництві та утриманні велодоріжок.

ПАРКУВАННЯ ТА ЗБЕРІГАННЯ ВЕЛОТРАНСПОРТУ

У частині паркування велосипедів головною перешкодою є **відсутність місць для паркування біля багатопверхових житлових будинків**. Опитані зазначали, що заносити велосипед у квартиру важко як без ліфта (треба нести велосипед сходами), та і з ліфтом (треба ставити велосипед на колесо, аби завести у ліфт вертикально). В якості рішень пропонують одразу будувати спеціальні приміщення для зберігання велосипедів у нових житлових багатопверхових комплексах (велобокси на вулиці, що замикаються на замки), а також розробляти програми розміщення таких велосипедних боксів для уже наявних житлових будинків.

Хоча ДСТУ 8906 описує рекомендації щодо розміру, форми та місця розміщення велопарковок, мало хто знає про цей ДСТУ і він не є обов'язковим. **Немає вимог до розміщення певної кількості велосипедних парковок біля адміністративних, навчальних закладів та комерційних об'єктів**, за аналогом до автомобільних парковок.

При розміщенні велостоянок великої місткості біля вокзалів та станцій метро (в якості «перехоплюючих велопаркінгів» як частина мультимодального маршруту), рекомендують робити їх критими і під відеонаглядом.

ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:



- ❑ Внести зміни до ДБН щодо вимог розміщення велосипедних парковок розрахункової місткості (велобоксів) при нових будівництвах багатопверхових житлових будинків.
- ❑ Надати рекомендації місцевим органам самоврядування щодо створення програм будівництва велосипедних боксів біля багатопверхових житлових будинків.
- ❑ Внести зміни до ДБН щодо вимог розміщення велосипедних парковок розрахункової місткості біля адміністративних, навчальних закладів (лікарень, шкіл, інститутів) та комерційних закладів (торгівельних центрів, ринків).
- ❑ Рекомендувати розміщувати велосипедні парковки у форматі «перехоплюючих велопаркінгів» біля вокзалів, станцій метро та інших транспортних хабів, і робити їх критими та з відеонаглядом.

МУЛЬТИМОДАЛЬНІСТЬ

ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВЕЛОСИПЕДІВ

У ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ, ЗАЛІЗНИЦІ, РОЗМІЩЕННЯ НА СТАНЦІЯХ ПЕРЕСАДКИ

.....

Основою мультимодальних поїздок для велосипедистів в Україні є залізниця, як приміські, так і дальні сполучення (нічні потяги та Інтерсіті). З березня по листопад популярні туристичні сполучення електропотягами та нічними потягами мають по 1-4 велосипедистів у кожному вагоні (особливо популярні напрямки в бік Карпат і Чорного моря, плацкартні вагони). Потяги приміського сполучення використовуються не стільки для туризму, скільки для звичайного транспортного перевезення пасажирів між населеними пунктами в якості щоденного добирання на роботу чи у справах, що підтверджують свідчення опитаних представників «Укрзалізниці».

Серед потягів дальнього сполучення найбільш популярними серед велосипедистів є плацкартні вагони та Інтерсіті. Велосипедисти розміщують велосипеди у розібраному вигляді у чохлах на третіх полицях плацкартних вагонів або у місцях розміщення багажу в Інтерсіті. Обидва варіанти, особливо в Інтерсіті, можуть зустрічати спротив провідників.

У потягах приміського сполучення велосипеди пропонується розміщувати у тамбурах або між сидіннями. У жодному випадку спеціальних місць для перевезення велосипедів у потягах «Укрзалізниці» немає (крім кількох винятків міської електрички Києва та електрички Львів-Мукачеве у 2017-2018 роках), а попит є доволі великим.

Можливість перевезення велосипедів у міському громадському транспорті (автобуси, тролейбуси, трамваї) актуальне лише для міст з довгими відстанями, таких як Київ, Дніпро, Харків, Кривий Ріг. Для таких міст рекомендують замовляти нові одиниці великогабаритного громадського транспорту (автобусів і тролейбусів) зі спеціальними гаками для перевезення велосипедів спереду транспорту (такий підхід використовують у США). Для міст з короткими відстанями (Львів, Івано-Франківськ, Вінниця та менші) немає потреби у розміщенні гаків на автобусах та тролейбусах, але остаточне рішення має залишатися за містом.

Водночас, велосипедні гаки на автобусах є дуже актуальними на туристичних маршрутах, де між туристичними об'єктами є довга (понад 20 км) ділянка автомобільної дороги з високою інтенсивністю руху. Якщо на таких маршрутах курсують автобуси великої місткості, при оновленні рухомого складу доцільно одразу додавати гаки на такі машини.



ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:

- ❑ Почати збирати дані щодо кількості перевезених велосипедів на різних напрямках «Укрзалізниці» – наприклад, шляхом збору інформації з боку провідників у вагонах дальніх потягів та контролерів у приміських потягах.
- ❑ Провести дослідження найбільш популярних серед велосипедистів напрямків дальнього сполучення і забезпечити розміщення місць для перевезення велосипедів у першу чергу на цих напрямках.
- ❑ Містам великого розміру, що мають міста-сателіти, які сполучаються залізницею (наприклад, напрямки Київ-Боярка, Київ-Вишгород) дослідити найбільш популярні приміські сполучення для велосипедистів та забезпечити гаки для перевезення велосипедів на цих напрямках.
- ❑ Закладати в технічні завдання на замовлення нових та реконструкцію потягів Інтерсіті, фірмових та приміських вагонів місця для розміщення велосипедів у вагонах.
- ❑ Переглянути тарифи і накази і забезпечити умови для перевезення велосипедів у потягах всіх категорій.
- ❑ Рекомендувати замовляти оновлений рухомий склад міських автобусів та тролейбусів у великих містах зі спеціальними гаками для розміщення велосипедів (Київ, Кривий Ріг).
- ❑ Провести аналіз дальніх туристичних автобусних сполучень і з часом замінити автобуси на цих маршрутах на машини зі спеціальними гаками для перевезення велосипедів.

ФІНАНСУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

.....

«Відсутність коштів» називали головною перешкодою до розвитку велосипедного транспорту на місцевому рівні – особливо у населених пунктах меншого розміру та ОТГ (Львів, Київ та Вінниця не скаржилися на нестачу фінансування для веломережі). Оскільки саме територіями ОТГ проходять ділянки велосипедних маршрутів, що сполучатимуть населені пункти громади та будуть частиною національної веломережі, виглядає доцільним організувати фінансову підтримку національного рівня для будівництва веломереж в ОТГ та малих та середніх населених пунктах.

При будівництві та реконструкції доріг загального користування доцільно передбачати велосипедні або велопішохідні доріжки у межах зони відведення цих доріг і фінансувати у межах бюджетів реконструкції/будівництва цих доріг. КП «Інститут просторового розвитку» (Львів) наводить 5% здорожчання будівництва/ реконструкції дороги, якщо прокладати поруч велодоріжку (згідно з параметрами, визначеними в ДСТУ 8906). Також йшлося про **відсутність механізмів державно-приватного партнерства** для будівництва велосипедних об'єктів.

У бюджетах місцевих органів самоврядування **велотранспорт часто не є пріоритетною статтею витрат**, тож навіть якщо заходи на розвиток велотранспорту будуть передбачені у бюджеті, їх можуть не виконати та перерозподілити на інші проекти. Загалом, **бюджет на велотранспорт часто неможливо поррахувати**, оскільки він включається до витрат на реконструкцію вулиці – пропонувалося запровадити спеціальний КОДУ (КВЕД) на велосипедну інфраструктуру, для обліку фінансування на вело.

Місцеві органи також згадували про можливість донорської підтримки велосипедної інфраструктури, але ця **інформація часто була для них недоступною** або потребувала ширшої співпраці з іншими населеними пунктами, областю чи державою.



Велосипедна розмітка, м. Львів
Фото Олег Шмід



ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:

- ❑ Створити державний Фонд велосипедного транспорту (Фонд сталої мобільності) для співфінансування велосипедних проектів (будівництво велосипедних доріжок у населених пунктах та між ними). Фонд має спрямовуватися виключно на проектування та будівництво, можливо, також на проведення досліджень у сфері велотранспорту та маркування велосипедних шляхів, але не на проведення велосипедних заходів і не на розробку велосипедних концепцій та планів. Відсоток співфінансування місцевих проектів з боку Фонду потребує дослідження, але попередньо може варіюватися від 50/50 до 70/30 (Фонд/місцевий бюджет). Співфінансування з Фонду пропонується надавати тим населеним пунктам і громадам, які мають затверджені велосипедні програми (концепції, стратегії, програми, плани).
- ❑ Фонд велосипедного транспорту може наповнюватися за рахунок невеликого відсотку Дорожнього фонду (1-5%). Доцільним виглядає поступово збільшувати відсоток Дорожнього фонду для наповнення: у 2022 – 1%, 2023 – 2%, 2024 – 3%, 2025 – 4%, 2026 і надалі – 5% Дорожнього фонду.
- ❑ При будівництві та реконструкції доріг загального користування передбачати будівництво велосипедних доріжок (якими можуть користуватися також пішоходи) відповідно до параметрів, визначених в ДСТУ 8906.
- ❑ У разі, якщо велосипедний маршрут має проходити через територію кількох ОТГ, надавати фінансування/співфінансування з Фонду велосипедного транспорту партнерству цих ОТГ, щоб веломаршрут був збудований повністю, а не відрізками.
- ❑ При залученні допомоги через проекти технічної підтримки враховувати потребу у будівництві замських та міських велосипедних доріжок і включати велооб'єкти у технічні завдання.
- ❑ Дослідити можливості технічної/ фінансової підтримки з боку ЄС та інших країн на проекти створення національної велосипедної мережі та велосипедні мережі у населених пунктах та ОТГ.
- ❑ Через Інформаційний центр велотранспорту (Інформаційний центр сталої мобільності) на базі Міністерства інфраструктури надавати консультації місцевим органам щодо можливостей фінансування/співфінансування велопрограм, інформувати про можливості залучення іноземних інвестицій та донорської підтримки, створювати базу для партнерства областей, районів, населених пунктів та ОТГ при будівництві одного веломаршруту, який проходить через території різного підпорядкування.
- ❑ Рекомендувати місцевим органам самоврядування 5-10% бюджетів на транспорт (або 1% від бюджетів розвитку) направляти на розвитку велосипедної інфраструктури.
- ❑ Ввести КОДУ (КВЕД) для велосипедної інфраструктури у місцевих бюджетах – наразі важко порахувати, скільки виділяється саме на вело.
- ❑ Дослідити можливості діяльності механізму державно-приватного партнерства для велосипедних об'єктів.

ВВЕЗЕННЯ ВЕЛОСИПЕДІВ В УКРАЇНУ ТА ПРОДАЖ

Ввезення велосипедів в Україну **обкладається ввізним митом та податком на додану вартість**, а електровелосипеди та електросамокати – також акцизом, що спричиняє вищі ціни на велосипеди – мешканці невеликих міст та ОТГ часто зазначали «високу ціну велосипедів» (зростання вартості на 30-35%) як перешкоду до їх використання. Українські ж виробники не виробляють достатньо велосипедів, аби покрити попит, і часто якість місцевих велосипедів поступається якості.

Крім того, **українські виробники не виробляють інші засоби мікромобільності**: самокати, електросамокати, моноколеса, гірошоки тощо. Аналогічно до пільг на електромобілі, ввезення яких заохочується через скасування мита, ПДВ та акцизу, пропонується ввести аналогічні пільги на ввезення велосипедів, електровелосипедів, самокатів, електросамокатів та інших засобів мікромобільності в Україну.

ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:



- Тимчасово скасувати ввізне мито, акциз, ПДВ на ввезення велосипедів, електровелосипедів, самокатів, електросамокатів, моноколес та інших засобів мікромобільності з метою заохочення громадян до купівлі цих транспортних засобів – аналогічно до пільг на ввезення електромобілів.
- Провести дослідження діяльності та перспектив розвитку Харківського велосипедного заводу і стратегічно спланувати його розвиток на наступні роки. Скасувати ввізне мито та ПДВ на ввезення комплектуючих для виробництва велосипедів та засобів мікромобільності – з метою заохотити українське виробництво.
- Тимчасово ввести податкові канікули для діяльності веломагазинів та веломайстерень, що заохотити бізнес та зменшити вартість цих послуг для населення.

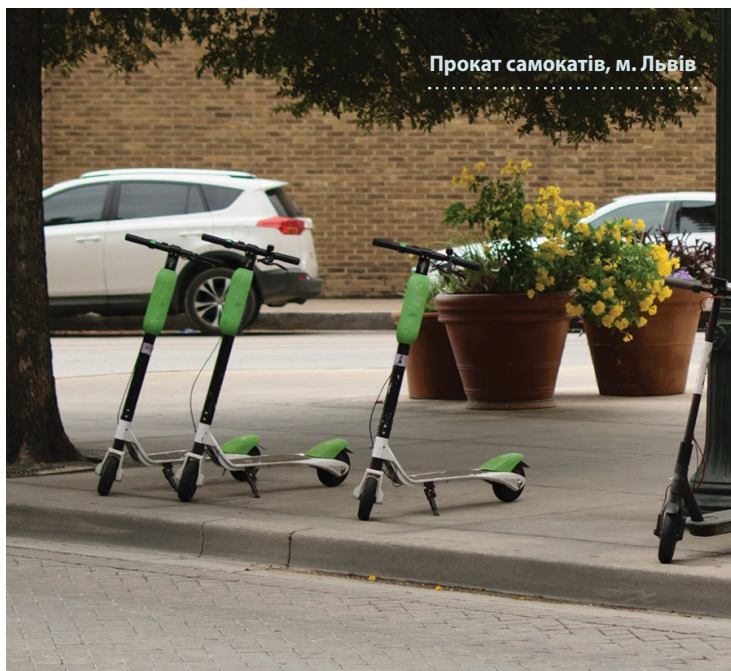
ПРОКАТ ВЕЛОСИПЕДІВ ТА САМОКАТІВ

Ринок прокату велосипедів та самокатів саме розвивається в Україні, розпочавшись 2016 року з велопрокату NextBike у Львові. З того часу велопрокат почав працювати також у Києві, Вінниці, Харкові та Одесі, а з 2019 року розпочали роботу прокати електросамокатів у Львові, Івано-Франківську та Києві. Згідно з оцінками опитаних, такі прокати мають сенс у середніх та великих містах, а у менших населених пунктах мешканці переважно мають власний транспорт.

Загальною проблемою є **ризик крадіжки прокатних велосипедів та самокатів**. Команді Nextbike у Києві вдалося налагодити якісну співпрацю з поліцією щодо розшуку викрадених велосипедів, але це не завжди ефективно.

Перешкодою для самокатопрокату є **невизначеність прав і обов'язків водіїв самокатів** у Правилах дорожнього руху (також стосується користувачів інших засобів мікромобільності, наприклад, моноколів)².

Оператори велопрокату зауважують **низьку рентабельність**, а користувачі – **високу вартість оренди** (особливо самокатопрокату). Тож може бути доцільним тимчасово ввести податкові пільги для сприяння розвитку вело-/самокатопрокату – наприклад, через тимчасове скасування земельного податку.



ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:



- ❑ Розробити і опрацювати протоколи дій поліції з пошуку викрадених велосипедів – як прокатних, так і звичайних.
- ❑ Тимчасово скасувати земельний податок на розміщення точок велопрокату і самокатопрокату, щоб заохотити бізнес до розміщення вело-/самокатопрокату в містах України і зменшити вартість прокату для населення.

2 На момент підготовки цього звіту, користувачі самокатів не визначені як учасники дорожнього руху у законодавстві України. Однак готується до другого читання законопроект «Про легкий персональний електротранспорт», який має вирішити це питання.

ВЕЛОСИПЕДНИЙ ТУРИЗМ

Велосипедний туризм набирає популярності в Україні, що підтверджують свідчення представників «Укрзалізниці» щодо перевезення велосипедів потягами дальнього сполучення та збільшення кількості треків велосипедних подорожей на сайтах GPSies та Strava.

У 2012 році ентузіастами була розроблена карта-основа 9 національних веломаршрутів, які мають проходити через усі обласні центри та найбільш привабливі туристичні об'єкти. Деякі елементи цієї мережі були реалізовані, наприклад, у Львівській області, але більшість інших поки не має навіть визначеного трасування.

Через Україну проходить веломаршрут «Євровело-4», що сполучає французьке узбережжя Атлантичного океану з Києвом. Траса цього маршруту була спланована і перевірена у 2014 році українськими велоактивістами, але поки не була спроектована чи реалізована. Також близько до кордону Одеської області підходить інший маршрут «Євровело-6», який одеські велоактивісти хочуть продовжити через Бессарабію до Одеси. Цей маршрут поки не має визначеної траси, але взятий до уваги Одеською службою автомобільних доріг. На кордонах з Польщею та Словаччиною функціонують транскордонні веломаршрути, що були створені в межах транскордонних проектів співробітництва (наприклад, шлях «По місцях вояка Швейка»). У Карпатах функціонує мережа веломаршрутів «Велокраїна», яка пропонує одно- та кількадевні маршрути горами і населеними пунктами.

Протягом останнього десятиліття харківське видавництво «Асса» видає велосипедні путівники, що містять перевірені та детально описані маршрути Київщиною, Карпатами, Львівщиною, Вінниччиною, Волинню та іншими регіонами України (зокрема, і Кримом).



Найбільшою проблемою велосипедного туризму є **відсутність мережі безпечних промаркованих одно-/кількадевних велосипедних маршрутів**, яку можна переглянути на єдиному ресурсі і спланувати подорож. Велосипеди не завжди просто перевозити потягами дальнього чи приміського сполучення (див. розділ «Мультимодальність»). Наявні **велосипедні маршрути переважно не мають навігації**, а якщо мають, то повна **інформація про маршрут і трек часто відсутня онлайн** (наприклад, мережа веломаршрутів Львівської області має вказівники та інформаційні стенди в натурі, але онлайн ця інформація недоступна).

На велосипедних маршрутах **не вистачає точок відпочинку та кемпінгів**, а готелі можуть **не мати велосипедних парковок**.



ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:

- ❑ Розробити національну мережу велосипедних шляхів, які сполучатимуть міста та туристичні об'єкти України. За основу рекомендовано взяти карту дев'яти далекобіжних велошляхів, розроблену у 2012 році, маршрути «ЄвроVELO» №4 та №6, трасування приміських веломаршрутів в уже розроблених велосипедних концепціях деяких міст (Київ, Львів, Вінниця) та інші розроблені й перевірені веломаршрути на основі популярних grps-треків та розроблених веломаршрутів.
- ❑ Враховувати план велосипедної мережі при новому будівництві та реконструкції доріг загального користування, а також у лісгосподарствах та на місцях, якщо веломаршрут проходить через ці території.
- ❑ Визначити найбільш пріоритетні напрямки велосипедного туризму, що сполучається потягами, і передбачити місця для перевезення велосипедів у цих потягах та електричках у першу чергу.
- ❑ Визначити найбільш пріоритетні туристичні об'єкти для велотуризму, що сполучаються приміськими автобусами і знаходяться на відстані понад 50 км від залізничних станцій, та встановити спеціальні гаки спереду цих автобусів для перевезення велосипедів.
- ❑ Уздовж шляхів національної веломережі спланувати і побудувати місця відпочинку, які матимуть навіс, туалет, доступ до питної води. Такі точки відпочинку можна комбінувати з точками відпочинку для автомобільного транспорту, але для велосипедного руху доцільно передбачати точки відпочинку на відстані 20-30 км.
- ❑ Уздовж популярних веломаршрутів передбачати місця для кемпінгів, де є захист від сонця та доступ до питної води – такі точки рекомендовано передбачати приблизно кожні 50-80 км.
- ❑ Рекомендувати готелям на шляхах велосипедного туризму встановлювати велосипедні парковки під навісом та наглядом, мати карти велошляхів та інші інформаційні матеріали для велосипедистів (адреси найближчих веломайстерень).
- ❑ Промаркувати усі збудовані та оновлені веломаршрути відповідно до ДСТУ 7450:2013, а у населених пунктах встановити інформаційні стенди з картами та інформацією про веломаршрути.
- ❑ Створити Інформаційний сайт велотуризму України, який міститиме інформацію про маршрути (з можливістю завантажити grps-треки), точки відпочинку, дружні до велосипедистів готелі, медичні заклади та пункти поліції на шляху, телефони служб порятунку – наприклад, у межах діяльності Державного агентства розвитку туризму.

ЗБІР ТА АНАЛІЗ ДАНИХ ЩОДО ВЕЛОСИПЕДНОГО РУХУ

.....



Труханів острів, м. Київ

В Україні **не збирається статистика щодо велосипедного руху та мікромобільності**, хоча можливості для цього є («Укрстат» публікує зведену інформацію про частки поїздок, здійснених різними видами транспорту по країні, але велотранспорт туди не включений). Частка поїздок, здійснених велосипедним транспортом, є головним індикатором для вимірювання ефективності велосипедних політик у більшості країн світу – на противагу «кількості велосипедистів» чи «кількості велосипедів», які можуть викривлено показувати ситуацію з популярністю велотранспорту. Тож виглядає доцільним розширити функціонал даних, які збирають управління статистики у сфері транспорту, і отримати якісний показник для оцінювання Стратегії розвитку велосипедного руху.

Інші дані щодо велоруху, які варто збирати: кількість проданих велосипедів (за населеними пунктами/областями за період часу) та дані прокатів велосипедів і самокатів (кількість одиниць велосипедів/самокатів, кількість точок прокату, кількість поїздок за одиницю часу за населеним пунктом). Ці дані допоможуть не лише оцінити ефективність реалізації Стратегії, а й дозволять базувати планування для велотранспорту і транспорту загалом на основі даних.

Національна поліція збирає та публікує в узагальненому вигляді дані ДТП з велосипедистами. За запитом, поліція може надавати деталізовану інформацію про ДТП, включно з місцем події, часом та причинами.

Деякі опитані говорили про те, що в Україні **не вистачає наукових досліджень на тему транспорту**, зокрема, і велотранспорту, тож вони змушені використовувати іноземні наукові статті для обґрунтування певних дій. Представники місцевих органів самоврядування називали перешкодою **відсутність бази даних таких досліджень та якісних прикладів уже зроблених велосипедних проектів**, на яку можна було би спиратися при обґрунтуванні виділення коштів на будівництво та утримання велоінфраструктури.



ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:

- ❑ Розробити методики з обліку частки поїздок велосипедом (modal split), кількості проданих велосипедів, даних велопрокату та включити їх у плани дій управлінням служб статистики на всіх рівнях (місцевий, районний, обласний, державний). Ці дані мають бути доступними місцевим органам самоврядування, науковим інститутам та навчальним закладам у «сирому» вигляді (raw data), щоб вони мали змогу напрацьовувати базу даних у сфері велотранспорту і мікромобільності.
- ❑ Національній поліції публікувати деталізовані, але безособові дані щодо ДТП з велосипедистами та водіями засобів мікромобільності.
- ❑ Розробити методику та почати збирати дані щодо перевезень велосипедів у різних типах потягів «Укрзалізниці».
- ❑ Заохочувати транспортні та містобудівні університети, а також студентів на курсах комп'ютерних спеціальностей до аналізу даних з велотранспорту та мікромобільності. Наприклад, Міністерство може надіслати листи у вищі навчальні заклади з пропозицією взяти теми дослідження велотранспорту в якості дослідницьких робіт студентів магістратури та аспірантури.

ІНФОРМАЦІЙНА ТА ОСВІТНЯ РОБОТА

Опитані відзначали, що розвиток велоруку часто не є пріоритетним у бюджетах та планах населених пунктів та служб автомобільних доріг, оскільки **немає «стимулів» та «інформаційних закликів» з боку держави до розвитку велотранспорту**. Так, зазначалося, що дуже би допомогла соціальна реклама про користь велосипедного транспорту для здоров'я (наприклад, від Міністерства охорони здоров'я), якості повітря (Міндовкілля) або для зменшення заторів (місцеві органи).

Міністерство інфраструктури могло би започаткувати заохочувальні заходи для тих населених пунктів, які розвивають велотранспорт: наприклад, конкурс на найбільш дружнє до велосипедистів місто. Цим міг би займатися Інформаційний центр розвитку велотранспорту (див. Розділ «Планування і проєктування велосипедної мережі») при Мінінфраструктури (наприклад, який може бути закріплено за штатною одиницею МІУ). Інфоцентр міг би також поширювати практики і рекомендації серед великих роботодавців щодо методів заохочення працівників використовувати велосипеди. Наприклад, Вінницька міська рада відкрила власний велопрокат, з якого безкоштовно видає велосипеди працівникам та гостям мерії, щоб вони пересувалися містом у справах на велосипедах. Міські голови м. Івано-Франківськ, Вінниця, Чортків (Івано-Франківська область) ініціювали надбавку до зарплати працівників, що приїжджають на роботу на велосипедах.

Організатори велосипедних парадів та інших подій у населених пунктах говорили про те, що іноді **важко отримати погодження поліції** на проведення таких заходів. Маючи на увазі пріоритет розвитку велотранспорту, сприяння поліції та «зелене світло» велоподіям з боку місцевих органів були би доречними.

Щоб заохотити дітей та дорослих до вивчення Правил дорожнього руху при їзді на велосипедах, рекомендовано організовувати Велошколи (практичні та теоретичні) для дітей у школах, а також створити окрему інформаційну сторінку для велосипедистів на сайті Національної поліції.



ПРОПОНОВАНІ РІШЕННЯ:

- **Запровадити соціальну рекламу щодо користі велосипедів, наприклад, спільно з Міністерством охорони здоров'я** («Велосипедні поїздки зміцнюють серце та легені і запобігають цим передчасним захворюванням»).
- **Національному інформаційному центру велотранспорту при Мінінфраструктури розробити систему заохочувальних заходів для місцевих органів самоврядування щодо кращих практик розвитку велотранспорту** (наприклад, у вигляді Конкурсу на краще веломісто).
- **Національній поліції проводити освітні заходи щодо Правил дорожнього руху для велосипедистів, школярів та дорослих.**

ОСНОВНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ

.....

За результатами опитувань та аналізу, було описано поточну ситуацію з перешкодами до розвитку велоруку і сформовано перелік рішень для збільшення використання велосипедів для щоденних поїздок у населених пунктах України та між ними.

.....

Ці рекомендації включають:

- ❑ Створити мережу національних велосипедних маршрутів України, що включатиме міжнародні веломаршрути з країнами ЄС.
- ❑ Створити Фонд велосипедного транспорту (сталого транспорту) для підтримки проектів з будівництва велосипедних об'єктів на місцевому рівні (обласні, районні та ОТГ).
- ❑ Внести зміни до Державних будівельних норм у частині обов'язковості будівництва велосипедних доріжок уздовж доріг загального користування державного та місцевого значення та уточнити інші деталі у ДБН та ДСТУ, які виявили проєктанти під час проєктування велосипедних об'єктів у населених пунктах та між ними.



- Внести зміни до ПДР з метою врегулювання неточностей щодо велоруку.
- Створити національний Інформаційний центр велотранспорту при Міністерстві інфраструктури України, який надаватиме консультації місцевим органам щодо розробки велосипедних концепцій, програм та планів; можливостей фінансування/співфінансування велопрограм; інформуватиме про можливості залучення іноземних інвестицій та донорської підтримки; створюватиме базу для партнерства областей, районів, населених пунктів та ОТГ при будівництві велошляхів; сприятиме обміну досвідом; проводитиме заохочувальні заходи. Діяльність Інфоцентру може бути закріплено за штатною одиницею МІУ.
- Забезпечити перевезення велосипедів у потягах дальнього та приміського сполучення та на підвісних гаках спереду приміських автобусів, з пріоритетом на найбільш популярних маршрутах згідно з зібраними даними.
- Тимчасово скасувати ПДВ, ввізне мито та акциз на ввезення велосипедів, електровелосипедів, самокатів, електросамокатів в Україну з метою заохочення населення до купівлі велосипедів.
- Промаркувати та встановити інформаційні вказівники та стенди на туристичних велосипедних шляхах, розмістити інформацію про велосипедні шляхи та велотуристичні принади на новоствореному інформаційному сайті велотуризму України.
- Розробити методики зі збору даних щодо велотранспорту та включити її до планів управлінської статистики на всіх рівнях.
- Запровадити школи з вивчення Правил дорожнього руху для велосипедистів у школах та для дорослих.
- Співпрацювати з інституціями та організаціями ЄС щодо технічної підтримки проектів розвитку велотранспорту.

.....

Рекомендації цього аналізу пропонується включити до Стратегії розвитку велосипедного транспорту України, що розробляється Міністерством інфраструктури України.

ДОДАТКИ

.....

ДОДАТОК 1.

ОПИТУВАННЯ ЩОДО ПРОБЛЕМАТИКИ РОЗВИТКУ ВЕЛОРУХУ В УКРАЇНІ

I. Організаційні питання

1. Ваше прізвище та ім'я
2. Ваша посада та організація, яку ви представляєте
3. Ваш номер телефону
4. Ваша електронна пошта
5. Ваша статъ

II. Перешкоди для велоруку

6. Які основні перешкоди для розвитку велосипедного руху у Вашому населеному пункті?
7. Які основні перешкоди для розвитку велосипедного руху на національному рівні?
8. Які перешкоди для велосипедного руху у сфері безпеки дорожнього руху?
9. Які перешкоди у сфері проєктування велосипедної мережі та маршрутів?
10. Які перешкоди у сфері будівництва велосипедних доріжок, смуг та ін.?
11. Які перешкоди у сфері розміщення велосипедних парковок?
12. Які перешкоди у сфері утримання збудованої велосипедної інфраструктури?
13. Які перешкоди для велоруку у сфері мультимодальності (перевезення велосипедів у громадському транспорті, залізниці, розміщення на станціях пересадки)?
14. Які перешкоди для велоруку у сфері фінансування велосипедної інфраструктури?
15. Які перешкоди до ввезення велосипедів в Україну та продажу в Україні?
16. Які перешкоди у сфері прокату велосипедів та самокатів?
17. Які перешкоди у сфері велосипедного туризму?
18. Які перешкоди у сфері збору та наявності даних з велосипедного руху?
19. Які інші перешкоди до розвитку велоруку ви можете додати?

III. Рішення для велоруку

20. Назвіть основні рішення національного рівня, які допомогли би збільшити частоту використання велосипедів в Україні?
21. Назвіть основні рішення місцевого рівня, які допомогли би збільшити частоту використання велосипедів в Україні?
22. Які рішення допомогли би у сфері безпеки дорожнього руху?
23. Які рішення допомогли би у сфері проєктування велосипедної мережі та маршрутів?
24. Яких проєктних рішень бракує у ДБН, ДСТУ?
25. Які рішення допомогли би у сфері будівництва велосипедних доріжок, смуг та ін.?
26. Які рішення допомогли би у сфері розміщення велосипедних парковок?
27. Які рішення допомогли би у сфері утримання збудованої велосипедної інфраструктури?
28. Які рішення допомогли би для велоруку у сфері мультимодальності (перевезення велосипедів у громадському транспорті, залізниці, розміщення на станціях пересадки)?
29. Які рішення допомогли би у сфері фінансування велосипедної інфраструктури?
30. Які рішення допомогли би для легшого ввезення велосипедів в Україну та продажу в Україні?
31. Які рішення допомогли би у сфері прокату велосипедів та самокатів?
32. Які рішення допомогли би у сфері велосипедного туризму?
33. Які рішення допомогли би у сфері збору та наявності даних з велосипедного руху?
34. Які дані мають збиратися для оцінки ефективності дій з розвитку велосипедного руху?
35. Які інші рішення для поліпшення розвитку велоруку ви би хотіли запропонувати?

ДОДАТОК 2. ПЕРЕЛІК ОПИТАНИХ

Назва	Населений пункт	Область	Тип населеного пункту
Верховна Рада України		Національний	
Верховна Рада України		Національний	
Відділ поведінкових факторів ризику ДУ «Центр громадського здоров'я МОЗ України»		Національний	
Департамент кліматичної політики та збереження озонового шару Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів		Національний	
Державне агентство розвитку туризму України		Національний	
Директорат громадського здоров'я та профілактики захворюваності МОЗ		Національний	
Директорат просторового планування територій та архітектури Міністерства розвитку громад та територій України		Національний	
ДП «ДерждорНДІ»		Національний	
Сервісна підтримка Укрзалізниці		Національний	
Укравтодор		Національний	
Укравтодор, Офіс підтримки реформ		Національний	
Приміська служба Південно-Західної залізниці		Регіональний	
ТОВ «Е-ВІНГС»		Національний	
ТОВ «Некстбайк Україна»		Національний	
ГО «Українська асоціація аудиторів безпеки автомобільних доріг»		Національний	
U-Cycle (Асоціація велосипедистів Києва)		Національний	
veliki.ua kiwi - scooter sharing nextbike.ua		Національний	
ГО «Туристичне товариство «Карпатські стежки»		Національний	
Egis Ukraine		Міжнародний	
Служба автомобільних доріг Львівської області	Львівська область	Львівська	Область
Служба автомобільних доріг в Одеській області	Одеська область	Одеська	Область
Донецька обласна державна адміністрація	Донецька область	Донецька	Область
Донецька обласна державна адміністрація	Донецька область	Донецька	Область
Донецька обласна державна адміністрація	Донецька область	Донецька	Область
Донецька обласна державна адміністрація	Донецька область	Донецька	Область
Донецька обласна державна адміністрація	Донецька область	Донецька	Область
Чернігівська обласна державна адміністрація	Чернігівська область	Чернігівська	Область
Чернігівська обласна державна адміністрація	Чернігівська область	Чернігівська	Область
Департамент охорони здоров'я облдержадміністрації	Обласний	Обласний	Область
Баришівська районна державна адміністрація	Баришівський район	Київська	Район
Бахмутська міська рада	Бахмут	Донецька	Місто
Білоцерківська міська рада	Біла Церква	Київська	Місто
Білгород-Дністровська міська рада	Білгород-Дністровський	Одеська	Місто
Білопільська міська рада	Білопіль	Сумська	Місто

Назва	Населений пункт	Область	Тип населеного пункту
Богодухівська міська рада	Богодухів	Харківська	Місто
Боярська міська рада	Боярка	Київська	Місто
Бурштинська міська рада	Бурштин	Івано-Франківська	Місто
Васильківська міська рада	Васильків	Київська	Місто
Агенція просторового розвитку Вінницької міської ради	Вінниця	Вінницька	Місто
Вінницька міська рада	Вінниця	Вінницька	Місто
Вознесенська міська рада	Вознесенськ	Миколаївська	Місто
Гніванська міська рада	Гнівань	Вінницька	Місто
Горішньоплавнінська міська рада	Горішні Плавні	Полтавська	Місто
Гуляйпільська міська рада	Гуляйполе	Запорізька	Місто
Енергодарська міська рада	Енергодар	Запорізька	Місто
Енергодарська міська рада	Енергодар	Запорізька	Місто
ГО «ВелоЖитомир»	Житомир	Житомирська	Місто
Комунальне підприємство «Туристичний інформаційний центр»	Запоріжжя	Запорізька	Місто
Зеленодольська міська рада	Зеленодольськ	Дніпропетровська	Місто
Золочівська міська рада	Золочів	Львівська	Місто
Івано-Франківська міська рада	Івано-Франківськ	Івано-Франківська	Місто
ТОВ «Оресунд»	Івано-Франківськ	Івано-Франківська	Місто
Ізюмська міська рада	Ізюм	Харківська	Місто
Кам'янець-Подільська міська рада	Кам'янець-Подільський	Хмельницька	Місто
Кам'янець-Подільська міська рада	Кам'янець-Подільський	Хмельницька	Місто
Кам'янка-Бузька міська рад	Кам'янка-Бузька	Львівська	Місто
Канівська міська рада	Канів	Черкаська	Місто
Карлівська міська рада	Карлівка	Полтавська	Місто
Київська міська державна адміністрація	Київ	Київ	Місто
Київська міська державна адміністрація	Київ	Київ	Місто
Не вказано	Київ	Київ	Місто
Конотопська міська рада	Конотоп	Сумська	Місто
Коростишівська міська рада	Коростишів	Житомирська	Місто
Коростишівська міська рада	Коростишів	Житомирська	Місто
Костянтинівська міська рада	Костянтинівка	Донецька	Місто
Костянтинівська міська рада	Костянтинівка	Донецька	Місто
Краматорська міська рада	Краматорськ	Донецька	Місто
Краматорська міська рада	Краматорськ	Донецька	Місто
ГО «Велокривбас»	Кривий Ріг	Дніпро-петровська	Місто
Ладизинська міська рада	Ладизин	Вінницька	Місто
Лозівська міська рада	Лозова	Харківська	Місто
Лозівська міська рада	Лозова	Харківська	Місто

Назва	Населений пункт	Область	Тип населеного пункту
Lviv Bicycle Club	Львів	Львівська	Місто
КП «Інститут просторового розвитку»	Львів	Львівська	Місто
ЛКП «Львівавтодор»	Львів	Львівська	Місто
Львівська міська рада	Львів	Львівська	Місто
Малинська міська рада	Малин	Житомирська	Місто
Маріупольська міська рада	Маріуполь	Донецька	Місто
Маріупольська міська рада	Маріуполь	Донецька	Місто
КУ «Агенція розвитку Мелітополя»	Мелітополь	Запорізька	Місто
Мереф'янська міська рада	Мерефа	Харківська	Місто
Ініціативна група «Велорух Миколаїв»	Миколаїв	Миколаївська	Місто
Миргородська міська рада	Миргород	Полтавська	Місто
Моршинська міська рада	Моршин	Львівська	Місто
Веселівська селищна рада	Веселівська селищна ОТГ	Запорізька	ОТГ
Коломийська ОТГ	Коломийська ОТГ	Івано-Франківська	ОТГ
Межівська селищна ОТГ	Межівська селищна ОТГ	Дніпропетровська	ОТГ
Меїжвська селищна ОТГ	Межівська селищна ОТГ	Дніпропетровська	ОТГ
Васильківська районна державна адміністрація	Васильківський район	Київська	Район
Кременчуцька районна рада	Кременчуцький район	Полтавська	Район
Білопільська сільська рада	Білопіль	Вінницька	Село
Михайлівська сільська рада	Михайлівка	Полтавська	Село
Нововолинська міська рада	Нововолинськ	Волинська	Місто
Новопсковська селищна рада	Новопсков	Луганська	ОТГ
Обухівська міська рада	Обухів	Київська	Місто
Обухівська міська рада	Обухів	Київська	Місто
Овруцька міська рада	Овруч	Житомирська	Місто
ГО «ВелоВектор»	Одеса	Одеська	Місто
Олександрійська міська рада	Олександрія	Кіровоградська	Місто
Олешківська міська рада	Олешки	Херсонська	Місто
Первомайська міська рада	Первомайськ	Миколаївська	Місто
Першотравенська міська рада	Першотравенськ	Дніпропетровська	Місто
Петропавлівська сільська рада Куп'янського району Харківської області	Петропавлівка	Харківська	Село
Печеніжинська селищна рада	Печеніжин	Івано-Франківська	ОТГ
Покровська селищна рада	Покровська селищна ОТГ	Дніпро-петровська	ОТГ
Пологівська міська рада	Пологи	Запорізька	Місто
Полтавська міська рада	Полтава	Полтавська	Місто
Присиваська сільська рада	Присиваська сільська ОТГ	Херсонська	ОТГ
Пустомитівська міська рада	Пустомити	Львівська	Місто
Не вказано	Радомишль	Житомирська	Місто
Спілка велосипедистів Рівного	Рівне	Рівненська	Місто

Назва	Населений пункт	Область	Тип населеного пункту
Рубіжанська міська рада	Рубіжне	Луганська	Місто
Сватівська міська рада	Сватове	Луганська	Місто
Військово-цивільна адміністрація міста Сєверодонецьк	Сєверодонецьк	Луганська	Місто
КДЮСШ 2 м. Сєверодонецьк	Сєверодонецьк	Луганська	Місто
ГО «Лабораторія малого бізнесу»	Славутич	Київська	Місто
ГО «Райдер Ікс»	Славутич	Київська	Місто
Славутицька міська рада	Славутич	Київська	Місто
Славутицька міська рада	Славутич	Київська	Місто
Славутицька міська рада	Славутич	Київська	Місто
Сновська міська рада	Сновськ	Чернігівська	Місто
Сосницька селищна рада	Сосницька селищна ОТГ	Чернігівська	ОТГ
Сосницька селищна рада	Сосницька селищна ОТГ	Чернігівська	ОТГ
Старосалтівська ОТГ	Старосалтівська ОТГ	Харківська	ОТГ
Сумська міська рада	Суми	Сумська	Місто
Тлумацька міська рада	Тлумач	Івано-Франківська	Місто
Тростянецька міська рада	Тростянець	Сумська	Місто
Турківська міська рада	Турка	Львівська	Місто
Тячівська міська рада	Тячів	Закарпатська	Місто
Херсонська міська рада	Херсон	Херсонська	Місто
Хмільницька міська рада	Хмільник	Вінницька	Місто
Чернечинська ОТГ	Чернечинська ОТГ	Сумська	ОТГ
Чернівецька міська рада	Чернівці	Чернівецька	Місто
Чернігівська міська рада	Чернігів	Чернігівська	Місто
Чорківська міська рада	Чортків	Тернопільська	Місто
Чугуївська міська рада	Чугуїв	Харківська	Місто

