

DOI 10.32782/2786-9156.109.1.135-147
УДК 349.42

Червінчук А. В., кандидат юридичних наук, старший дослідник, завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ (м. Кривий Ріг, Україна)

e-mail: chervin_a@ukr.net

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7893-6632>

Атаманенко Ю. Ю., кандидат технічних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ (м. Кривий Ріг, Україна)

e-mail: julia.atamanenko@ukr.net

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7423-9880>

Цуркаленко Ю. В., кандидат юридичних наук, стипендіатка фонду Філіп Шварц ініціатива Університету Регенсбургу (м. Регенсбург, Федеративна Республіка Німеччина)

e-mail: Juliiia.Tsurkalenko@jura.uni-regensburg.de

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-9201-4690>

ВЕЛОСИПЕДНА МОБІЛЬНІСТЬ ШКОЛЯРІВ В УКРАЇНІ: ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ТА СУСПІЛЬНА ДУМКА (ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ ЕМПІРИЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ)

Стаття присвячена аналізу правового регулювання й соціальних аспектів велосипедної мобільності школярів в Україні. З огляду на популярність велосипедного транспорту, що зростає, серед дітей, досліджено правові норми, які визначають вікові обмеження, правила користування велосипедами й рівень їх дотримання. Проведене емпіричне дослідження дало змогу оцінити рівень обізнаності батьків про чинне законодавство, виявити ключові проблеми у сфері безпеки дітей-велосипедистів і визначити фактори, що впливають на популярність велосипедного транспорту серед школярів.

Результати опитування 43 480 батьків свідчать про недостатній рівень правової обізнаності щодо використання велосипедів дітьми. Значна частина респондентів підтримує ідею дозволу руху дітей на велосипедах по тротуарах, проте існують розбіжності у ставленні до максимального віку для їзди дітей тротуарами. Батьки також висловлюють підтримку можливості руху дітей по дорозі в супроводі дорослих, що є потенційним компромісним рішенням між безпекою та мобільністю школярів.

Окремо розглянуто проблему використання захисних засобів: лише 4,1% дітей постійно носять велошоломи, що суттєво підвищує ризик отримання травм. Водночас майже третина опитаних дітей розпочинає самостійні поїздки вже у віці 6–7 років, що створює додаткові виклики для їхньої безпеки.

На основі отриманих даних запропоновано комплексні заходи з удосконалення правового регулювання, розширення велоінфраструктури й запровадження освітніх програм з безпечної їзди на велосипеді. Зокрема, рекомендовано чіткіше регламентувати вікові обмеження щодо руху на дорогах, стимулювати створення велодоріжок та інтегрувати в шкільну програму навчання правил дорожнього руху для велосипедистів. Окремо наголошено на необхідності законодавчого закріплення й розширення можливостей для руху дітей на велосипедах у супроводі дорослих.

Таким чином, реалізація запропонованих заходів сприятиме покращенню безпеки дітей-велосипедистів, підвищенню рівня їхньої мобільності й формуванню сталої велокультури серед молоді в Україні.

Ключові слова: велосипедна мобільність, правове регулювання, безпека дорожнього руху, освіта, екологічний транспорт.

Постановка проблеми. Сьогодні велосипед є невід'ємною частиною нашого повсякденного життя, адже він символізує екологічність, сучасність та інновації, а регулярна їзда на ньому допомагає покращити здоров'я серцево-судинної системи й зменшує ймовірність ожиріння [1]. Сучасні тенденції урбанізації та екологічної мобільності ставлять перед суспільством важливі питання щодо розвитку альтернативних видів транспорту, особливо серед молоді. Велосипедна мобільність школярів є не лише засобом пересування, а й інструментом формування екологічно свідомої поведінки, фізичної активності й безпечного дорожнього руху. Однак в Україні існують нормативні обмеження щодо використання велосипедів неповнолітніми, а відсутність комплексної системи навчання велокультури в школах зумовлює численні ризики.

Отже, постає питання: як ми можемо більше популяризувати безпечну їзду на велосипеді серед дітей шкільного віку? Адже в Україні діти до 14 років не мають права їздити на велосипедах дорогами загального користування, крім дітей віком до 7 років на дитячих велосипедах, що рухаються по тротуару в супроводі дорослих. Тоді як у багатьох країнах світу вже є власні циклічні навчальні програми, які розроблені для того, щоб забезпечити наступне покоління навичками, необхідними для створення сталої велосипедної мобільності серед школярів. В Україні нині відсутні концептуальні підходи до велосипедної освіти в загальноосвітніх навчальних закладах. Тому, на думку авторів, одним із перших кроків удосконалення зазначеного питання є опитування батьків здобувачів освіти з метою дослідження стану розвитку велосипедної мобільності в Україні серед дітей шкільного віку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання велосипедної мобільності активно обговорюється в суспільстві та є предметом досліджень багатьох закордонних науковців, таких як: А. Беккер, Дж. Кері, Л. Чіарелло, В. Феррарі, А. Гуніа, С. Дженні, Л. Джонсон, Р. Палізано, Д. Шаффнер, А. Спітл, С. Шен, Й. Шенінг, А. Тевараджа, М. Валлен [2–8]. Одні акцентують увагу на їзді на велосипеді для фізичної активності, фітнесу і тренування навичок їзди на двоколісному велосипеді, інші – на аналізі правових і навчальних рамок велосипедної освіти. Наприклад, у науковій статті «Verkehrropsychologische und – pädagogische best-practice-Empfehlungen für sichere Verkehrsteilnahme als Rad fahrendes Kind» автори проаналізували навчальні програми, якими користуються навчальні заклади Австрії, Німеччини та Швейцарії, узагальнили їх переваги й недоліки [9]. Дж. Старк та М. Мещик у науковій роботі запропонували стратегію усунення прогалин щодо інтервенційних досліджень для навчання дітей їзди на велосипеді [10]. Варто зазначити, що нині лише деякі позашкільні програми країн Європейського Союзу мають фізичні й фінансові ресурси для того, щоб забезпечити навчання дітей і молоді безпечної їзди на велосипеді та підвищення обізнаності щодо безпеки дорожнього руху. Тому такі питання, як підхід до навчання безпечної їзди на велосипеді дітей, які вперше знайомляться з адаптивною їздою, та які фактори є більш вагомими для безпечної їзди, і досі залишаються дискусійними й потребують більш ґрунтовного дослідження.

Формулювання цілей. Метою статті є аналіз правових і соціальних аспектів велосипедної мобільності школярів, оцінювання рівня обізнаності батьків щодо правил дорожнього руху й визначення можливих шляхів удосконалення нормативного регулювання на основі емпіричного дослідження.

Виклад основного матеріалу. Для напрацювання емпіричної бази досліджуваного питання щодо необхідності навчання велосипедної мобільності дітей шкільного віку авторський колектив Донецького державного університету внутрішніх справ у період з 19 грудня 2024 року по 25 січня 2025 року провів онлайн-опитування за допомогою

Google Forms серед батьків здобувачів загальної середньої освіти в усіх регіонах України (крім тимчасово окупованої території).

Серед 43 480 опитаних респондентів 846 (1,9%) – це мешканці столиці; 2 260 (5,2%) – обласних центрів; 19 668 (45,2%) – інших міст; 6 229 (14,3%) і 14 477 (33,3%) – мешканці селищ і сіл відповідно. Загалом опитуванням охоплено 22 774 особи (52,4%) міського населення та 20 706 (47,6%) сільського населення.

Вікова категорія дітей опитаних батьків поділилася так: 6–7 років – 5 435 (12,5%), 8–9 років – 8 268 (19,0%), 10–11 років – 10 163 (23,4%), 12–13 років – 9 367 (21,5%), 14 років і старше – 10 247 (23,6%).

З метою вивчення «велосипедного клімату» в сім'ях школярів досліджено стан користування велотранспортом батьками. Виявилося, що часто використовують велосипеди лише 23,8% (10 332) респондентів, їздять дуже рідко 41,5% (18 039), а 26,2% (11 396) опитаних не користуються велосипедами взагалі, 8,5% (3 714) батьків навіть не вміють вправлятися з велосипедом. Серед батьків, які часто користуються велосипедами, переважають мешканці сіл – 5 029 (48,7%) й селищ – 1 937 (18,8%). Загалом 33,6% сільського населення постійно використовують велосипеди для пересування. Водночас серед міського населення лише 14,8% опитаних є постійними користувачами велотранспорту. При цьому найнижчий показник велосипедної активності батьків (8,1%) в обласних центрах країни (див. таблицю 1).

Серед учасників опитування найбільша кількість респондентів (41,5%) – це ті, хто дуже рідко користується велосипедом, хоч і вміє ним керувати. При цьому відсоток таких батьків стабільно високий у всіх категоріях населених пунктів і становить від 37,0% до 44,4% (див. таблицю 2).

Отже, можна припустити, що потенційно ці респонденти могли б частіше використовувати велосипеди за сприятливих умов для велосипедного руху, поліпшення інфраструктури й підвищення безпеки велосипедистів.

Таблиця 1

Дані щодо кількості батьків, які часто користуються велосипедом

Категорія населених пунктів	Кількість респондентів, усього	Кількість респондентів, які часто користуються велосипедом	Питома вага, %	% до кількості респондентів цих населених пунктів
Столиця	846	81	0,78	9,6
Обласний центр	2 260	184	1,8	8,1
Інші міста	19 668	3 101	30,0	15,8
Селище	6 229	1 937	18,8	31,1
Село	14 477	5 029	48,7	34,7
Усього	43 480	10 332	100	23,8

Таблиця 2

Дані щодо кількості батьків, які дуже рідко користуються велосипедом

Категорія населених пунктів	Кількість респондентів, усього	Кількість респондентів, які дуже рідко користуються велосипедом	Питома вага, %	% до кількості респондентів цих населених пунктів
Столиця	846	376	2,1	44,4
Обласний центр	2 260	836	4,6	37,0
Інші міста	19 668	7 931	44,0	40,3
Селище	6 229	2 700	15,0	43,4
Село	14 477	6 196	34,4	42,8
Усього	43 480	18 039	100	41,5

Понад чверть опитаних (11 396, або 26,2%) уміє керувати велосипедом, проте не користується велосипедами взагалі. Тенденція збільшення таких респондентів зворотно пропорційна розмірам населених пунктів. Якщо в селах цей показник становить лише 16,2%, то в обласних центрах і столиці – 42,8% та 34,4% відповідно. Водночас 3 714 (8,5%) опитаних респондентів зізналися, що вони взагалі не вміють керувати велосипедом. При цьому питома вага міських мешканців, які не володіють такими навичками, майже вдвічі більша, ніж у сільських населених пунктах.

Згідно з результатами опитування, найбільш поширений вік для навчання дітей керування велосипедами становить 4–5 років (рис. 1). Саме в цьому віці 43,6% дітей респондентів опанували премудрості двоколісної їзди; 10,3% дітей змогли оволодіти вміннями тримати рівновагу на двох колесах ще раніше – до 3 років; 27,6% навчилися їздити на велосипеді у віці 6–7 років. Загалом до досягнення 7-річного віку більшість дітей (81,5%) уже вміє вправлятися з велосипедами. Проте, за результатами опитування, з'ясовано, що залишається 8,0% дітей шкільного віку, які не вміють керувати велосипедом.

Логічно, що зі збільшенням віку дітей кількість тих, хто не вміє керувати велосипедом, поступово зменшується, і частка дітей, які до 14 років не навчилися їздити на велосипеді, становить 13,6%, тобто лише 1,1% від загальної кількості учасників опитування (див. таблицю 3).

Водночас варто відзначити, що частка школярів, котрі не вміють керувати велосипедом і виховуються батьками, які не володіють такими вміннями, у міру дорослішання дітей поступово збільшується. Так, якщо в дітей 6–7-річного віку, які не вміють керувати велосипедом, лише 17,1% батьків також не вміють вправлятися з велосипедами, то у віці 14 років і старше питома вага таких респондентів становить майже половину (42,4%). Така тенденція свідчить про значний вплив сімейної велосипедної активності на розвиток відповідних навичок у дітей.

На провокативне запитання щодо віку, з якого дитина почала кататися на велосипеді з однолітками без супроводу дорослих, понад чверть опитаних (26,8%) зізналися, що їхні діти вже із 6–7 років почали поїздки без нагляду, ще майже третина опитаних відповіла, що діти розпочали такі поїздки у віці 8–9 років (див. таблицю 4). Зага-

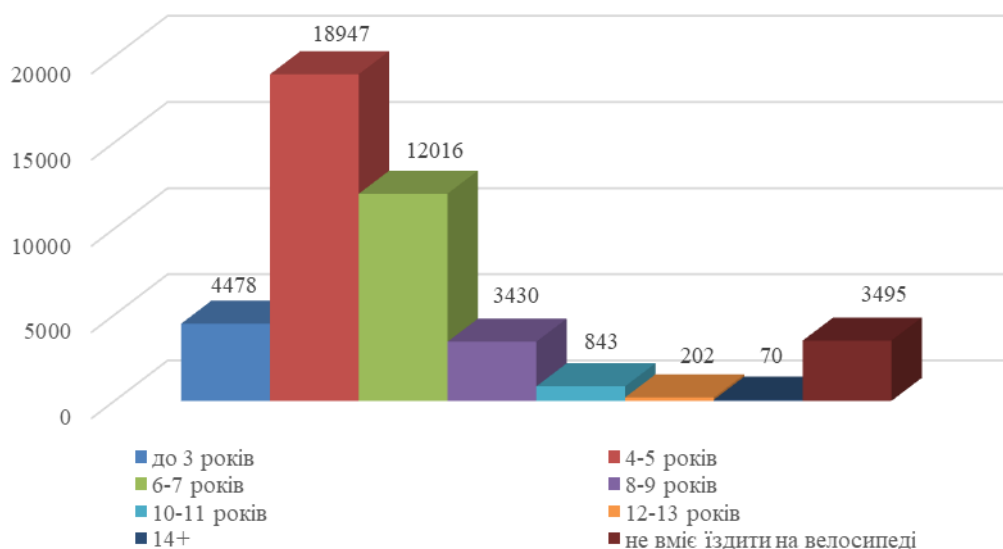


Рис. 1. Набуття дітьми навичок керування велосипедом

Таблиця 3

Взаємозв'язок між дітьми, які вміють їздити на велосипеді, і батьками, які не вміють їздити на велосипеді

Вік дітей (років)	Діти, які вміють їздити	% від тих, хто не вміє їздити	Із них діти, батьки яких не вміють їздити											
			столиця		обл. центр		місто		селище		село		усього	
			к-ть	%	к-ть	%	к-ть	%	к-ть	%	к-ть	%	к-ть	%
6-7	994	28,4	6	0,6	13	1,3	96	9,6	18	1,8	37	3,7	170	17,1
8-9	934	26,7	10	1,1	17	1,8	148	15,8	17	1,8	59	6,3	251	26,9
10-11	641	18,3	6	0,9	18	2,8	128	20,0	14	2,2	29	4,5	195	30,4
12-13	452	12,9	4	0,9	15	3,3	100	22,1	12	2,6	19	4,2	150	33,2
14+	474	13,6	8	1,7	18	3,8	139	29,3	12	2,5	24	5,1	201	42,4
Усього	3495	100	34	1,0	81	2,3	967	27,7	73	2,1	168	4,8	967	27,7

Таблиця 4

Розподіл початку велосипедної активності дітей за категоріями населених пунктів

	Київ		Області центри		Міста		Селища		Села		Усього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
6-7 років	188	22,2	379	16,8	4305	21,9	1880	30,2	4884	33,7	11636	26,8
8-9 років	165	19,5	549	24,3	4882	24,8	1846	29,6	4477	30,9	11919	27,4
10-11 років	118	13,9	367	16,2	3317	16,9	1036	16,6	2183	15,1	7021	16,5
12-13 років	42	5,0	134	5,9	1255	6,4	316	5,0	612	4,2	2359	5,4
14+ років	37	4,3	69	3,1	478	2,4	100	1,6	201	1,4	885	2,0
Не їздять	296	35,0	762	33,7	5431	27,6	1051	16,9	2120	14,6	9660	22,2
Усього	846	100	2260	100	19668	100	6229	100	14477	100	43480	100

лом у таких подорожах у віці до 11 років брали участь уже 70,3% дітей респондентів. При цьому в сільських населених пунктах діти раніше починають спільні самотійні поїздки, ніж у містах.

Провокативність цього запитання полягає в тому, що батьки щиро визнають факти безконтрольних з боку дорослих спільних велопоїздок дітей, які потенційно можуть здійснюватися в недозволених місцях (тротуарах, проїзній частині, узбіччі тощо), адже належна велосипедна інфраструктура в українських населених пунктах майже відсутня. Таким чином, лише 2,0% респондентів безумовно дотримувалися встановлених Правилами дорожнього руху України обмежень руху на велосипедах по дорозі дітей віком до 14 років.

Крім зазначених питань, до анкети було включено питання щодо використання дітьми велосипедних шоломів, адже в Україні рівень використання таких засобів залишається вкрай низьким. Ця проблема притаманна багатьом країнам, тому неодноразово ставала предметом дослідження багатьох науковців усього світу [21-23].

Отже, лише 4,1% учасників опитування повідомили, що їхні діти постійно користуються шоломами під час їзди на велосипеді. При цьому найактивнішими користувачами шоломів є наймолодші школярі 6-7 років, що мешкають у м. Києві (12,9%). Удвоє менший цей показник (6,0%) серед їхніх однолітків – мешканців невеликих міст, а діти цього віку, що мешкають у селах, лише у 2,8% випадків постійно використовую-

ють велошоломи. Водночас коефіцієнт використання захисних шоломів із віком хоч і набуває тенденції до зменшення, але не набуває великих показників. Так, у віці 6–7 та 8–9 років постійними користувачами велошоломів є 4,9% дітей, 10–11 років – 3,9%, 12–13 років – 3,3%, а у віці 14 років і старше – 4,0%.

Утім значна кількість батьків проявляє турботу про безпеку дітей. Майже чверть школярів, які користуються велосипедами (24,0%), мають велошоломи. Проте значна частка респондентів (15,9%) констатують, що діти не завжди користуються шоломами, хоч і мають такий захисний засіб. При цьому за віковими групами найменше таких школярів у наймолодших (67 років – 12,1%) і найстарших (14+ – 11,7%) дітей. Найбільша частка дітей (20,1%), які мають шоломи й не завжди ними користуються, – у віці 8–9 років, а зі збільшенням віку їх частка поступово зменшується. Наймасовішою категорією школярів є ті, хто керують велосипедами без мотошоломів. Їхня частка серед учасників опитування становить 63,3%. Таке явище більш поширене в сільських населених пунктах і збільшується в усіх категоріях поселень з підвищенням віку велосипедистів.

Переважна частина батьків, що взяли участь в опитуванні, обізнані щодо вікових обмежень для руху дітей на велосипедах. 29,6% респондентів заявили, що точно знають про вік дітей і місця, де вони можуть їздити на велосипедах, 43,1% вважають, що достатньо обізнані із цих питань (рис. 2).

Водночас кожен п'ятий учасник опитування (20,5%) зізнався, що не знає про такі обмеження. При цьому відсоток таких батьків дещо вищий у містах, особливо в столиці, ніж у сільських населених пунктах (див таблицю 5).

Ще 4% відсотки опитаних вважають, що в супроводі дорослих дитина може їздити за будь-яких умов, тоді як 2,8% батьків переконані, що дитина може їздити де завгодно, аби не на дорозі.

Переважна кількість батьків (19 474, або 44,8%) вважає, що дітям варто дозволити їздити по тротуарам до 14-річного віку (рис. 3), тоді як підтримують чинні норми про дозвіл руху на велосипедах дітей до 7 років лише 9,6% (4 181) опитаних. Вод-



Рис. 2. Обізнаність батьків щодо участі дітей у дорожньому русі на велосипедах

Таблиця 5

Батьки не знають вікових обмежень дітей для їзди на велосипеді

	Усього респондентів	Кількість батьків, які не знають вікових обмежень дітей для їзди на велосипеді	% від загальної кількості
Київ	846	229	27,1
Обласні центри	2 260	509	22,5
Міста	19 668	4 080	20,7
Селища	6 229	1 180	18,9
Села	14 477	2 905	20,1
Усього	43 480	8 903	20,5

ночас 8,1% (3 532) респондентів зазначають, що такий вік може бути зменшений до 6 років.

Окрім панівної думки батьків щодо дозволу 14-річним велосипедистам здійснювати рух по тротуарах, варто відзначити пікові значення відповідей респондентів щодо дозволу такого руху до 7 (9,6%), 10 (12,9%) і 12 (9,4%) років. Хоч питома вага цих показників невелика, але сумарно максимально допустимим віком їзди на велосипеді в 10 років вважають 40,4%, а у 12 років – 52,2% опитаних.

У розрізі категорій населених пунктів мешканці міст більше схиляються до підвищення віку дітей, дозволеного для руху велосипедами по тротуарах, і становить 48,2–49,7%, тоді як у сільській місцевості респонденти менш категоричні, хоча частка опитаних із такою позицією також висока і становить 39,3–40,2% (див. таблицю 6).

Майже третина батьків (31,4%) вважає, що діти можуть брати участь у дорожньому русі на велосипедах у супроводі дорослих із 14-річного віку. При цьому майже 10,0% опитаних узагалі не застосовували б віковий ценз, якщо дитину на велосипеді супроводжує доросла людина. 17,3% вважають, що 7-річні діти можуть їздити по дорозі разом із дорослими, ще 6,4% респондентів дозволили б такі подорожі 8-річним дітям. Понад половину опитаних (52,8%) допускають, що вже у віці 10 років діти можуть їздити велосипедом по дорозі в супроводі дорослих (рис. 4).

Таблиця 6

Щодо підвищення віку дітей, дозволеного для руху велосипедами по тротуарах

	Київ		Обласні центри		Міста		Селища		Села		Усього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
До 6 років	64	7,6	153	6,8	1394	7,1	617	9,9	1304	9,0	3532	8,1
До 7 років	116	13,7	282	12,5	1858	9,5	586	9,4	1339	9,3	4181	9,6
До 8 років	34	4,0	89	3,9	894	4,6	409	6,6	969	6,7	2395	5,5
До 9 років	21	2,5	69	3,1	673	3,4	314	5,0	772	5,3	1849	4,3
До 10 років	92	10,9	225	10,0	2187	11,1	890	14,3	2209	15,3	5603	12,9
До 11 років	16	1,9	40	1,8	444	2,3	163	2,6	385	2,7	1048	2,4
До 12 років	82	9,7	252	11,2	1823	9,3	562	9,0	1380	9,5	4099	9,4
До 13 років	13	1,5	51	2,3	614	3,1	184	3,0	438	3,0	1300	3,0
До 14 років	408	48,2	1099	48,6	9781	49,7	2504	40,2	5681	39,3	19473	44,8
Усього	846	100	2260	100	19668	100	6229	100	14477	100	43480	100

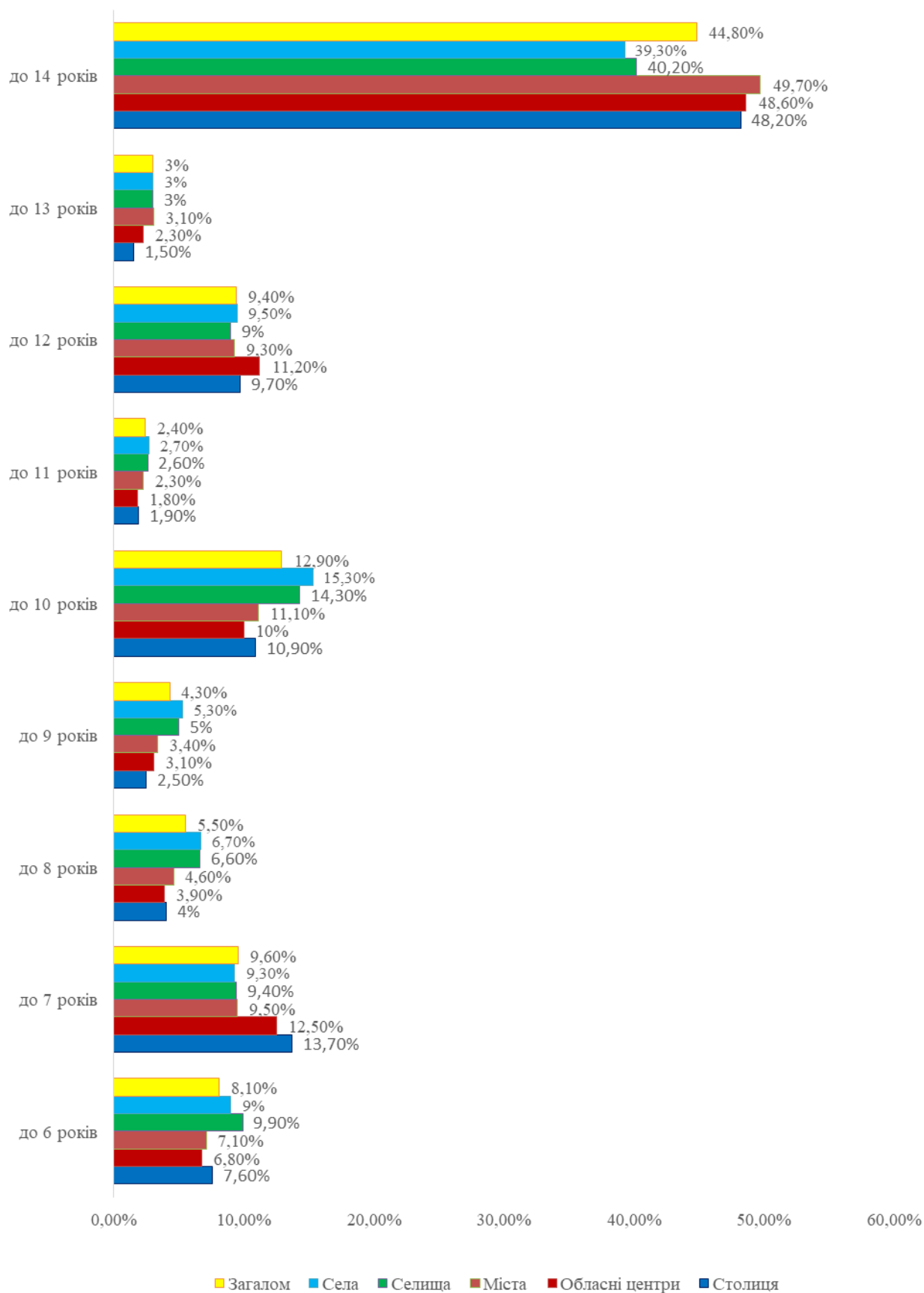


Рис. 3. Думка батьків щодо руху дітей на велосипедах по тротуару

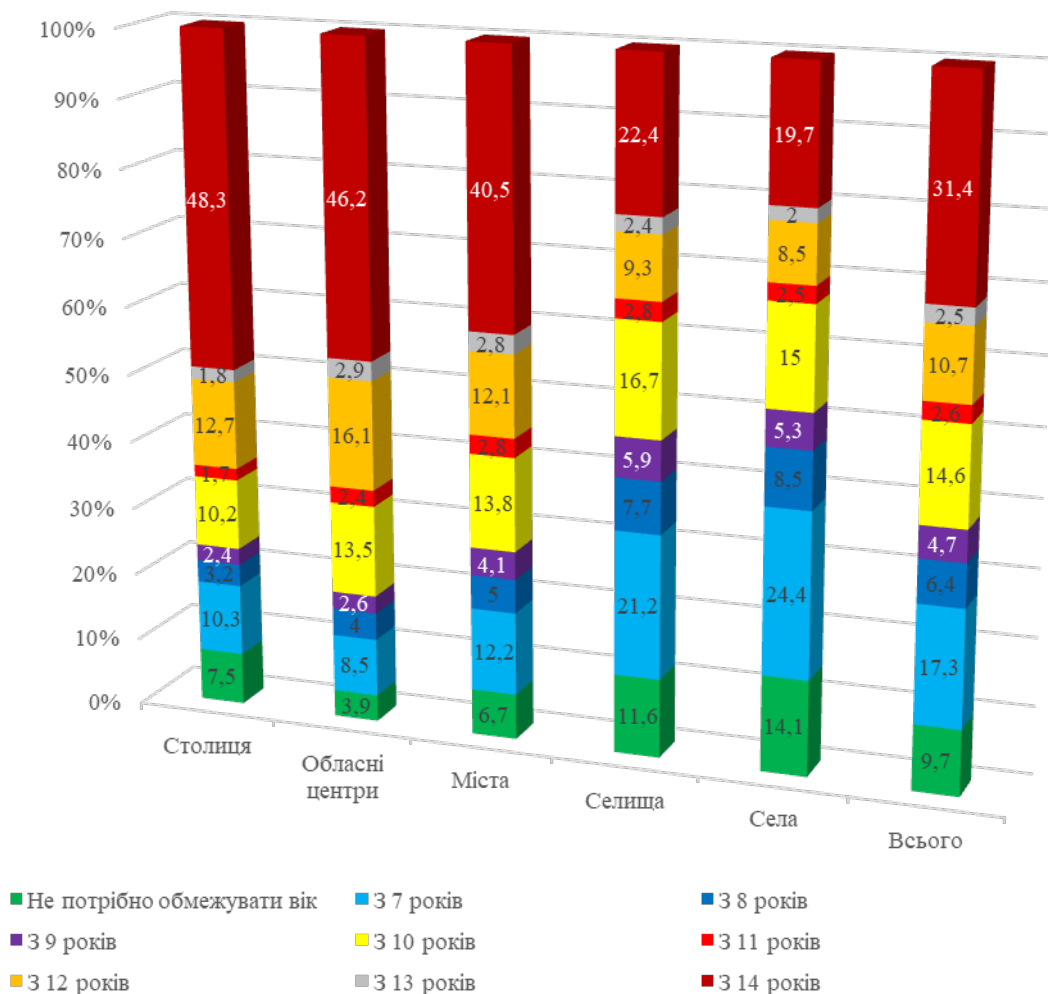


Рис. 4. Вікові обмеження руху дітей велосипедом у супроводі дорослих

Цікаво, що частка батьків, які підтримують максимальний вік дітей для спільних подорожей із дорослими, знижується зі зменшення розмірів населених пунктів проживання респондентів. Так, серед мешканців столиці 48,3% батьків відповіли, що доцільно допускати такі подорожі лише із 14 років, в обласних центрах питома вага таких респондентів становила 46,2%, в інших містах – 40,5%, а селищах і селах – 22,4% та 19,7% відповідно.

Варто відзначити, що більш активні до велопоїздок батьки схильні до зниження вікового цензу дітей для спільних поїздок. Так, батьки, які часто користуються велосипедами, у 12,3% відповідей пропонують не застосовувати вікові обмеження взагалі, а у 24,1% випадках вважають достатніми обмеження до 7-річного віку. Дві третини (66,0%) таких батьків готові до спільних поїздок із 10-річними дітьми (див. таблиця 7).

Водночас батьки, які самі не вміють їздити на велосипеді, виступають за максимальне збільшення віку дітей для участі в спільних поїздках із дорослими. 41,9% таких батьків вважають, що лише із 14 років дитині можна їздити по дорозі навіть у супроводі дорослих.

Більшість респондентів (65,0%) підтримує чинні сьогодні обмеження мінімального віку велосипедистів, які беруть участь у дорожньому русі, на рівні 14 років [11; 12]. Проте значна частка батьків вважає, що такий вік може бути зменшений. 21,0% батьків відпустили б у самостійні велопоїздки дітей у 10-річному віці, а у 12 років частка таких батьків уже становить 31,2%. Однак думки батьків із цього питання дещо від-

Таблиця 7

Вплив веломобільності батьків на думку щодо вікових обмежень руху дітей велосипедом у супроводі дорослих

	Батьки не вміють їздити		Батьки вміють керувати, але не користуються велосипедом		Батьки дуже рідко їздять на велосипеді		Батьки часто користуються велосипедом		Усього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
Не потрібно обмежувати вік	331	8,9	902	7,9	1726	9,6	1269	12,3	4228	9,7
Із 7 років	478	12,9	1391	12,2	3178	17,6	2488	24,1	7534	17,3
З 8 років	152	4,1	551	4,8	1231	6,8	868	8,4	2802	6,4
З 9 років	130	3,5	431	3,8	869	4,8	597	5,8	2027	4,7
З 10 років	466	12,6	1549	13,6	2732	15,1	1599	15,5	6346	14,6
З 11 років	94	2,5	285	2,5	510	2,8	258	2,5	1147	2,6
З 12 років	402	10,8	1363	12,0	1962	10,9	934	9,0	4662	10,7
З 13 років	106	2,9	299	2,6	462	2,6	203	2,0	1070	2,5
З 14 років	1555	41,9	4625	40,6	5368	29,8	2116	20,5	13664	31,4
Усього	3714	100	11396	100	18038	100	10332	100	43480	100

різняються залежно від категорії населених пунктів, де вони проживають. Так, мешканці столиці й обласних центрів наполягають на 14-річному мінімальному віці велосипедистів у 85,3% і 86,1% відповідей, а серед мешканців сіл частка прибічників таких обмежень становить лише 49,0%. Водночас сільські жителі більше схиляються до зменшення вікових обмежень. Зокрема, 31,7% мешканців сіл і селищ вважають можливою участь у дорожньому русі 10-річних велосипедистів, 45,4% згодні на зменшення вікового цензу до 12 років.

Також спостерігаються деякі розбіжності між позиціями батьків, які часто користуються велосипедами, і тими, які не є велосипедистами. Якщо серед перших близько половини (51,6%) прибічників чинних вікових обмежень, то в іншій категорії частка таких прибічників сягає трьох чвертей опитаних (близько 75,0%). Водночас 45,0% батьків – постійних користувачів велосипедів – вважають можливим зменшити мінімальний вік велосипедистів до 12 років, але прибічників такої ідеї серед батьків, які не вміють їздити на велосипеді, усього 22,5%, а серед батьків, які вміють керувати, але не користуються велосипедом, – 21,5%.

Щодо навчання дітей навичок безпечного керування велосипедом більшість респондентів (85,3%) вважає, що цими питаннями мають опікуватися батьки, ще 7,5% опитаних покладається на школу, 4,9% розраховують на поліцію, 2,3% – на інші організації (див. таблицю 8).

Водночас у селах батьки менше сподіваються на допомогу поліції та інших організацій у навчанні дітей безпечного керування, а більше розраховують на власні зусилля та школу. Мешканці міст удвічі більше в цих питаннях довіряють поліцейським і представникам інших організацій, ніж сільські жителі.

Висновки. Дослідження велосипедної мобільності школярів в Україні виявило, що цей вид транспорту має значний потенціал для розвитку, проте потребує вдосконалення правового регулювання й інфраструктурної підтримки. Результати опитування батьків свідчать про високий рівень зацікавленості у створенні безпечних умов

Таблиця 8

Щодо питання хто має навчати дітей безпечної їзди

	Київ		Обласні центри		Міста		Селища		Села		Усього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
Батьки	694	82,0	1825	80,8	16396	83,4	5439	87,3	12717	87,8	37071	85,3
Школа	72	8,5	196	8,7	1469	7,5	442	7,1	1087	7,5	3266	7,5
Поліція	46	5,4	176	7,8	1235	6,3	229	3,7	463	3,2	2149	4,9
Інші організації	34	4,0	63	2,8	568	2,9	119	1,9	210	1,5	994	2,3
Усього	846	100	2260	100	19668	100	6229	100	14477	100	43480	100

для пересування дітей на велосипедах. Водночас спостерігається недостатня правова обізнаність щодо вікових обмежень і правил користування велосипедами в міському й сільському середовищі.

Більшість респондентів підтримує ідею дозволу руху дітей на велосипедах по тротуарах, хоч і бачення максимально допустимого віку для такого руху різняться. Батьки позитивно оцінюють можливість спільних велопоїздок із дітьми від 10 років, про що заявили понад половину опитаних. Частка таких респондентів серед батьків, які самі є активними користувачами велотранспорту, сягає двох третин опитаних. Водночас більшість учасників опитування підтримує чинні сьогодні обмеження мінімального віку велосипедистів на рівні 14 років.

На основі отриманих результатів пропонуються внести зміни до законодавства з метою чіткішого регулювання вікових обмежень для користування велосипедами й посилення контролю за їх дотриманням; запровадити загальнонаціональні освітні програми з велосипедної безпеки, які включатимуть практичні заняття з правил дорожнього руху; розширити велоінфраструктуру, зокрема облаштувати велодоріжки та спеціальні зони для навчання школярів.

Таким чином, вирішення зазначених проблем сприятиме розвитку велосипедної мобільності школярів, підвищенню рівня їхньої безпеки та створенню передумов для сталого розвитку екологічного транспорту в Україні.

Напрями подальших наукових досліджень велосипедної мобільності школярів можуть включати поглиблене дослідження ефективності правового регулювання, дослідження впливу інфраструктурних змін (велодоріжок, парковок, освітніх майданчиків) на рівень користування велосипедами, психолого-педагогічні аспекти велосипедної освіти тощо.

Розширення досліджень у цих напрямках допоможе сформулювати комплексний підхід до розвитку безпечної велосипедної мобільності серед школярів в Україні.

Використані джерела:

1. Конвенція про дорожній рух : Конвенція Організації Об'єднаних Націй від 08.11.1968. Дата оновлення: 26.03.2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text (дата звернення: 13.03.2025).
2. Becker A., Jenny S. No Need for Training Wheels: Ideas for Including Balance Bikes in Elementary Physical Education. *Journal of Physical Education, Recreation & Dance*. 2017. Vol. 88 (4). P. 14–21. <https://doi.org/10.1080/07303084.2016.1270789>.

3. Exploring Adaptive Cycling Interventions for Young People with Disability: An Online Survey of Providers in Australia / J. Carey et al. *Journal of Clinical Medicine*. 2023. Vol. 12. <https://doi.org/10.3390/jcm12175523>.
4. Promoting Cycling Skills and Participation with Two-Wheel Bike Riding for Children with Neurodevelopmental Disorders / E. Cyr et al. *Physical & Occupational Therapy In Pediatrics*. 2024. Vol. 44. <https://doi.org/10.1080/01942638.2024.2309669>.
5. Schoen S., Ferrari V., Valdez A. It's Not Just about Bicycle Riding: Sensory-Motor, Social and Emotional Benefits for Children with and without Developmental Disabilities. *Children*. 2022. Vol. 9 (8). <https://doi.org/10.3390/children9081224>.
6. Assessing the effectiveness of an online cycling training for adults to master complex traffic situations / M. Eggermond et al. *Accident Analysis & Prevention*. 2025. Vol. 211. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.107856>.
7. Grand Theft Auto-Based Cycling Simulator for Cognitive Enhancement Technologies in Dangerous Traffic Situations / J. Schöning et al. *Sensors*. 2023. Vol. 23. <https://doi.org/10.3390/s23073672>.
8. Impact of adapted bicycle riding on outcomes for children and adolescents with disabilities: A systematic review / A. Thevarajah et al. *Developmental Medicine & Child Neurology*. 2023. Vol. 65 (4). P. 429–587. <https://doi.org/10.1111/dmcn.15446>.
9. Verkehrspsychologische und – pädagogische best-practice Empfehlungen für sichere Verkehrsteilnahme als Rad fahrendes Kind / B. Schützhofer et al. *Radfahrausbildung im Ländervergleich*. 2016. № 4. P. 153. https://toni-verkehrsfuchs.at/wp-content/uploads/2024/09/Schuetzhofer-et-al.-2016-Radfahren-ZVS_04_2016_153-162.pdf.
10. Stark J., Meschik M. On the Road to Safety: Examining Children's Cycling Skills and Physical Activity Levels. *Children*. 2024. № 11. P. 1556. <https://doi.org/10.3390/children11121556>.
11. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 13.03.2025).
12. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. Дата оновлення: 01.04.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n16> (дата звернення: 13.03.2025).

References:

1. Konventsiiia pro dorozhniirukh : Konventsiiia Orhanizatsii Obiednanykh Natsii vid 08.11.1968 r. Data onovlennia: 26.03.2006 [Convention on Road Traffic : United Nations Convention]. (1968; 2006). Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text [in Ukrainian].
2. Becker, A., & Jenny, S. (2017). No Need for Training Wheels: Ideas for Including Balance Bikes in Elementary Physical Education. *Journal of Physical Education, Recreation & Dance*, vol. 88 (4), 14–21. Retrieved from: <https://doi.org/10.1080/07303084.2016.1270789> [in English].
3. Carey, J., Toovey, R., Spittle, A., Imms, C., & Shields, N. (2023). Exploring Adaptive Cycling Interventions for Young People with Disability: An Online Survey of Providers in Australia. *Journal of Clinical Medicine*, vol. 12. Retrieved from: <https://doi.org/10.3390/jcm12175523> [in English].
4. Cyr, E., Palisano, R., Chiarello, L., & Fragala-Pinkham, M. (2024). Promoting Cycling Skills and Participation with Two-Wheel Bike Riding for Children with Neurodevelopmental Disorders. *Physical & Occupational Therapy In Pediatrics*, vol. 44. Retrieved from: <https://doi.org/10.1080/01942638.2024.2309669> [in English].
5. Schoen, S., Ferrari, V., & Valdez, A. (2022). It's Not Just about Bicycle Riding: Sensory-Motor, Social and Emotional Benefits for Children with and without Developmental Disabilities. *Children*, vol. 9 (8). Retrieved from: <https://doi.org/10.3390/children9081224> [in English].
6. Eggermond, M., Schaffner, D., Studer, N., Knecht, L., & Johnson, L. (2025). Assessing the effectiveness of an online cycling training for adults to master complex traffic situations. *Accident Analysis & Prevention*, vol. 211. Retrieved from: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.107856> [in English].
7. Schöning, J., Kettler, J., Jäger, M., & Gunia, A. (2023). Grand Theft Auto-Based Cycling Simulator for Cognitive Enhancement Technologies in Dangerous Traffic Situations. *Sensors*, vol. 23. Retrieved from: <https://doi.org/10.3390/s23073672> [in English].
8. Thevarajah, A., Wallen, M., Imms, C., Lonsdale, C., Carey, J., & Froude, E. (2023). Impact of adapted bicycle riding on outcomes for children and adolescents with disabilities: A systematic review. *Developmental Medicine & Child Neurology*, vol. 65 (4), 429–587. Retrieved from: <https://doi.org/10.1111/dmcn.15446> [in English].
9. Schützhofer, B., Rauch, J., Uhr, A., Bergmeier, A., Knessl, G., & Schürch, B. (2016). Verkehrspsychologische und – pädagogische best-practice Empfehlungen für sichere Verkehrsteilnahme als Rad fahrendes Kind

[Verkehrsprsychologische und -pädagogische best-praktis Empfehlungen für sichere Verkehrsteilnahme als Rad fahrendes Kind]. *Radfahrausbildung im Ländervergleich – Radfarausbildung im Ländervergleich.*, no. 4, 153. Retrieved from: https://toni-verkehrsfuchs.at/wp-content/uploads/2024/09/Schuetzhofer-et-al.-2016-Radfahren-ZVS_04_2016_153-162.pdf [in Deutsch].

10. Stark, J., & Meschik, M. (2024). On the Road to Safety: Examining Children's Cycling Skills and Physical Activity Levels. *Children*, no. 11, 1556. Retrieved from: <https://doi.org/10.3390/children11121556> [in English].

11. Pro dorozhnii rukh : Zakon Ukrainy vid 30.06.1993 r. № 3353-XII. Data onovlennia: 01.01.2024 [On road traffic : Law of Ukraine] (1993; 2024). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> [in Ukrainian].

12. Pro Pravyla dorozhnoho rukhu : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.10.2001 r. № 1306. Data onovlennia: 01.04.2024 [On Traffic Rules : Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine] (2001; 2024). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n16> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редколегії 14.03.2025

Chervinchuk A., Candidate of Law, Senior Researcher, Head of the Research Laboratory on Problematic Issues of Law Enforcement Activities of the Kryvyi Rih Educational and Scientific Institute of the Donetsk State University of Internal Affairs (Kryvyi Rih, Ukraine)

Atamanenko Yu., Candidate of Technical Sciences, Senior Researcher, Senior Research at the Research Laboratory on Problematic Issues of Law Enforcement Activities of the Kryvyi Rih Educational and Scientific Institute, The Donetsk State University of Internal Affairs (Kryvyi Rih, Ukraine)

Tsurkalenko Yu., Candidate of Law, scholarship holder of the Philipp Schwartz Initiative at the University of Regensburg, Chair of Public Law, esp. German and European Administrative Law (Regensburg, Federal Republic of Germany)

CYCLING MOBILITY OF SCHOOL STUDENTS IN UKRAINE: LEGAL REGULATIONS AND PUBLIC OPINION (BASED ON EMPIRICAL RESEARCH)

The article is devoted to the analysis of legal regulation and social aspects of bicycle mobility of schoolchildren in Ukraine. Given the growing popularity of bicycle transport among children, legal norms that determine age restrictions, rules for using bicycles and the level of their observance were studied. The conducted empirical study allowed to assess the level of awareness of parents about the current legislation, identify key problems in the field of safety of child cyclists and determine factors that influence the popularity of bicycle transport among schoolchildren.

The results of a survey of 43,480 parents indicate an insufficient level of legal awareness regarding the use of bicycles by children. A significant part of the respondents supports the idea of allowing children to ride bicycles on sidewalks, however, there are differences in attitude to the maximum age for children to ride on sidewalks. Parents also express support for the possibility of children traveling on the road accompanied by adults, which is a potential compromise solution between safety and mobility of schoolchildren.

The problem of using protective equipment is separately considered: only 4.1% of children constantly wear bicycle helmets, which significantly increases the risk of injuries. At the same time, almost a third of the surveyed children begin independent trips already at the age of 6–7, which creates additional challenges for their safety.

Based on the data obtained, comprehensive measures are proposed to improve legal regulation, expand cycling infrastructure and introduce educational programs on safe cycling. In particular, it is recommended to more clearly regulate age restrictions for road traffic, stimulate the creation of cycle paths and integrate traffic rules training for cyclists into the school curriculum. The need for legislative consolidation and expansion of opportunities for children to ride bicycles accompanied by adults is separately emphasized.

Thus, the implementation of the proposed measures will contribute to improving the safety of child cyclists, increasing their mobility and forming a sustainable cycling culture among young people in Ukraine.

Key words: bicycle mobility, legal regulation, road safety, education, ecological transport.