МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

ПРОСВІТНИЦЬКО-ПРОФІЛАКТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПОЛІЦІЇ З НАВЧАННЯ ДІТЕЙ БЕЗПЕЧНОГО КЕРУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДОМ

Науково-методичні рекомендації

Видавництво
«Юридика»
2025

УДК 349.42:316.6:656.1
П82

Рецензенти:

Пастух Ігор Дмитрович – завідувач кафедри адміністративного права та процесу Національної академії внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, підполковник поліції;

Гаманюк Віта Анатоліївна – проректор з наукової роботи Криворізького державного педагогічного університету, доктор педагогічних наук, професор

Рекомендовано до друку Науковою радою
Донецького державного університету внутрішніх справ
(протокол № 6 від 20.06.2025 р.)

Це видання опубліковано за фінансової підтримки
Фонду Олександра фон Гумбольдта Ініціативи Філіпа Шварца

П82 **Просвітницько-профілактична** діяльність поліції з навчання дітей безпечного керування велосипедом : науково-методичні рекомендації / Ю. В. Цуркаленко, А. В. Червінчук, Ю. Ю. Атаманенко, М. М. Полюхович. – Одеса : Видавництво «Юридика», 2025. – 178 с.

ISBN 978-617-8574-38-3

Науково-методичні рекомендації розглядають ключові питання нормативного регулювання участі дітей-велосипедистів у дорожньому русі, зокрема вікові обмеження, технічні вимоги до велосипедів і спорядження.

У виданні подано детальний аналіз законодавчої бази, досвід європейських країн, а також результати емпіричного дослідження щодо правового забезпечення велосипедної мобільності дітей шкільного віку в Україні. Окрему увагу приділено методиці проведення занять поліцейськими з дітьми різних вікових категорій.

Рекомендації можуть бути корисними для науковців, здобувачів вищої освіти, педагогічних працівників закладів загальної середньої освіти, батьків школярів, поліцейських, а також представників громадських організацій, які опікуються питаннями безпеки велосипедистів.

УДК 349.42:316.6:656.1

© Ю. В. Цуркаленко, А. В. Червінчук,
Ю. Ю. Атаманенко, М. М. Полюхович., 2025
ISBN 978-617-8574-38-3
© Донецький державний університет внутрішніх справ, 2025

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА 7

ВСТУП 11

Розділ 1
УМОВИ ТА ПОРЯДОК УЧАСТІ ВЕЛОСИПЕДИСТІВ У ДОРОЖНЬОМУ РУСІ 13

1.1 Мета та завдання науково-методичних рекомендацій 15

1.2 Правила дорожнього руху для велосипедистів 17

1.2.1 Основні положення 18

1.2.2 Технічні вимоги до велосипеда 25

1.2.3 Велосипедний шолом та спорядження велосипедиста 28

1.2.4 Вимоги до велосипедиста згідно із 6 розділом ПДР 38

1.2.5 Інші ПДР, які стосуються велосипедистів 45

1.2.6 Відповідальність велосипедистів 76

Розділ 2
ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ НАВЧАННЯ ДІТЕЙ БЕЗПЕЧНОЇ ЇЗДИ НА ВЕЛОСИПЕДІ 81

2.1 Цільова аудиторія та вікові особливості навчання 81

2.2 Роль поліції в навчанні дітей 85

2.3 Принципи, методи та інструменти навчання 93

2.4 Приклади занять для різних вікових категорій 97
2.4.1 Заняття для дітей 1-го класу (вік 6–7 років) 99
2.4.2 Заняття для 4-го класу (вік дітей 9–10 років) 112
2.4.3 Особливості проведення занять
для дітей 13–14 років 133

ВИСНОВКИ 137

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 140

ДОДАТКИ 148

Додаток 1. Велосипедна мобільність дітей 148

ПЕРЕДМОВА

В умовах стрімкого розвитку транспортної інфраструктури та зростання мобільності населення питання безпеки дітей на дорогах набуває особливої актуальності. Велосипед як екологічний, економічно доступний і здоровий вид транспорту дедалі більше завойовує популярність серед школярів в Україні. Проте його використання пов'язане з певними ризиками, особливо для дітей, які ще не мають достатнього досвіду, знань і навичок у сфері дорожнього руху. За даними Департаменту патрульної поліції України, щороку в країні фіксується значна кількість дорожньо-транспортних пригод (ДТП) за участю велосипедистів, що призводять до травмувань і почасти навіть летальних випадків. На превеликий жаль значна кількість постраждалих – це діти. Так, лише у 2024 році на підконтрольних українському уряду територіях було скоєно 1502 наїзди на велосипедистів, під час яких 188 таких учасників дорожнього руху загинули, а 1682 отримали травми. Ці цифри свідчать про нагальну потребу в комплексному аналізі причин високої аварійності на дорогах України та подальших кроків задля поліпшення безпеки на дорогах, зокрема в системному підході до навчання дітей безпечному керуванню велосипедом і формуванню культури безпечної поведінки на дорозі.

Саме з цією метою авторським колективом розроблено науково-методичні рекомендації *«Просвітницько-профілактична діяльність поліції з навчання дітей безпечного керування велосипедом»*. Ця робота є першим комплексним кроком до створення стандартизованої системи велосипедної освіти в Україні, спрямованої на підвищення безпеки юних учасників дорожнього руху та популяризацію велосипеда як екологічного транспорту. Рекомендації розроблені

на основі ретельного дослідження, яке включало аналіз чинного законодавства України, вивчення передового європейського досвіду (зокрема, практик Німеччини, Польщі, Бельгії, Нідерландів, Естонії), а також результати емпіричного дослідження за участю понад 43 тисяч батьків школярів. Опитування, проведене у період від грудня 2024 до січня 2025 року, уможливило виявити ключові проблеми у сфері безпеки дітей-велосипедистів, рівень обізнаності батьків щодо правил дорожнього руху та фактори, що впливають на популярність велосипедного транспорту серед дітей.

Однією із основних проблем, виявлених у ході дослідження, є невідповідність між законодавчими нормами та реальною практикою. Згідно з Правилами дорожнього руху України, дітям до 14 років заборонено рухатися проїжджою частиною на велосипедах, а після 7 років – тротуарами, що фактично обмежує їхнє право на безпечне пересування. Водночас опитування показало, що 70 % дітей віком до 14 років систематично використовують велосипеди самостійно, часто порушуючи ці обмеження через відсутність належної інфраструктури та недостатню обізнаність. Ще однією тривожною тенденцією є критично низький рівень використання захисного спорядження: лише 4,1 % дітей в Україні під час велоподорожей постійно користуються шоломами, хоча наукові дослідження підтверджують, що шоломи знижують ризик травм голови на 88 %. Ці факти підкреслюють необхідність комплексної просвітницької та профілактичної роботи, спрямованої на формування безпечної поведінки серед юних велосипедистів.

У цьому контексті ключову роль відіграє поліція. Завдяки своєму авторитету, довірі серед населення та професійним знанням у сфері безпеки дорожнього руху, поліцейські – зокрема співробітники патрульної поліції, Служби освітньої безпеки та ювенальної превенції – мають унікальні можливості для навчання дітей. Вони можуть не лише передавати знання про правила дорожнього руху, але і формувати практичні навички відповідальної поведінки на дорозі, що є запорукою безпеки. Залучення поліції до освітнього процесу також сприяє підвищенню довіри до таких ініціатив і забезпечує практичну спрямованість навчання.

Прикладом успішної реалізації такого підходу є досвід Німеччини – країни, де діти щоранку їздять до школи на велосипедах безпечними велодоріжками. Там велосипед є повноцінним видом транспорту, а водії з повагою ставляться до велосипедистів. Цього вдалося досягти завдяки системній освіті: кожна дитина в німецьких школах отримує ґрунтовні знання з безпечної їзди на велосипеді під керівництвом досвідчених поліцейських. Вони не лише розповідають про правила, але і виїжджають разом із дітьми на вулиці, відпрацьовуючи навички в реальних умовах. Це стала система співпраці школи, поліції та родини, яка формувалася десятиліттями та стала частиною німецької культури.

Навчання дітей безпечної їзди – це довгострокова стратегія, яка формує покоління свідомих велосипедистів. Якщо в Україні почати зараз, то через 10 років нинішні діти стануть батьками, які передадуть навички своїм дітям, створивши позитивний цикл відповідального ставлення до велотранспорту. Без системних змін сьогодні велосипед і надалі замість повноцінного транспорту, залишатиметься для дитини лише розвагою, притому часто небезпечною. Саме з цією метою ми підготували ці науково-методичні рекомендації, які поєднують найкращі німецькі практики з українськими реаліями та законодавством.

Пропоновані рекомендації ґрунтуються на передових європейських практиках, адаптованих до українських реалій. Вони враховують вікові особливості дітей і пропонують диференційований підхід до навчання. Для молодших школярів (6–7 та 9–10 років) розроблено приклади занять, які враховують їхні психофізіологічні особливості – обмежений периферійний зір, недостатній розвиток просторової орієнтації та імпульсивність поведінки. Для підлітків від 14 років, які вже є повноправними учасниками дорожнього руху, передбачено вивчення повного обсягу правил без спрощень, із акцентом на відповідальність і практичні навички в реальних умовах. Науково-методичні рекомендації також містять детальний аналіз законодавчої бази, пропозиції щодо її вдосконалення, рекомендації із використання захисного спорядження та методичні поради для організації освітнього процесу.

Важливо зазначити, що ці рекомендації є не лише теоретичним посібником, а й практичним інструментом для поліцейських, педагогів, батьків і представників громадських організацій. Вони містять конкретні приклади занять, методичні вказівки та стратегії подолання психологічних бар'єрів, таких як стереотипи щодо носіння шоломів. Розробка цих рекомендацій стала можливою завдяки співпраці з міжнародними експертами, зокрема з Університетом Регенсбурга (Німеччина), а також залученню провідних українських науковців, працівників поліції та громадських активістів. Такий міждисциплінарний підхід дав можливість напрацювати всебічно обґрунтований і практичний результат.

На завершення хочемо підкреслити, що безпека дітей на дорогах – це спільна відповідальність держави, правоохоронних органів, освітніх закладів, батьків і суспільства загалом. Велосипедна освіта є не лише способом зменшення травматизму, але і внеском у формування екологічно свідомого покоління, для якого велосипед стане частиною сталого способу життя. Ми сподіваємося, що матеріали пропонованого посібника стануть важливим кроком до створення безпечного дорожнього середовища для дітей, сприятимуть популяризації велотранспорту та закладуть основу для системних змін у сфері безпеки дорожнього руху в Україні.

Автори науково-методичних рекомендацій

Юлія Цуркаленко, Андрій Червінчук, Юлія Атаманенко, Микола Полюхович.

ВСТУП

Велосипед як засіб активного транспорту має безліч переваг, які роблять його важливим елементом сучасної сталої мобільності. Це екологічно безпечний, бюджетний та корисний для здоров'я вид транспорту, що допомагає скоротити шкідливі викиди в атмосферу, поліпшити стан повітря та збільшити фізичну активність людей[1]. Особливо актуальним велосипед стає в умовах сучасних викликів, таких як пандемії чи воєнні дії, коли він може забезпечити безпечну альтернативу громадському транспорту. У 2024 році Європейський Парламент офіційно визнав велосипед важливим інструментом для досягнення кліматичної нейтральності та сталого розвитку, підкреслюючи його значний потенціал у декарбонізації міського транспорту країн[2].

Популяризація їзди на велосипеді може якісно вплинути на поліпшення ситуації зі здоров'ям сучасних підлітків. У всьому світі повідомляється про зниження фізичної активності серед підлітків[3], скажімо в Україні лише 46 % неповнолітніх оцінюють свій стан здоров'я як добрий та почувають себе активними[4]. Активний же транспорт до школи, такий як велосипед, є зручним

---

[1] Rahman M. L., Moore A., Smith M., Lieswyn J., Mandic S. A Conceptual Framework for Modelling Safe Walking and Cycling Routes to High Schools. *Міжнародний журнал екологічних досліджень та громадського здоров'я* (у друці, прийнято 2 травня 2020).

[2] European Declaration on Cycling. Joint Declaration C/2024/2377, April 3, 2024. European Parliament, Council of the European Union, and European Commission. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AC_202402377 (дата звернення: 16.01.2025).

[3] Salomé Aubert et al. Global Matrix 3.0. Physical Activity Report Card Grades for Children and Youth: Results and Analysis From 49 Countries. *Journal of Physical Activity and Health*. 2018. Vol. 15, no. s2. Pp. 251–273. DOI: https://doi.org/10.1123/jpah.2018-0472

[4] Фундація Олени Зеленської. Індекс майбутнього: Пілотне дослідження добробуту дітей в Україні. URL: https://www.zelenskafoundation.org.ua/ (дата звернення: 10.02.2025).

способом інтеграції фізичної активності в повсякденне життя дітей та підлітків[5].

Отже, підвищення кількості дітей, які їздять на велосипедах до школи, з одного боку, могло б допомогти підтримувати або підвищувати рівень фізичної активності, тим самим знижуючи ризик надмірної ваги та раннього початку неінфекційних захворювань (наприклад, діабету 2 типу, серцево-судинних захворювань)[6], а з іншого в довгостроковій перспективі може трансформуватися в екологічно збалансовані транспортні моделі поведінки впродовж життя.

Однак попри численні переваги, використання велосипеда серед дітей залишається доволі низьким. За результатами першого в Україні дослідження шкільної мобільності, проведеного в межах проєкту «TUMI: шлях до школи», лише 2 % українських школярів їздять на велосипеді до школи, хоча 51 % висловили бажання це робити[7], а 71 % мають у своєму домогосподарстві велосипед[8]. В Україні на сьогодні відсутні комплексні дослідження, які дали б змогу зрозуміти причини такого явища. Але очевидним є те, що основною причиною такого розриву є недостатній рівень безпеки на дорогах для дітей-велосипедистів, їхня освіченість з питань безпечної їзди на велосипедах та недостатнє нормативне регулювання цього питання.

Варто зазначити, що в той час як у країнах Європейського Союзу та Сполучених Штатах Америки вже протягом десятиліть успішно функціонують комплексні освітні програми з навчання безпечної

---

[5] Doku, David Teye, Shreejana Neupane, and Edward Kwabena Ameyaw. Active Commuting to School and Physical Activity Levels among 11 to 16 Year-Old Adolescents from 63 Low- and Middle-Income Countries. *International Journal of Environmental Research and Public Health.* 2020. Vol. 17, no. 4. P. 1276. DOI: https://doi.org/10.3390/ijerph17041276

[6] Østergaard, L., Grøntved A., Borch-Johnsen K., Andersen L. B. Cycling to School and Cardiovascular Risk Factors: A Longitudinal Study. Journal of Physical Activity and Health. 2012. Vol. 9, no. 4 (2012): Pp. 512–518. DOI: https://doi.org/10.1123/jpah.9.4.512

[7] U-Cycle (ГО «Асоціація велосипедистів Києва»). Велосипедом до школи: в Україні стартує проєкт про освіту з безпеки руху. URL: https://u-cycle.org.ua/news/velosypedom-do-shkoly-v-ukraini-startuie-proiekt-pro-osvitu-z-bezpeky-rukhu/ (дата звернення: 18.03.2025).

[8] Change in Overweight from Childhood to Early Adulthood and Risk of Type 2 Diabetes / L. G. Bjerregaard et al. *New England Journal of Medicine*. 2018. Vol. 378, no. 14. Pp. 1302–1312. DOI: https://doi.org/10.1056/nejmoa1713231 (дата звернення: 04.06.2025).

їзди на велосипедах у закладах загальної середньої освіти, в Україні перші системні кроки у цьому напрямі були здійснені лише у 2021 році, коли Громадська організація «Асоціація велосипедистів Києва» започаткувала національну просвітницьку кампанію «Велосипедом до школи» в межах проєкту «Впровадження освіти з безпеки руху на велосипеді в українських школах». Так, у серпні 2022 року було затверджено навчальну програму предмету «Основи здоров'я»[9] для учнів 6–9-х класів закладів загальної середньої освіти, яка буда доповнена темами з безпеки руху на велосипеді. При цьому європейський досвід демонструє, що найбільш ефективними є освітні програми, що реалізуються за активної участі представників поліції, оскільки це забезпечує практичну спрямованість навчання та підвищує рівень довіри до таких освітніх ініціатив.

З огляду на сказане ці рекомендації становлять першу комплексну спробу розробки базових стандартів навчання безпечної їзди на велосипеді для школярів із залученням працівників Національної поліції. Документ містить приклади навчальних занять, які можуть проводити поліцейські у школах. Їх розроблено на основі передового європейського та вітчизняного досвіду, зокрема успішних практик німецької поліції щодо впровадження стандартизованих програм велосипедної освіти в школах, та адаптовано відповідно до чинного законодавства України і реалій українського сьогодення.

У роботі сформульовані базові вимоги до організації та проведення навчальних занять поліцейськими в закладах загальної середньої освіти. Зокрема, визначено принципи, вікові категорії учнів, нормативні засади дорожнього руху для велосипедистів та ін. У науково-методичних рекомендаціях приділено увагу опрацюванню двох навчальних занять для дітей молодшого шкільного віку: 6–7 років (1 клас) та 9–10 років (4 клас), а саме наведені їхні приклади. Вибір цих вікових категорій зумовлений результатами проведеного нами емпіричного дослідження, яке виявило

[9] Навчальна програма для закладів загальної середньої освіти : наказ від 3 серпня 2022 № 698. Міністерство освіти і науки України. URL: https://surl.li/sujady

парадоксальну ситуацію: незважаючи на законодавчу заборону руху велосипедистів цього віку проїжджою частиною, значна кількість дітей систематично порушують це обмеження. Така невідповідність між нормативними вимогами та реальною практикою створює підвищені ризики дорожньо-транспортного травматизму серед наймолодших учасників дорожнього руху. Саме тому превентивна робота з формування культури безпечної їзди на велосипеді в означеній віковій категорії набуває пріоритетного значення та потребує особливої методичної уваги.

Розділ 1
УМОВИ ТА ПОРЯДОК УЧАСТІ ВЕЛОСИПЕДИСТІВ У ДОРОЖНЬОМУ РУСІ

1.1 Мета та завдання науково-методичних рекомендацій

Україна є однією з найбільш небезпечних країн у світі для учасників дорожнього руху. За роки незалежності на її дорогах трапилося понад 1,2 млн дорожньо-транспортних пригод, в яких загинули близько 200 тис. і були травмовані більше ніж 1,3 млн осіб, третина з яких – діти або молоді люди віком від 5 до 29 років[10]. З огляду на це до питання розробки занять для дітей з безпечної їзди на велосипеді, необхідно підходити максимально обережно, ураховуючи не лише позитивний європейський досвід, але й українські реалії. Особливо важливо звернути увагу на той факт, що не сприяє поліпшенню ситуації і введення в Україні правового режиму воєнного стану, що визначило особливий порядок функціонування усіх органів державної влади. Пошкодження дорожньої інфраструктури під час військової агресії, поява нових загроз та умов вчинення дорожньо-транспортних пригод тільки збільшило кількість втрачених життів та масштаби завданої матеріальної шкоди.

За інформацією Департаменту Патрульної поліції України, протягом 2024 року на територіях, підконтрольних українському

[10] Сюравчик В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування національної поліції України та законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ.* 2018. № 1 (106). С. 158–172.

уряду, було зареєстровано 25 781 дорожньо-транспортну пригоду, внаслідок яких люди загинули або отримали травми. Упродовж цього періоду в результаті ДТП померли 3202 особи, а більше 32 000 людей зазнали поранень. Аналізуючи динаміку, варто зазначити, що в першому півріччі 2024 року відбулося 11 193 аварії зі смертельними випадками та/або пораненнями, що становить зростання на 9,5 % порівняно з відповідним періодом попереднього року. Для контексту: в першій половині 2023 року було зафіксовано 10 226 подібних дорожньо-транспортних пригод[11]. Але це все не може нівелювати право дітей на користування велосипедами. Ба більше, за даними опитування, більшість дітей в Україні навчаються їзди на велосипеді у віці від 5 до 7 років, при цьому 53 % з них станом на 2025 рік починають їздити велосипедом без супроводу дорослих у віці від 6 до 9 років[12]. Діти мають право на користування велосипедами, однак вони потребують знань та інформації щодо їх безпечного використання.

З огляду на це метою науково-методичних рекомендацій є розроблення мінімальних стандартів до організації та проведення працівниками поліції для школярів навчання безпечної їзди на велосипеді, спрямованих на підвищення рівня безпеки дорожнього руху та популяризацію велосипедного транспорту серед дітей шкільного віку.

З поставленої мети випливають такі завдання:

1. Освітні:

• Визначити базовий обсяг теоретичних знань та практичних навичок, необхідних для безпечного користування велосипедом.

• Розробити приклади уроків з навчання дітей безпечної їзди на велосипеді з урахуванням вікових особливостей.

2. Організаційно-методичні:

• Визначити оптимальні форми та методи навчання.

[11] Статистика ДТП. Патрульна поліція України. URL: https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/ (дата звернення: 27.05.2025).

[12] Червінчук, А. В., Атаманенко Ю. Ю., Цуркаленко Ю. В. Соціальний настрій батьків щодо велосипедної мобільності дітей в Україні: аналітичний звіт. Київ : Алерта, 2025.

3. Соціальні:

• Сприяти формуванню культури безпечної їзди на велосипеді.

• Заохочувати використання велосипеда як екологічного транспортного засобу.

• Розвивати взаємодію між поліцією, школою та громадою.

4. Превентивні:

• Знизити рівень дорожньо-транспортного травматизму серед дітей-велосипедистів.

• Сформувати навички безпечної поведінки на дорозі.

• Розвинути здатність оцінювати ситуацію на дорозі та уникати потенційно небезпечних.

5. Інституційні:

• Створити основу для розроблення та впровадження у майбутньому стандартизованої системи велосипедної освіти в школах.

• Забезпечити методичну базу для подальшого розвитку програм велосипедної освіти.

• Сприяти інтеграції українського досвіду з кращими європейськими практиками, зокрема Німеччини.

1.2 Правила дорожнього руху для велосипедистів

Нормативно-правове регулювання велосипедного руху в Україні здійснюється відповідно до Закону «Про дорожній рух»[13] та Правил дорожнього руху[14]. Варто наголосити, що визначальною віхою у розвитку вітчизняного велосипедного законодавства стало набуття чинності 1 листопада 2021 року важливих та очікуваних законодавчих новел щодо велосипедного руху. Зазначені зміни затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 29 вересня 2021 року[15], що суттєво модернізувало правове поле

[13] Про дорожній рух : Закон України № 3353-XII, 30 червня 1993, станом на 5 січня 2025. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n276

[14] Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 № 1306. Станом на 14 січня 2025. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#Text

[15] Про внесення змін до Правил дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 29 вересня 2021 № 1091. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1091-2021-п#Text

для учасників велосипедного руху, однак при цьому ще й досі залишилися неурегульовані питання, і про них поговоримо далі.

1.2.1 Основні положення

Хто такі велосипедисти?

Велосипедист – це учасник дорожнього руху, особа, яка керує велосипедом (транспортний засіб, крім крісел колісних, що приводиться в рух мускульною силою людини, розміщеною на ньому). Як учасник дорожнього руху, велосипедист зобов'язаний знати й виконувати вимоги усіх розділів ПДР. А водії повинні бути особливо уважними до велосипедистів та особливо обережними до дітей (п. 1.7).

З якого віку дозволено рухатися велосипедом?

Із 14 років дозволяється рух дорогою на велосипедах (п. 6.1). Автомобільна дорога, вулиця (дорога) – частина території, з-поміж іншого і в населеному пункті, призначена для руху транспортних

засобів та пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами), а також засобами організації дорожнього руху, і обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу, крім довільно накатаних доріг (колій).

До 7 років – дітям дозволяється рухатися тротуарами та пішохідними доріжками під наглядом дорослих. Тротуар – це елемент дороги, призначений для руху пішоходів, який прилягає до проїжджої частини (у Правилах дорожнього руху використовується термін «проїзна частина»; надалі у цьому посібнику вживатиметься саме термін «проїжджа» для підкреслення процесуального характеру руху транспорту. Під ним розуміється елемент дороги, призначений для руху транспортних засобів) або відокремлений від неї газоном, відповідно до п. 1.10 ПДР. Після 7 років, відповідно до чинних ПДР, рухатися на велосипеді тротуарами заборонено.

У чинному законодавстві недостатньо врегульоване питання, як і де рухатися дітям з 7 до 14 років. З його норм випливає, що тротуаром діти можуть їхати лише до 7 років під наглядом дорослих, і лише з 14 років їм дозволяється рухатися дорогою. У коментарях до Правил дорожнього руху зазначено, що дітям до 14 років дозволено пересуватися велосипедом лише на дворових територіях, у житлових зонах, на дачних ділянках та інших територіях, прилеглих до доріг загального користування[16]. У посібнику «ПДР для велосипедистів» розробленому в межах національної кампанії «Велосипедом до школи» зазначено, що з 7 до 14 років дитина може рухатися велосипедними доріжками, у житловій зоні, на прибудинкових територіях, дачних ділянках, парках[17]. Таке твердження є дискусійним, адже велосипедною доріжкою є доріжка з покриттям поза межами проїжджої частини вулиці та/або дороги, розташована окремо чи суміжно з тротуаром або пішохідною доріжкою, що призначена для руху на велосипедах, і позначена відповідним дорожнім

[16] Правила дорожнього руху України (ПДР 2025). Green-way. URL: https://green-way.com.ua/uk/dovidniki/pdr (дата звернення: 18.03.2025).

[17] Правила безпеки дорожнього руху для велосипедистів. Київ : Асоціація велосипедистів Києва, 2018.

знаком та горизонтальною розміткою. Відповідно до статті 18 Закону України «Про автомобільні дороги»[18], велосипедні доріжки є складовими вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, рухатися якими на велосипедах дозволяється лише з 14 років. Важливо зазначити, що в Україні велосипедні доріжки зустрічаються поки доволі не часто і не утворюють транспортної мережі, усього їх по всій країні 1500 км[19]. Такі обмеження фактично унеможливлюють самостійне пересування дитини велосипедом до школи, оскільки поза дозволеними зонами вона мусить спішуватися та вести велосипед поруч.

З одного боку, мотиви законодавця зрозумілі, бо законодавче обґрунтування щодо встановлення вікового обмеження у 14 років базується на недостатньому психофізичному розвитку осіб молодшого віку, що не дає змоги повноцінно оцінювати дорожню ситуацію та дотримуватися правил безпечного руху на дорогах загального користування серед інших учасників дорожнього руху. Ця норма ґрунтується на тому, що саме з 14 років діти набувають часткової дієздатності та можуть особисто нести відповідальність за свої дії. А заборона руху велосипедистів тротуарами (за винятком дітей до 7 років) зумовлена потенційною небезпекою для пішоходів, які становлять найчисельнішу категорію учасників дорожнього руху.

Але з іншого боку, це не відповідає юридичній логіці, бо така правова конструкція створює колізію між різними нормативними приписами та породжує практичні труднощі у правозастосуванні. По-перше, чинне законодавство фактично унеможливлює реалізацію права на безпечне пересування велосипедним транспортом особами віком від 7 до 14 років через встановлення заборони руху як проїжджою частиною, так і тротуарами. По-друге, наявне правове регулювання не відповідає сучасним тенденціям розвитку міської мобільності та суспільним потребам щодо використання альтернативних видів транспорту.

[18] Про автомобільні дороги : Закон України від 8 вересня 2005 р № 2862-IV. Станом на 15 листопада 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#n160

[19] Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках : Постанова від 27 грудня 2024 р. № 1550. Кабінет Міністрів України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п

43 480 респондентів?

По-третє, згідно з результатами соціологічного дослідження, проведеного серед 43 480 тисяч респондентів, 77,8 % опитаних батьків заявили, що їхні діти є користувачами велосипедного транспорту, при цьому 70 % батьків підтвердили самостійне використання велосипедів їхніми дітьми віком до 14 років[20], що свідчить про масове недотримання чинного законодавства внаслідок наявної правової прогалини.

Аналіз європейського досвіду правового регулювання мінімального віку велосипедистів демонструє різний підхід до забезпечення права дітей на використання велосипеда, але при цьому не обмежує права дитини добиратися велосипедом до школи. Можна виокремити три основні нормативні моделі регулювання означеного питання:

1. Модель чіткої вікової детермінації, що передбачає законодавче встановлення конкретної вікової межі, яка розмежовує право використання тротуару та проїжджої частини велосипедистами, без додаткових кваліфікаційних вимог.

Наприклад, у Німеччині запроваджено триступеневу систему регулювання пересування дітей-велосипедистів, яка базується на віковій градації та чітко регламентованих правилах використання відповідної інфраструктури[21].

Перший рівень охоплює дітей віком до 8 років, які зобов'язані пересуватися лише тротуаром, незалежно від наявності велосипедних доріжок.

Другий рівень стосується вікової категорії від 8 до 10 років та передбачає можливість альтернативного використання як тротуару, так і велосипедної доріжки, з обов'язковим дотриманням пріоритетності руху пішоходів. При цьому допускається супровід однією дорослою особою, якій також надається право пересування тротуаром.

---

[20] Сюравчик В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування національної поліції України та законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ.* 2018. № 1 (106). С. 158–172.

[21] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Третій рівень, що починається з 10-річного віку, передбачає обов'язкове пересування велосипедистів проїжджою частиною.

Важливим елементом цієї системи є проходження теоретично-практичного курсу з безпеки велосипедного руху учнями 3–4-х класів початкової школи під керівництвом працівників поліції. За результатами навчання видається відповідне посвідчення, яке, однак, має інформативний характер і не є обов'язковим документом[22].

2. Модель комбінованого регулювання, що базується на поєднанні вікового цензу та кваліфікаційних вимог, які передбачають обов'язкове проходження спеціалізованого навчання та отримання відповідного дозвільного документа для використання проїжджої частини.

Наприклад, у Республіці Польщі, відповідно до чинних Правил дорожнього руху, дитина віком до десяти років, яка пересувається на велосипеді, має статус пішохода (згідно зі статтею 2 ПДР). Це законодавче положення обмежує її рух тільки тротуаром, забороняючи виїзд на проїжджу частину. Більше того, вона має право пересуватися велосипедом лише у супроводі дорослого. Законодавством передбачено, що супроводжуючий дорослий має право пересуватися поруч із дитиною як пішки, так і на велосипеді, використовуючи тротуар. Це право закріплене у пункті 5 статті 33 ПДР, яка регламентує особливості супроводу дітей-велосипедистів віком до 10 років. А діти, старші 10 років, отримують право самостійного пересування велосипедом дорогами загального користування за наявності велосипедної картки. Велосипедна картка є обов'язковим документом для осіб віком від 10 до 18 років, а процедура її отримання передбачає демонстрацію належного рівня кваліфікації перед керівництвом навчального закладу для осіб віком від 10 до 18 років[23].

[22] Polizei Hamburg. Zugriff. URL: https://www.polizei.hamburg (дата звернення: 22.12.2025).

[23] (Art. 1-2) Przepisy ogólne – KODEKS DROGOWY Prawo o ruchu drogowym – Przepisy drogowe. *dlakierowcy.info*. URL: https://kodeks-drogowy.dlakierowcy.info/s/1899/47467-przepisy/167051-Art-1-2-Przepisy-ogolne.htm

Типова ситуація і в Естонії, де велосипедисти віком до 10 років можуть їздити лише тротуарами, велосипедними і пішохідними доріжками або відкритими майданчики, де вони відокремлені від транспортних засобів, що швидко рухаються, або де навпаки можуть рухатися дуже повільно (зовнішні доріжки). Діти віком від 8 років можуть пересуватися дорогою у супроводі дорослих. А для самостійного пересування дорогою чи велодоріжкою велосипедист віком 10–15 років повинен пройти велопідготовку та мати посвідчення водія велосипеда. Тобто фактично велосипедисти з 10 років можуть пересуватися дорогою, але за наявності посвідчення водія велосипеда та відповідності велосипеда вимогам[24].

3. Модель поступової інтеграції, що характеризується наявністю перехідного періоду між етапом обов'язкового використання тротуару та етапом самостійного користування проїжджою частиною, протягом якого неповнолітній велосипедист може пересуватися проїжджою частиною лише у супроводі повнолітньої особи.

Наприклад, у Бельгії діти можуть їздити тротуаром до 9 років, потім вони повинні їздити дорогою, при нагляді дорослого. З 12 років дитина може самостійно їздити дорогою[25]. У Хорватії самостійно пересуватися велосипедом дорогою може лише особа, яка досягла 14 років, а діти віком від 9 років – лише у супроводі особи, яка досягла 14 років[26]. А в Греції, країні, в якій не дуже розвинута велосипедна інфраструктура, є правило відповідно до якого, особи віком до 12 років мають право рухатися дорогою лише у супроводі особи, яка вже досягла віку 16-ти років[27].

---

[24] Reeglid lapsega jalgrattaga sõites. *Liikluskasvatus*. Külastatud . URL: https://www.liikluskasvatus.ee/et/lapsevanemale/1/jalgrattur/reeglid-lapsega-jalgrattaga-soites (дата звернення: 29.01.2025).

[25] Qu'en est-il de la mobilité douce en famille ? ONE. Office de la naissance et de l'enfance. Consulté le. URL: https://www.one.be/public/detailarticle/news/quen-est-il-de-la-mobilite-douce-en-famille/ (дата звернення: 30.01.2025).

[26] Djeca biciklisti u prometu. Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske. Pristupljeno. URL: https://mup.gov.hr/policijske-uprave/djeca-biciklisti-u-prometu-238118/234398 (дата звернення: 02.02.2025).

[27] Παπαλάμπρος, Λάμπρος. «Μπορώ να κάνω ποδήλατο στον δρόμο; Είναι νόμιμο;» gocar.gr – Τα πάντα για το αυτοκίνητο. Πρόσβαση. URL: https://www.gocar.gr/useful/law/41463,Podhlata_dromos_nomima_ti_isxyei.html (дата звернення: 08.02.2025).

Варто зазначити, що не всі країни мають такі вікові обмеження для велосипедистів. Скажімо, у Франції немає законодавчо встановленого мінімального віку для їзди велосипедом дорогою, а тротуаром дозволено користуватися лише дітям до 8 років[28]. Ще ліберальніші правила у Нідерландах, де взагалі відсутні будь-які вікові обмеження щодо пересування велосипедом[29]. Це й не дивно, адже цю країну справедливо вважають найвелосипеднішою у світі. Тут велосипед – не просто транспортний засіб, а невід'ємна частина національної культури. Майже 84 % населення країни мають щонайменше один велосипед, а загальна кількість двоколісних перевищує кількість жителів: на 17 мільйонів населення припадає понад 22,5 мільйона велосипедів. Нідерландці використовують велосипед як основний засіб пересування: для поїздок на роботу, навчання, за покупками чи на відпочинок. Цьому сприяє розвинена велоінфраструктура – понад 35 000 кілометрів велодоріжок, спеціальні світлофори для велосипедистів, зручні велопарковки та система велопрокату. Завдяки цьому їзда на велосипеді тут є безпечною та комфортною для людей будь-якого віку[30].

Підсумовуючи викладене, варто наголосити, що перша модель із чітко регламентованими віковими обмеженнями наразі видається недостатньо придатною для українських реалій з огляду на початковий етап розвитку велосипедної інфраструктури та відповідної культури руху. Також, як було зазначено вище, лише започатковано впровадження освітніх програм з безпечного велосипедного руху.

Друга модель демонструє найвищу ефективність, оскільки передбачає набуття права на велосипедний рух дорогами загального користування лише після проходження відповідного навчання

[28] Génération Vélo. Circulation des enfants à vélo: que dit la loi? Génération Vélo. Consulté le. URL: https://generationvelo.fr/actualites/30-circulation-des-enfants-a-velo-que-dit-la-loi (дата звернення: 08.02.2025).

[29] Pays-Bas. Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). *Wetten.overheid.nl.* Оновлено 1 липня 2024 року. Consulté le. URL: https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2024-07-0 (дата звернення: 11.02.2025).

[30] Велосипеди поступово витісняють автомобілі: де це відбувається. *Auto24.* URL: https://auto.24tv.ua/velosypedy_postupovo_vytisniaiut_avtomobili_de_tse_vidbuvaietsia_n48728 (дата звернення: 15.02.2025).

та отримання сертифіката. Втім, її впровадження в Україні потребує значних часових і ресурсних затрат.

Третя модель нормативно-правового регулювання може слугувати перехідним етапом, необхідним для розроблення, адаптації та реалізації другої моделі, водночас невідкладно розв'язуючи проблему вікових обмежень. Зокрема, доцільним видається запровадження норми щодо дозволу руху дітей віком від 7 до 14 років дорогами загального користування тільки у супроводі особи, яка досягла 18-річного віку. Як альтернативу, варто розглянути можливість дозволу на рух тротуаром у супроводі дорослого на велосипеді, подібно до німецької практики для дітей, наприклад, до 10 років.

1.2.2 Технічні вимоги до велосипеда

В Україні технічні вимоги до велосипеда регламентуються Правилами дорожнього руху[31], згідно з якими велосипедист має право керувати лише відповідно обладнаним велосипедом:

1. Обов'язкове обладнання:

• Справні гальма, оскільки вони забезпечують можливість своєчасної зупинки транспортного засобу та є основним елементом активної безпеки, що запобігає виникненню дорожньо-транспортних пригод.

• Звуковий сигнал (дзвіночок) для того, щоб попереджати інших учасників дорожнього руху про наближення велосипедиста та запобігати потенційним зіткненням з пішоходами чи іншими транспортними засобами.

• Світловідбивачі (у Правилах дорожнього руху вживаються терміни «світлоповертачі» або «світлоповертальні елементи» – пристрої, призначені для відбивання світла фар з метою підвищення видимості в темряві):

1) білого кольору спереду, щоб забезпечити видимість велосипедиста в умовах недостатньої освітленості для водіїв зустрічних транспортних засобів;

[31] Статистика ДТП. Патрульна поліція України. URL: https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/ (дата звернення: 27.05.2025).

2) червоного кольору позаду, щоб позначити габарити велосипеда для водіїв транспортних засобів, що рухаються позаду, особливо в темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості;

3) оранжевого кольору з боків (на спицях) та на педалях, бо це забезпечує бокову видимість велосипеда для водіїв транспортних засобів, які перетинають траєкторію руху велосипедиста або рухаються паралельно, що є особливо важливим на перехрестях і під час маневрування, а також створюють динамічний візуальний ефект, адже коловий рух світловідбивачів допомагає краще розпізнати велосипедиста та відрізнити його від інших нерухомих перешкод.

2. Для поїздок у темряві або при недостатній видимості додатково потрібні:

- переднє світло (фара) з білим світлом, щоб достатньо освітлювати дорогу та забезпечити надійне розпізнавання перешкод і небезпечних місць, а також підвищити власну видимість для зустрічних учасників руху;

• задній ліхтар або відбивач з червоним світлом, щоб забезпечити видимість велосипеда позаду для учасників руху, що рухаються позаду, і у такий спосіб мінімізувати ризик наїзду позаду, особливо при поганій видимості або раптовому гальмуванні.

Це додаткове освітлювальне обладнання служить для активної безпеки дорожнього руху відповідно до положень Правил дорожнього руху (ПДР) і є обов'язковим для законної участі в дорожньому русі за вказаних умов.

Важливо регулярно перевіряти загальний технічний стан велосипеда для гарантування безпеки руху, а саме: це справний рульовий механізм, надійно закріплене сідло, справні педалі, цілісна рама, накачані шини, надійно закріплені колеса, відсутність викривлень (вісімок) ободів та регулювання спиць, справність інших механізмів, наприклад, перемикання передач (за наявності), надійність всіх кріплень (закручені всі болти / гайки та ін.).

Фото взято зі сторінки підрозділу взаємодії патрульної поліції та громади у мережі Facebook

1.2.3 Велосипедний шолом та спорядження велосипедиста

Важливим елементом безпечної їзди на велосипеді є велосипедний шолом. Саме його використання – один із важливих факторів гарантування безпеки дитини-велосипедиста. На підтвердження цієї тези, доречно навести статистичні дані Великої Британії, які свідчать, що майже 25 % усіх загиблих велосипедистів – діти, причому дві третини летальних випадків спричинені травмами голови: із 28 зафіксованих випадків 22 постраждалі зазнали саме таких травм, і жоден із них не використовував захисний шолом[32]. Тому незважаючи на те, що у чинному законодавстві України, як, наприклад, і в багатьох європейських країнах, відсутні імперативні норми щодо обов'язковості використання захисного шолома під час керування велосипедом як для неповнолітніх осіб, так і для повнолітніх учасників дорожнього руху, це питання потребує детальнішого аналізу.

Статистичні дані, отримані під час досліджень, які проводилися у різних країнах, переконливо демонструють критичну важливість використання велосипедних шоломів для запобігання травматизму серед дітей-велосипедистів. Зокрема, показовим є досвід Сполучених Штатів Америки, де за період 1994–2005 років 92 % смертельних велосипедних аварій сталися із велосипедистами, які не використовували захисні шоломи[33]. Особливої уваги заслуговують результати масштабного дослідження Кокранівського співробітництва, які емпірично підтверджують, що використання велосипедних шоломів знижує ризик травмування голови та мозку на 88 %[34]. Ці дослідження та безліч інших переконливо доводять, що використання велосипедних шоломів є ефективним засобом

[32] Carone L., Ardley R., Davies P. Cycling Related Traumatic Brain Injury Requiring Intensive Care: Association with Non-Helmet Wearing in Young People. *Injury*. 2019. 50, no. 12: 2267-2272. DOI: https://doi.org/10.1016/j.injury.2019.10.018.

[33] 2005 Fatality Facts: Bicycles. Insurance Institute for Highway Safety, 2005. URL: http://www.iihs.org/research/fatality_facts/bicycles.html (дата звернення: 08.06.2007).

[34] Diane C. Thompson, Frederick P. Rivara, Robert Thompson. Helmets for Preventing Head and Facial Injuries in Bicyclists. *Cochrane Database of Systematic Reviews.* 1999. DOI: 10.1002/14651858.CD001855

запобігання тяжким травмам голови та зниження смертності серед дітей-велосипедистів.

При цьому, відповідно до дослідження проведеного в Україні 2025 року, шоломами користуються постійно лише 4,1 % дітей, а 63,4 % з усіх опитаних батьків заявили, що у їхньої дитини є велосипед, але немає шолома[35]. Така статистика викликає серйозне занепокоєння, особливо враховуючи вищенаведені дані щодо ефективності використання шоломів у запобіганні травматизму.

І ця проблема є актуальною не лише на теренах України, але і в інших країнах, де носіння шолома не визначено обов'язковим на рівні закону. У зв'язку з цим у Бельгії в 2023 році відбулося дослідження «Велосипед безпечно чи круто? Погляди підлітків на використання велосипедних шоломів і кампанії з профілактики травматизму в Бельгії». У його результаті було встановлено, що основними

[35] Сюравчик В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування національної поліції України та законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ.* 2018. № 1 (106). С. 158–172.

перешкодами для використання велосипедних шоломів є: тиск однолітків, зовнішній вигляд і дискомфорт. На думку підлітків, їзда на велосипеді без шолома не є ризикованою[36].

Кілька досліджень у Канаді були присвячені визначенню бар'єрів, що перешкоджають використанню шоломів. Їхні результати чітко засвідчили, що використання шоломів однолітками та батьками є найбільш важливими стимул для наслідування[37]. Діти віком від 7 до 10 років назвали дискомфорт найпоширенішою причиною того, що вони не носять шолом; друга найпоширеніша відповідь – «не потрібен», тобто діти так само, як й у Бельгії зазначили, що їзда на велосипеді без шолома не становить ніякого ризику. Інакше кажучи, серед учнів існує поширена думка, що нещасний випадок під час їзди на велосипеді є малоймовірним, а тому шолом не потрібен.

Отже, перше, на що треба звернути увагу під час проведення занять із безпечної їзди велосипедом, показати *важливість використання шолома* під час використання велосипеда.

Наступне, на що варто звернути увагу під час проведення занять, – *подолання психологічних бар'єрів та стереотипів* щодо використання велосипедних шоломів. І це можна зробити через формування відповідних поведінкових моделей серед однолітків та батьків (якщо це можливо) як ключових референтних груп впливу під час проведення занять із безпеки їзди велосипедом, ураховуючи те, що велосипедна освіта має вплив на зміну поведінки. Інакше кажучи, дослідження показують, що ефективним методом формування правильних звичок є створення позитивних поведінкових моделей через залучення двох ключових груп впливу:

1. Однолітків – діти схильні наслідувати поведінку своїх друзів та ровесників, тому важливо створювати середовище,

[36] Verlinde L., Verlinde F., Van Doren S., De Coninck D., Toelen J. Cycle Safe or Cycle Cool? Adolescents' Views on Bicycle Helmet Use and Injury Prevention Campaigns in Belgium. *Injury Prevention.* 2024. DOI: https://doi.org/10.1136/ip-2023-045227

[37] Mark Robert Keezer, Anand Rughani, Matthew Carroll, and Barbara Haas, Head first: Bicycle-helmet use and our children's safety. *Canadian Family Physician*. 2007. 53, no. 7. Pp. 1131–1132.

де використання захисного спорядження є нормою та сприймається позитивно.

2. Батьків – як основних авторитетів та прикладів для наслідування, їхня постійна підтримка й особистий приклад мають вирішальне значення у формуванні безпечної велосипедної культури. Тому важливо, якщо є можливість, залучати до цього процесу батьків або інформувати їх.

У підтвердження тези важливості та впливовості велосипедної освіти наведемо результати дослідження, проведеного у США (штат Огайо). Було порівняно три міста: 1 – Бічвуд мав законодавство про велосипедні шоломи та освіту з техніки безпеки; 2 – Orange діяло лише законодавство про велосипедні шоломи; а у 3 – у Пеппер Пайк і Морленд Хіллз не було законодавства про велосипедні шоломи чи освіти з техніки безпеки. Як наслідок, у Бічвуді 67,6 %, дітей, які мали велосипед, повідомили, що завжди носять шоломи, в Оранжі відповідно – 37,2 %, а у Морленд-Хіллз – 21,5 %[38]. Тобто, якщо порівняти два міста, де було законодавчо закріплено обов'язково носіння велосипедного шолома, на 30 % більше дітей носили постійно шоломи саме в тому місті, де функціонувала велосипедна освіта.

Цінність велосипедного шолома як елемента індивідуального захисту є беззаперечною, при цьому сучасні дослідження звертають увагу на психологічні наслідки його використання, які можуть мати зворотний ефект у контексті безпечної поведінки. Зокрема, експериментальне дослідження, описане на платформі Hromadske (2024)[39], виявило, що сам факт носіння велосипедного шолома, навіть у ситуації, не пов'язаній із їздою на велосипеді, підвищує схильність до ризику. Учасники, які мали на собі шолом під час імітації віртуальної активності, частіше демонстрували ризиковану поведінку порівняно з тими, хто був у звичайному головному уборі. Це явище дослідники пов'язують з ефектом «помилкового

[38] Michael L. Macknin and Susan V. Medendorp. Association Between Bicycle Helmet Legislation, Bicycle Safety Education, and Use of Bicycle Helmets in Children. *Archives of Pediatrics Adolescent Medicine.* 1994. 148, no. 3. Pp. 255–259. DOI: https://doi.org/10.1001/archpedi.1994.02170030025005

[39] Велосипедний шолом підвищує прагнення до ризику – навіть без велосипеда. Дослідження. Громадське. 2024. URL: https://hromadske.ua/posts/velosipednij-sholom-pidvishuye-pragnennya-do-riziku-navit-bez-velosipeda-doslidzhennya

відчуття безпеки», коли засоби захисту створюють ілюзію повної безпеки, що може знижувати обережність. Отже, шолом не варто сприймати як абсолютну гарантію безпеки, і в освітньому процесі важливо не лише заохочувати його використання, але й формувати в дітей усвідомлену і відповідальну поведінку на дорозі. На це також варто звертати увагу при проведенні занять.

Третьою невід'ємною складовою кожного навчального заняття з безпеки велосипедного руху має бути роз'яснення специфіки використання захисних шоломів з урахуванням вікових особливостей учнів. Бо, відповідно до результатів досліджень щодо аналізу практики застосування велосипедних шоломів, визначено, що 15,3 % велосипедистів допускають істотні порушення правил їх експлуатації, що становить суттєву загрозу життю та здоров'ю учасників дорожнього руху. Занепокоєння викликає той факт, що найвищий показник порушень встановлених вимог фіксується саме серед неповнолітніх осіб, які неналежно одягають шолом та недотримуються правил фіксації захисного спорядження. Варто наголосити, що ймовірність некоректного використання захисного екіпірування суттєво підвищується під час самостійного керування велосипедом особами, які не досягли повноліття[40].

Підсумовуючи сказане, зазначимо, що є чотири важливі аспекти, на які доцільно акцентувати увагу під час проведення занять з дітьми із безпечної їзди на велосипеді:

1. Подолання поширених упереджень щодо зручності та вигляду захисного спорядження.

2. Упровадження різнобічного підходу до безпеки через показ реальних прикладів того, як шоломи рятують життя, для того, щоб діти розуміли важливість їхнього використання.

3. Ознайомлення з бажаними вимогами до велосипедного шолома, який повинен:

– відповідати віку дитини, мати відповідний розмір;

– містити світлі, флуоресцентні та світловідбивні елементи для забезпечення видимості учасника руху;

[40] Brent E., Hagel Lee RS, Karkhaneh M, et al. Factors associated with incorrect bicycle helmet use. *Injury Prevention.* 2010. no. 16. Pp. 178-184. DOI: https://doi.org/10.1136/ip.2009.023994

– забезпечувати надійний захист лобової та потиличної зон голови при збереженні відкритого доступу до вух;

– комплектуватися підборідним ременем завширшки не менше 15 мм з механізмом легкого розстібання;

– характеризуватися мінімальною вагою та достатньою вентиляцією.

4. Навчання правил використання велосипедного шолома.

Як правильно надягати шолом

1. Шолом має «сидіти» на голові рівно, бо це забезпечує оптимальний розподіл сили удару по всій поверхні шолома та максимальний захист найбільш вразливих зон черепа при можливому падінні.

2. Відступ від брів – 2–3 см, бо така відстань гарантує достатній захист лобової частини голови, не обмежує поле зору велосипедиста та дозволяє уникнути травмування носової частини обличчя при ударі.

3. Ремінці мають утворювати букву Y збоку, для того щоб забезпечити триточкову систему фіксації, яка рівномірно розподіляє навантаження при ударі та запобігає зміщенню шолома в критичний момент.

4. Застібка має бути правильно закріплена, бо це єдиний спосіб гарантувати, що шолом залишиться на голові під час падіння та вповні виконає свою захисну функцію.

5. Шолом не повинен хитатися, тому що будь-яке зміщення під час удару може призвести до неправильного розподілу сили удару та знизити ефективність захисту голови.

6. Ремінці не повинні тиснути, бо надмірний тиск може спричинити дискомфорт, відволікати увагу велосипедиста під час руху та призвести до порушення кровообігу в прилеглих тканинах.

7. Стійке положення при розстібнутому шоломі потрібне для того, щоб забезпечити правильну посадку шолома на голові та гарантувати, що основна захисна конструкція відповідає анатомічним особливостям користувача[41].

[41] Einstellungssache: So sitzt der Fahrradhelm richtig. URL: https://www.pd-f.de/einstellungssache-so-sitzt-der-fahrradhelm-richtig_15714/

Методика перевірки правильності фіксації шолома

1. Перевірка загальної фіксації: після надягання шолома, затягування головного кільця та застібання підборідного ременя спробуйте повернути його убік. Голова має рухатися синхронно з шоломом. Якщо шолом обертається незалежно від голови, треба щільніше затягнути головне кільце.

2. Перевірка фіксації передньої частини: утримуючи шолом обома руками над вухами, спробуйте нахилити його вперед. Неможливість зсунути шолом на очі свідчить про правильне налаштування задніх ремінців.

3. Перевірка фіксації задньої частини: спробуйте відсунути шолом назад. Якщо лоб залишається захищеним, передні ремінці та підборідний ремінь налаштовані правильно.

4. Перевірка вертикальної фіксації: спробуйте підняти шолом вертикально вгору. Відсутність значного руху (більше кількох міліметрів) свідчить про правильне налаштування підборідного ременя.

5. Перевірка підборідного ременя: спробуйте посунути застебнутий ремінь вперед у напрямку рота. Ремінь має щільно прилягати до підборіддя, але не спричиняти дискомфорту[42].

Додаткове спорядження для дітей-велосипедистів

Хоча чинне законодавство України не передбачає обов'язкових вимог щодо використання дітьми-велосипедистами додаткового спорядження, його застосування є доцільним, оскільки суттєво підвищує рівень безпеки та сприяє запобіганню можливим травматичним ушкодженням під час їзди на велосипеді. Додаткове спорядження для велосипедів умовно класифікується на дві основні категорії: обладнання, яке монтується безпосередньо на велосипед, та призначене для особистого використання велосипедистом. Водночас зазначимо, що обидві категорії не є вичерпними і не регламентуються законодавством, тому розглянемо найбільш популярні й необхідні елементи, які сприяють гарантуванню безпеки

[42] Kroher T., Motorradhelm: Alles über Kauf, Pflege, Visiere. ADAC: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club. URL: https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/motorrad-roller/motorradausruestung/motorradhelme/.

велосипедиста. До цієї групи велосипедного обладнання належать такі елементи:

- Тримач для фляги та фляга – дозволяють велосипедисту зручно транспортувати воду під час поїздки.
- Ремонтний набір – включає насос, мультитул (багатофункціональний інструмент), набір для ремонту проколів або запасну камеру.
- Захисні крила (переднє та заднє) – захищають велосипедиста від бруду й води.
- Дзеркало заднього виду – сприяє контролю ситуації позаду. Дзеркала можуть кріпитися як на кермо, так і на шолом велосипедиста.
- Білі та червоні ліхтарі-блималки як додаткові засоби видимості не тільки у темну, але й у світлу пору доби.
- Тримач на кермо для телефона, щоб під час руху не тримати його у руках.
- А також різні кошики, багажники, підсумки для перевезення зазначеного вище інструменту та інших вантажів, але з дотриманням правил перевезення вантажів, про що буде зазначено нижче.

Частина цих компонентів може бути передбачена виробником і входити до базової комплектації велосипеда. Однак у багатьох випадках їх необхідно придбати окремо. Варто зазначити, що навіть якщо конструкція велосипеда не передбачає встановлення певного обладнання (наприклад, тримача для фляги), альтернативним рішенням є використання рюкзака, у якому можна транспортувати необхідні речі. Інакше кажучи, у разі відсутності можливості встановлення певних елементів спорядження (наприклад, через конструктивні особливості велосипеда), рекомендується використовувати рюкзак, у якому завжди можна зручно транспортувати воду, інструменти для ремонту та інші необхідні предмети.

Спорядження для велосипедиста, умовно необхідне спорядження для велосипедиста можна поділити на кілька категорій: індивідуальні захисні елементи, одяг та аксесуари, а також світловідбивні елементи. Розглянемо кожну категорію детально.

• Індивідуальні захисні елементи (окрім шолома, про важливість використання якого вже зазначалося вище):

– велосипедні рукавички є важливим елементом захисту рук юних велосипедистів. Вони забезпечують амортизацію ударів при падіннях, зменшуючи ризик травмування, та поліпшують зчеплення долонь з кермом, особливо в умовах вологості. Рукавички також демпфують вібрації від дорожнього покриття, знижуючи втому рук та сприяючи концентрації уваги. Крім того, вони запобігають механічним пошкодженням шкіри від контакту з кермом та забезпечують термоізоляцію рук у холодну погоду;

– захисні окуляри для юних велосипедистів забезпечують комплексний захист зору. Вони ефективно блокують ультрафіолетове випромінювання, що є критично важливим для чутливих дитячих очей, та створюють фізичний бар'єр від потрапляння сторонніх об'єктів, таких як пил, комахи і дрібні уламки. Окрім того, окуляри мінімізують вплив повітряного потоку, сприяючи стабільності зорового сприйняття. Для забезпечення оптимального захисту рекомендується вибір моделей з полікарбонатними лінзами, що характеризуються

високою ударостійкістю при малій вазі. А ще забезпечують захист від комах, піску, камінців, низьких гілок.

• Одяг та взуття. Велосипедний одяг має бути виготовлений із матеріалів, які дихають і забезпечують вентиляцію та відведення вологи. Спеціалізовані велошорти або велоштани часто оснащені м'якими вставками для зменшення тиску на сідничну зону під час тривалих поїздок. Для їзди у вітряну чи дощову погоду рекомендується використовувати водонепроникні куртки, які забезпечують захист від негоди. А взуття має відповідати погоді та бути достатньо зручним для керування велосипедом.

• Додаткові світловідбивні елементи, до яких можна віднести світлоповідбивний жилет, використання якого суттєво підвищує видимість велосипедиста у темний час доби або за поганих погодних умов; світловідбивні браслети, які одягаються на руки або ноги велосипедиста для додаткової видимості під час руху та свіловідбивні вставки на одязі чи рюкзаках, що дозволяє позначити велосипедиста на дорозі без необхідності додаткового обладнання.

• Додатковий захист (наколінники, налокітники тощо – за потреби), який може бути потрібний тим, хто навчається їздити на велосипеді або при більш ризикованому використанні велосипеда (різні трюки чи їзда бездоріжжям, у горах тощо).

Застосування вищезазначених додаткових елементів спорядження у поєднанні з шоломом та обов'язковими засобами безпеки, регламентованими чинними нормативно-правовими актами (світловідбивні елементи, справні гальмівні механізми та пристрої освітлення), формує комплексну систему захисту неповнолітнього велосипедиста, що забезпечує суттєве зниження ризику отримання травматичних ушкоджень та підвищення рівня комфорту під час їзди. Водночас не варто зосереджувати надмірну увагу лише на додаткових засобах захисту, адже рух на велосипеді – це передовсім про доступність та зручність, а не про велоспорт і спеціалізоване спорядження, яке далеко не кожен має змогу придбати. Головне – виконувати всі обов'язкові вимоги для велосипедистів.

Фото взято зі сторінки підрозділу взаємодії патрульної поліції та громади у мережі Factebook

1.2.4 Вимоги до велосипедиста згідно із 6 розділом ПДР

Відповідно до *п. 6.1 ПДР* **рухатися дорогою на велосипедах дозволяється особам, які досягли 14-річного віку** (Питання вікових обмежень для велосипедистів щодо руху тротуарами та проїжджою частиною було детально розглянуто раніше, у розділі 1.2.1). Велосипедист як повноправний учасник дорожнього руху зобов'язаний гарантувати безпеку руху, уникати створення аварійних ситуацій та володіти навичками адекватного оцінювання дорожньої обстановки. При цьому найбезпечнішим варіантом для велосипедистів є рух спеціально облаштованими велосипедними доріжками та смугами (за її наявності та безперервності), що суттєво знижує ризик виникнення дорожньо-транспортних пригод.

Велосипедист має право керувати велосипедом, який обладнаний звуковим сигналом та світловідбивачами: спереду – білого кольору, по боках – оранжевого, позаду – червоного. Для руху в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості на велосипеді має

бути встановлений та увімкнений ліхтар (фара) (*Пункт 6.2 ПДР).* Докладно це питання розглянуто у підрозділі 1.2.2 цих методичних рекомендацій.

Відповідно до пункту *6.3 ПДР,* **велосипедисти, рухаючись групами, повинні їхати один за одним, щоб не заважати іншим учасникам дорожнього руху**. Група – це два і більше велосипедисти. Враховуючи той факт, що у більшості випадків швидкість велосипедиста є меншою ніж в автомобілів, тримаючись ближче до правого краю проїжджої частини, вони зменшують ризик удару позаду, дотичного зіткнення при виконанні випередження іншими транспортними засобами. Колона велосипедистів, що рухається проїжджою частиною, має бути розділена на групи (до 10 велосипедистів у кожній) з дистанцією руху між групами 80–100 м. Наразі у суспільстві триває полеміка, щодо цього положення. Більше того, велоспільнота адвокатує дозвіл рухатися парами, це безпечніше, на їх думку, бо пара займає місце як авто, змушуючи інших водіїв виконувати повноцінне випередження / обгін, а не притискати під час обгону велосипедиста до бордюру [43].

[43] Why do cyclists ride side by side? – you asked Google, and we've got the answer. *Cycling Weekly.* URL: https://www.cyclingweekly.com/news/latest-news/why-do-cyclists-ride-side-by-side-306024 (дата звернення: 22.04.2015).

У пункті *6.4 ПДР* зазначається, що велосипедист може перевозити лише такі вантажі, які не заважають керувати велосипедом і не створюють перешкод іншим учасникам дорожнього руху.

Аналізуючи це положення, можна виокремити два ключові аспекти безпечного перевезення вантажів. Насамперед, вантаж не повинен перешкоджати належному керуванню транспортним засобом. Це означає, що велосипедист має зберігати повний контроль над кермом, безперешкодно здійснювати педалювання та гальмування, підтримувати необхідний баланс велосипеда і мати достатній огляд дорожньої ситуації. Другим важливим аспектом є гарантування безпеки інших учасників дорожнього руху, тобто вантаж має бути розміщений у такий спосіб, щоб не виходити за допустимі габарити велосипеда, унеможливлювати контакт з іншими транспортними засобами чи об'єктами інфраструктури. Особливу увагу важливо надати надійному закріпленню вантажу для запобігання його падінню та належному пакуванню, що виключає можливість розсипання під час руху.

Отже, перевезення вантажу має бути передбачене конструкцією велосипеда (має бути багажник, кошик чи спеціальне кріплення). В Україні спостерігається тенденція до зростання популярності вантажних велосипедів (так званих «карго-байків»), технічні характеристики яких, зокрема вантажопідіймальність та міцність рами, спеціально оптимізовані для транспортування різноманітних вантажів[44].

У країнах Європейського Союзу вантажні велосипеди вже тривалий час є поширеним видом міського транспорту. Їхня популярність зумовлена, зокрема, розвиненою міською інфраструктурою, підвищеною екологічною свідомістю населення і акцентом на сталі види пересування[45]. Важливо зазначити, що значна частина вантажних велосипедів, використовуваних в ЄС, оснащені електричним приводом, що розширює можливості їх застосування, уможливлюючи

[44] Карго-байк – новий тренд у транспортній логістиці?. U-Cycle. URL: https://u-cycle.org.ua/news/karho-bajk-novyj-trend-u-transportnij-lohistytsi/

[45] Lastenradverkehr. BMDV – Startseite. URL: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/lastenradverkehr.html (дата звернення: 23.04.2025).

перевозити більші вантажі на значні відстані та полегшуючи подолання рельєфних перешкод. Крім того, в європейській практиці вантажні велосипеди часто використовуються не лише для комерційних цілей або перевезення особистих речей, але і для безпечного й екологічного транспортування дітей, що підкреслює їхню універсальність та соціальну значущість.

Відповідно до *п. 6.5 ПДР*, якщо велосипедна доріжка перетинає дорогу поза перехрестям, велосипедисти зобов'язані дати дорогу іншим транспортним засобам, що рухаються дорогою, оскільки це забезпечує безпеку дорожнього руху та відповідає принципу пріоритетності руху на головній дорозі. Водночас наявна в Україні велоінфраструктура зазвичай, відповідно до цього правила, вимагає від велосипедиста постійно давати дорогу (що зазвичай передбачає повну зупинку та інколи злізання з велосипеда для уникнення втрати рівноваги та падіння) не тільки у місцях перетину дороги, з-поміж іншого, там, де поряд облаштовано пішохідний перехід, на якому пішоходи мають перевагу, на відміну від велосипедистів. Також велосипедисти зобов'язані дати дорогу навіть при перетині виїздів з прилеглої території, де водії автомобілів, що з неї виїжджають, мають дати дорогу всім іншим учасникам, крім велосипедистів, що призводить до конфліктних ситуацій, коли автомобіль перешкоджає руху велосипедиста, чекаючи можливості виїхати на дорогу. У деяких же випадках, вимога дати дорогу є одночасно і для велосипедистів, і для водіїв, що виїжджають з прилеглої території (коли дорожній знак 2.1 для водіїв розміщено перед місцем перетину велодоріжки), що теж створює конфліктну ситуацію на дорозі. Тому часто означена вимога є неочевидною і нелогічною, особливо за відсутності відповідного знаку пріоритету 2.1 (та дублюючої розмітки 1.13) через що велосипедисти часто свідомо чи несвідомо (особливо діти) нехтують названим правилом.

Велосипедисти повинні переїжджати проїжджу частину по велосипедному переїзді, а у разі його відсутності – відповідно до вимог цих Правил, зокрема, дотримуючись правил перетину проїжджої частини для транспортних засобів та забезпечуючи належну оцінку дорожньої ситуації. Водночас вимоги ПДР чітко не регламентують,

що потрібно робити у разі наявності пішохідного переходу, адже у ПДР нема прямої заборони переїжджати на велосипеді пішохідний перехід (є лише визначення пішохідного переходу, яке каже про його призначення для руху пішоходів через дорогу). Особливо це актуально для доріжок спільного руху пішоходів та велосипедистів (позначену дорожнім знаком 4.17 та розміткою 1.28.2), адже на перетинах дороги такою доріжкою зазвичай відсутні велопереїзди, а наявні лише пішохідні переходи.

У місцях, де рух регулюється, велосипедисти повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора, неухильно дотримуючись встановленого порядку руху та виконуючи всі необхідні вимоги щодо зупинки і початку руху відповідно до поданих сигналів. За наявності спеціального велосипедного світлофора велосипедисти мають керуватися саме його вимогами.

Окремим пунктом визначено *ПДР (п. 6.6)* визначено, **що велосипедисту забороняються** такі дії:

а) керувати велосипедом із несправним гальмом, звуковим сигналом, а в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості – з вимкненим ліхтарем (фарою) чи без світловідбивачів, оскільки це створює безпосередню загрозу життю та здоров'ю учасників дорожнього руху та порушує вимоги безпеки дорожнього руху;

б) рухатися автомагістралями і дорогами для автомобілів, а також проїжджою частиною, коли поряд облаштовано велосипедну доріжку (ця вимога стосується лише відокремлених велосипедних доріжок, позначених дорожнім знаком 4.14 та горизонтальною розміткою 1.36, та не стосується доріжки для пішоходів і велосипедистів, а також суміжної пішохідної та велосипедної доріжки, позначених дорожніми знаками 4.17 і 4.18 відповідно) оскільки це суперечить принципу розподілу транспортних потоків та створює аварійно-небезпечні ситуації (доречно зазначити, що наразі в Україні є лише одна така траса Київ – Бориспіль, а «дороги для автомобілів», позначені д. з. 5.3 і 5.4, взагалі відсутні)[46];

[46] З якою швидкістю можна їздити українськими дорогами (постанова). 22 квітня 2009, архівовано з оригіналу 29 березня 2018, URL: https://news.pn/uk/politics/12057 (дата звернення: 19.09.2019).

в) рухатися тротуарами і пішохідними доріжками (крім дітей до 7 років на дитячих велосипедах під наглядом дорослих), оскільки це порушує права пішоходів та створює загрозу їхній безпеці, відповідно до ст. 17 Закону України «Про дорожній рух»[47]. Доцільно зазначити, що, як уже згадувалося раніше, чинне законодавство містить певну невизначеність щодо місця руху дітей віком від 7 до 14 років за відсутності спеціально облаштованої велодоріжки. Згідно з правилами, дітям, які досягли семирічного віку, заборонено пересуватися велосипедом тротуарами. Саме тому при необхідності подолання ділянки дороги без велоінфраструктури, вони можуть пересуватися пішки, ведучи велосипед поруч. Так само не визначено, як саме мають здійснювати нагляд дорослі за дітьми до 7 років, адже, як зазначено вище, в деяких країнах дорослому дозволено супроводжувати дитину тротуаром також на велосипеді, що прямо не передбачено нашим законодавством;

г) під час руху триматися за інший транспортний засіб, оскільки це може призвести до втрати керування та створення аварійної ситуації;

ґ) їздити, не тримаючись за кермо, та знімати ноги з педалей (підніжок), оскільки це позбавляє велосипедиста можливості своєчасного маневрування та гальмування, що суперечить вимогам безпечного керування транспортним засобом;

д) перевозити пасажирів на велосипеді (за винятком дітей до 7 років, які перевозяться на додатковому сидінні, обладнаному надійно закріпленими підніжками), оскільки конструкція велосипеда не передбачає безпечного перевезення додаткових пасажирів і створює ризик травмування. Дитячі сидіння повинні відповідати віковим особливостям і антропометричним параметрам дитини. Вони можуть бути встановлені як на передній частині рами, так і позаду велосипедиста, або ж у спеціальних місцях, передбачених конструкцією велосипеда для перевезення дітей;

е) буксирувати велосипеди, оскільки це порушує вимоги їхньої експлуатації як транспортного засобу та створює небезпеку для учасників дорожнього руху через можливість втрати керування;

[47] Про дорожній рух : Закон України № 3353-XII від 30 червня 1993.

є) буксирувати причеп, не передбачений для експлуатації з велосипедом, оскільки це може призвести до порушення стійкості та керованості велосипеда, що суперечить технічним вимогам експлуатації транспортного засобу згідно з ДСТУ 3649:2010[48]. Невизначеним також залишається питання велосипедних причепів для перевезення дітей, які є досить популярними в інших країнах, адже в цьому випадку є певна неузгодженість між підпунктами «д» і «є».

Відповідно до пункту 6.7 ПДР, **на велосипедистів покладається обов'язок дотримання вимог, встановлених для водіїв та пішоходів**, за умови, що вони не суперечать спеціальним нормам, визначеним у відповідному розділі. Отже, правовий режим руху велосипедистів проїжджою частиною передбачає поширення на них загальних положень Правил дорожнього руху, аналогічно до водіїв механічних транспортних засобів. З огляду на зазначене вбачається за доцільне здійснити детальний аналіз відповідних правових норм.

Фото взято зі сторінки підрозділу взаємодії патрульної поліції та громади у мережі Facebook

[48] ДСТУ 3649:2010. Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану. Київ : Держспоживстандарт України, 2011.

1.2.5 Інші ПДР, які стосуються велосипедистів

Велосипед є транспортним засобом, для керування яким не потрібне спеціальне посвідчення чи навчання в автошколі. Це означає, що як дорослі, так і діти можуть виїжджати на дорогу без проходження спеціальних курсів, якщо їм виповнилося 14 років. Проте велосипедисти є повноцінними учасниками дорожнього руху, тому вони зобов'язані впевнено керувати велосипедом і дотримуватися всіх правил безпеки дорожнього руху, які детально досліджено в цьому розділі.

В Україні діє правосторонній рух транспортних засобів (п. 1.2 ПДР), а пунктами 11.2 та 11.14 Правил дорожнього руху встановлено, що велосипедистам дозволяється пересуватися проїжджою частиною лише в один ряд, дотримуючись крайньої правої смуги та рухаючись якомога ближче до правого краю дороги, за винятком ситуацій, коли необхідно виконати об'їзд. Отже, велосипедисти повинні рухатися крайньою правою смугою проїжджої частини, у разі якщо немає велосипедних доріжок або велосмуг. Для руху велосипедиста також може бути використане узбіччя – ділянка, розміщена поза розміткою крайньої правої смуги. Їзда зустрічною смугою у протилежному напрямку заборонена для всіх учасників дорожнього руху (це правило діє лише для пішоходів, що мають за відсутності тротуарів та узбіч рухатися проїжджою частиною назустріч руху транспорту для вчасного його виявлення, однак велосипедист, що веде велосипед, має рухатися праворуч у напрямку руху транспорту), зокрема і для велосипедиста. Наголосимо, що діти, від 7 до 14 років, не мають права їздити велосипедом проїжджою частиною, але їм дозволено (прямо не заборонено, хоча є неузгодженість правил, про яку було зазначено вище) їздити велосипедними доріжками, позначеними дорожнім знаком 4.14 та розміткою 1.36.

• *Велосипедна доріжка – доріжка з покриттям поза межами проїжджої частини вулиці та/або дороги, розташована окремо чи суміжно з тротуаром або пішохідною доріжкою, що призначена для руху на велосипедах, і позначена дорожнім знаком 4.14* *та горизонтальною розміткою 1.36* .

• *Велосипедна смуга – смуга, призначена для руху на велосипедах у межах проїжджої частини вулиці та/або дороги, яка позначена дорожнім знаком 5.88* *та відповідною горизонтальною дорожньою розміткою.*

• *Велосипедний переїзд – місце перетину велосипедистами проїжджої частини в межах перехрестя або поза ними, позначене дорожньою розміткою 1.15* .

Якщо велосипедист спішується та веде велосипед поруч, він вважається пішоходом і зобов'язаний дотримуватися вимог розділу 4 «Обов'язки та права пішоходів». Згідно з п. 4.2, пішоходи, які ведуть велосипед, можуть рухатися по краю проїжджої частини в один ряд у разі, якщо їхній рух тротуарами, пішохідними чи велосипедними доріжками або узбіччям створює перешкоди для інших учасників руху.

Відповідно до п. 2.3 чинних ПДР, **велосипедист** як повноправний учасник дорожнього руху задля забезпечення

безпечного пересування велосипедом, **повинен дотримуватися** таких вимог:

1. Технічна готовність.

Перед кожною поїздкою треба ретельно перевірити технічний стан велосипеда: справність гальм, надійність кріплення всіх деталей, тиск у шинах та правильність розміщення будь-якого вантажу та спорядження для безпеки велосипедиста (шолом та ін.). Детально ці питання розглядалися в пункті 1.2.2, та 1.2.3.

2. Пильність під час руху.

Велосипедист має постійно зберігати увагу, відстежувати зміни дорожньої ситуації та своєчасно реагувати на них. Важливо під час керування уникати факторів, що відволікають, (до них можна зарахувати: мобільний телефон, навушники, перевірку спорядження на ходу, виконання різних трюків на дорозі та ін.).

3. Відповідальне ставлення.

Велосипедист зобов'язаний:

– зупинятися на вимогу поліцейського;

– не створювати аварійних ситуацій на дорозі;

– інформувати відповідні служби про виявлені перешкоди для руху;

– дбайливо ставитися до дорожньої інфраструктури;

– запобігати забруднення проїжджої частини чи узбіччя;

– уникати дій, що можуть завдати шкоди іншим учасникам руху.

Окрім заборон, передбачених п. 6.6 ПДР, **велосипедисти не можуть** користуватися засобами зв'язку, тримаючи їх під час руху в руці, керувати велосипедистом у стані алкогольного сп'яніння або перебуваючи під впливом наркотичних чи токсичних речовин, керувати велосипедом у хворобливому стані, у стані стомлення, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції та увагу. Відповідно до частини 3 статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП), встановлено адміністративну відповідальність для окремих категорій учасників дорожнього руху, серед них і велосипедистів, за порушення Правил дорожнього руху (ПДР)

у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння[49]. А у разі ДТП, учасником якого він став – дотримуватись алгоритму, зазначеного у п. 2.10 ПДР, про який буде роз'яснено нижче. Детальну інформацію щодо притягнення до відповідальності викладено у підрозділі 1.2.5 цих методичних рекомендацій.

Загальні правила дорожнього руху велосипедистів на дорогах

∇ Регулювання дорожнього руху

Відповідно до пункту 8.1 Правил дорожнього руху, регулювання дорожнього руху здійснюється за допомогою таких засобів, як дорожні знаки, дорожня розмітка, дорожнє обладнання, сигнали світлофорів, а також вказівки регулювальника. У контексті їхньої пріоритетності, найвищу силу мають сигнали регулювальника, за ними йдуть сигнали світлофорів, потім – дорожні знаки, а завершують цей порядок елементи дорожньої розмітки. Така ієрархія є особливо важливою у ситуаціях, коли вказівки різних засобів регулювання суперечать одна одній, наприклад, під час проведення дорожніх робіт, аварійних ситуацій або тимчасової зміни організації руху. Дотримання цієї послідовності забезпечує чіткість у координації транспортних потоків та сприяє підвищенню безпеки всіх учасників дорожнього руху, зокрема й велосипедистів.

Сигнали регулювальника є пріоритетними, для усіх учасників дорожнього руху в тому числі й для велосипедистів.

Відповідно до п. 8.8 сигналами регулювальника є положення його корпусу, а також жести руками, зокрема і з жезлом або диском з червоним світловідбивачем, які мають такі значення для велосипедистів:

1. *Рука регулювальника піднята вгору* означає, що всім учасникам дорожнього руху, включаючи велосипедистів та пішоходів (велосипедистів, які спішилися та ведуть велосипед поруч), потрібно зупинитися.

[49] Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-X, Відомості Верховної Ради УРСР, № 51 (1984) : ст. 1122. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10

2. *Руки витягнуті в сторони, опущені або права рука зігнута перед грудьми.*

• Для велосипедистів з лівого і правого боків регулювальника: велосипедистам дозволено рухатися прямо та праворуч, а рух ліворуч заборонений.

• З боку грудей і спини регулювальника: рух велосипедистам заборонено.

• Для пішоходів (велосипедистів, які спішилися та ведуть велосипед поруч): дозволено переходити проїжджу частину за спиною та перед грудьми регулювальника.

3. *Права рука витягнута вперед.*

• Для велосипедистів з лівого боку регулювальника: велосипедистам дозволено рухатися в усіх напрямках: прямо, праворуч, ліворуч (цей сигнал використовується передовсім для надання можливості повороту ліворуч з відповідного розташування стосовно регулювальника, адже всі інші сигнали не допускають такого маневру).

• Для велосипедистів з боку грудей регулювальника: велосипедистам дозволено рухатися лише праворуч, рух прямо та ліворуч заборонений.

• Для велосипедистів з правого боку та спини регулювальника: рух велосипедистам заборонено.

• Для пішоходів (велосипедистів, які спішилися та ведуть велосипед поруч): дозволено переходити проїжджу частину за спиною регулювальника.

Важливо, що велосипедист, як й інші учасники дорожнього руху, повинен уважно стежити за сигналами регулювальника та у разі сумнівів щодо дозволу чи заборони руху краще зупинитися, щоб уникнути аварійної ситуації. Якщо регулювальник подає сигнали жезлом або свистком, це також обов'язково для виконання, як й інші сигнали (наприклад, руками чи за допомогою голосової команди).

Сигнали світлофорів.

Світлофори регулюють рух транспортних засобів, включаючи велосипедистів. Вони мають сигнали зеленого, жовтого, червоного і біло-місячного кольорів, які можуть бути розташовані вертикально або горизонтально. Усі сигнали світлофора мають однакове значення для велосипедистів, як і для інших транспортних засобів.

1. *Розташування сигналів.*

Вертикальне розташування: червоний сигнал – зверху, жовтий сигнал – посередині, зелений сигнал – знизу.

Горизонтальне розміщення: червоний сигнал – ліворуч, жовтий сигнал – посередині, зелений сигнал – праворуч.

2. *Значення сигналів світлофора для велосипедистів.*

Зелений сигнал.

• Дозволяє рух у будь-якому напрямку згідно з правилами дорожнього руху.

• Якщо зелений сигнал має форму стрілки (або стрілок), то рух дозволяється лише у зазначеному напрямку.

• Якщо сигнал у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій секціях, увімкнений разом із зеленим сигналом світлофора, то це інформує про перевагу в зазначеному стрілками напрямку руху перед транспортними засобами, що рухаються з інших напрямків.

Зелений миготливий сигнал.

• Дозволяє рух, але попереджає про те, що незабаром буде ввімкнено жовтий сигнал, який забороняє рух.

Жовтий сигнал.

• Забороняє рух і попереджає про наступну зміну сигналу (зеленого або червоного).

• Якщо велосипедист вже виїхав на перехрестя, він має завершити маневр.

Жовтий миготливий сигнал.

• Дозволяє рух, але інформує про наявність небезпечного нерегульованого перехрестя або пішохідного переходу.

• Велосипедист повинен проявляти особливу обережність.

Червоний сигнал.

• Забороняє рух у всіх напрямках.

• Якщо червоний сигнал миготливий або два червоні сигнали миготять одночасно, це також означає заборону руху.

Поєднання червоного і жовтого сигналів.

• Забороняє рух, але інформує про те, що наступним увімкнеться зелений сигнал.

Стрілка зеленого кольору в додатковій секції.

• Дозволяє рух у напрямку, вказаному стрілкою, навіть якщо основний сигнал світлофора (червоний або жовтий) забороняє рух. Однак велосипедист зобов'язаний пропустити всі транспортні засоби, які рухаються на дозволений сигнал світлофора.

Зелена стрілка на табличці біля червоного сигналу.

• Дозволяє поворот у зазначеному напрямку (з крайньої смуги) при червоному сигналі світлофора. Велосипедист повинен пропустити всі транспортні засоби та пішоходів, які мають перевагу в русі.

Чорні контурні стрілки на зеленому сигналі інформують про наявність додаткової секції світлофора та дозволяють рух у зазначених напрямках. А вимкнений сигнал додаткової секції забороняє рух у напрямку, вказаному її стрілкою.

Велосипедисти зобов'язані дотримуватися усіх сигналів світлофора так само, як і водії інших транспортних засобів. На перехрестях із додатковими секціями або табличками зі стрілками велосипедисти повинні діяти відповідно до їхнього значення, а при русі через нерегульовані перехрестя або перехрестя з жовтим миготливим сигналом – проявляти особливу обережність і надавати перевагу іншим учасникам дорожнього руху.

За наявності спеціального велосипедного світлофора (має так само три кольори зі схематичним зображенням велосипеда), які теж поступово з'являються в Україні при облаштуванні велоінфраструктури, велосипедисти мають керуватися саме його сигналами.

Дорожні знаки – це стандартизовані графічні малюнки, що встановлюються на краю дороги для повідомлення учасникам дорожнього руху визначеної інформації. Вважаємо, що в рамках цих методичних рекомендацій недоцільно перераховувати всі наявні дорожні знаки, тому розглянуто їхні основні види та наведено приклади найбільш важливих для велосипедистів.

Фото взято зі сторінки підрозділу взаємодії патрульної поліції та громади у мережі Facebook

Відповідно до норм чинного законодавства, знаки дорожнього руху поділяються на такі групи:

1. Попереджувальні знаки. Вони інформують про наближення до небезпечної ділянки дорого і характер небезпеки. Під час руху цією ділянкою необхідно вжити заходів для безпечного проїзду. Наприклад:

1.19 Перехрещення з рухом по колу
1.21 Перехрещення рівнозначних доріг
1.16 Падіння каміння
1.32 Пішохідний перехід
1.34 Виїзд велосипедистів
1.33 Діти

2. Знаки пріоритету. Встановлюють черговість проїзду перехресть, перехрещення проїзних частин або вузьких ділянок дороги. Наприклад:

2.1 Дати дорогу

2.2 Проїзд без зупинки заборонено

2.3 Головна дорога

3. Заборонні знаки. Запроваджують або скасовують певні обмеження у русі. Наприклад:

3.1 Рух заборонено

3.8 Рух на велосипедах заборонено

3.9 Рух пішоходів заборонено

3.21 В'їзд заборонено

4. Наказові знаки. Показують обов'язкові напрямки руху, дозволяють деяким категоріям учасників рух проїжджою частиною чи її окремими ділянками, а також запроваджують або скасовують деякі обмеження.

4.14 Велосипедна доріжка

4.15 Кінець велосипедної доріжки

4.17 Доріжка для пішоходів і велосипедистів

4.18 Суміжні пішохідна та велосипедна доріжки

4.23 Дорога для суміщеного руху легкових автомобілів та велосипедистів

4.24 Кінець дороги для суміщеного руху легкових автомобілів та велосипедистів

5. Інформаційно-вказівні знаки. Запроваджують або скасовують певний режим руху, а також інформують учасників дорожнього руху про розташування населених пунктів, різних територій, де діють спеціальні правила.

5.1 Автомагістраль

5.38.1 і 5.38.2 Пішохідний перехід

5.5 Дорога з одностороннім рухом

5.11 Смуга для руху маршрутних транспортних засобів

5.88 Велосипедна смуга

5.89 Кінець велосипедної смуги
5.90 Зона для пішоходів та велосипедистів (можна порівняти з 5.36 «Пішохідна зона»)
5.91 Кінець зони для пішоходів та велосипедистів
5.92.1 і 5.92.2 Велосипедний переїзд
5.93.1 і 5.93.2 Суміжні пішохідний перехід та велосипедний переїзд
5.94.1 Дорога із зустрічною велосипедною смугою
5.94.2 Закінчення дороги із зустрічною велосипедною смугою
5.95.1 та 5.95.2 Виїзд на дорогу з одностороннім рухом і зустрічною велосипедною смугою

6. Знаки сервісу інформують учасників дорожнього руху про розташування об'єктів обслуговування. Наприклад, знак 6.2 Лікарня

7. Таблички до дорожніх знаків уточнюють або обмежують дію знаків, разом з якими вони встановлені. Важливими табличка для велосипедистів є таблички напрямку руху велосипедистів: 7.29.2, 7.29.2, 7.29.3, 7.29.4, 7.29.5, 7.29.6

Дорожня розмітка – це маркування на покритті автодоріг та вона призначена для передачі визначеної інформації усім учасникам дорожнього руху. Відповідно до норм чинного законодавства дорожня розмітка поділяється на горизонтальну та вертикальну. Є декілька видів важливої дорожньої розмітки для велосипедистів:

1. **Велосипедні доріжки:** позначаються спеціальною розміткою (зображення велосипеда) та можуть бути виділені кольоровим покриттям. Велосипедисти зобов'язані рухатися лише такими доріжками, якщо вони є. Наприклад:

Розмітка 1.36 позначає доріжку для велосипедистів за межами проїжджої частини та виділену на проїжджій частині велосипедну смугу.

Розмітка 1.28.2 позначає доріжку, призначену для суміщеного руху пішоходів та велосипедистів, застосовується зі знаком 4.17.

Розмітка 1.37 позначає дозволені напрямки руху велосипедною доріжкою, велосипедною смугою.

2. **Велосипедні смуги:** відокремлені від основної проїжджої частини суцільною або переривчастою лінією, призначені лише для руху велосипедистів. Наприклад:

Розмітка 1.28.3 позначає проїжджу частину вулиць і доріг населених пунктів місцевого значення, де дозволено змішаний рух велосипедистів і транспортних засобів у попутному напряму.

Розмітка 1.28.1 позначає виділену смугу для суміщеного руху маршрутних транспортних засобів та велосипедів. Варто зазначити, що велосипедистам дозволено рухатися не лише такою, але і звичайною смугою для руху маршрутних транспортних засобів, позначеною розміткою 1.27.

3. **Велосипедний переїзд:** позначає місце, де велосипедна доріжка чи доріжка для вершників перетинає проїжджу частину, в'їзд чи виїзд з прилеглої території, а також де велосипедна доріжка та доріжка для вершників перетинаються між собою (розмітка 1.15).

Якщо немає окремої розмітки, велосипедисти повинні рухатися якомога ближче до правого краю проїжджої частини. А у місцях зі спільною зоною для пішоходів і велосипедистів, велосипедисти повинні дотримуватися розмітки, яка розділяє потоки руху.

∇ Особливості початку руху та виїзд з прилеглих територій.

Перед початком руху, перелаштуванням або будь-якою зміною напрямку руху велосипедист зобов'язаний переконатися у безпечності виконання цих маневрів. Це означає, що його дії не повинні створювати небезпеку чи перешкоди для інших учасників дорожнього руху (п. 10.1).

> **Важливо:** *у будь-якій ситуації, коли виникає невизначеність щодо надання переваги в русі, велосипедистові з міркувань безпеки доцільно знизити швидкість та впевнитися у відсутності загрози. Навіть за умови очевидної переваги, якщо інші учасники дорожнього руху її не враховують або не поступаються, треба проявляти підвищену обережність.*

Під час виконання маневру **виїзду з прилеглих територій** (зокрема дворів, прибудинкових зон, паркувальних майданчиків тощо) велосипедист зобов'язаний суворо дотримуватися

встановленої черговості руху. Передовсім необхідно надати безумовну перевагу транспортним засобам, які рухаються проїжджою частиною. Навіть під час перетину виїзду з прилеглої території велодоріжкою велосипедист, як правило, не має переваги в русі, про що було зазначено вище. Крім того, відповідно до чинних правил дорожнього руху, пішоходи на таких ділянках мають пріоритет у русі перед велосипедистами.

Особливу пильність треба виявляти щодо так званих «сліпих зон» – ділянок простору, що залишаються поза межами видимості водіїв автотранспорту.

∇ «Сліпа зона».

Безпечне пересування велосипедиста в умовах транспортного потоку потребує підвищеної уваги та суворого дотримання правил дорожнього руху. Особливо важливо уникати перебування у «сліпих зонах» – ділянках, де водій вантажівки чи автобуса не має можливості побачити велосипедиста у дзеркалах заднього виду, великогабаритного транспорту. Водночас велосипедист може опинитися у «сліпій зоні» навіть легкового автомобіля. Це зазвичай трапляється, коли він рухається паралельно з транспортним засобом, трохи позаду й праворуч від нього, або безпосередньо позаду нього[50]. У таких випадках обмежений огляд із салону автомобіля може стати причиною того, що водій не помітить велосипедиста.

З огляду на це велосипедистові необхідно уважно оцінювати дії інших учасників дорожнього руху, зокрема водіїв автомобілів, а також намагатися зрозуміти, чи враховують вони його присутність на дорозі. Одним із можливих способів перевірки є спостереження за поведінкою водія, наприклад, встановлення зорового контакту через бокові дзеркала або вікна автомобіля. Однак цей метод не завжди є достатньо надійним, оскільки водій може бути неуважним або не помітити велосипедиста через інші обставини.

[50] Австрійський молодіжний Червоний Хрест. Добровільний іспит із їзди на велосипеді. переклад українською мовою, за підтримки klimaaktiv mobil та Міністерства охорони клімату в галузі мобільності. 2022.

Якщо велосипедист зауважує, що автомобіль здійснює маневр, який створює потенційну загрозу (наприклад, раптово змінює смугу руху або перекриває траєкторію велосипедиста), це може свідчити про те, що водій не усвідомлює його присутності або ж неправильно оцінює дорожню обстановку, вважаючи, що велосипедист рухається занадто повільно. У таких ситуаціях велосипедист повинен діяти максимально обережно і передбачливо: знижувати швидкість, дотримуватися безпечної дистанції та бути готовим до екстреного маневру.

Отже, усвідомлення ризиків, пов'язаних із перебуванням у «сліпих зонах», уважний аналіз дорожньої ситуації та передбачувана поведінка є ключовими чинниками, які сприяють уникненню аварійних ситуацій і гарантуванню безпеки велосипедиста на дорозі.

∇ Дистанція, інтервал та безпечна швидкість.

Під час руху велосипедист має дотримуватися безпечної поздовжньої дистанції до транспортного засобу, що рухається попереду, та бічного інтервалу стосовно інших учасників дорожнього руху. Оптимальна відстань залежить від швидкості руху, стану дорожнього покриття, погодних умов та інтенсивності транспортного потоку. При цьому що вища швидкість, то більша має бути дистанція, а на мокрому чи слизькому покритті, а також за поганої видимості відстань необхідно додатково збільшувати.

Рекомендована поздовжня дистанція становить не менше 3–4 метрів за низької швидкості та 7–10 метрів за середньої, а бічний інтервал має бути щонайменше 1,5 метра до транспортних засобів, що рухаються паралельно. Дотримання цих параметрів забезпечує достатній простір для маневру в разі екстреної ситуації, час для реагування на раптові зміни дорожньої обстановки, можливість безпечного гальмування та комфортне взаємне розташування учасників руху.

Відповідно до норм безпеки дорожнього руху, встановлено гранично допустимі та безпечні швидкості руху. Зокрема, у межах населених пунктів швидкість транспортних засобів не повинна перевищувати 50 км/год, на окремих ділянках – 30 км/год,

а в житлових і пішохідних зонах – 20 км/год. Варто зазначити, що через конструктивні особливості велосипеда велосипедистові складно перевищити максимально дозволену швидкість. Однак безпечна швидкість руху залежить від конкретних дорожніх умов. Наприклад, на спільній вело-пішохідній доріжці оптимальна швидкість може становити 5–10 км/год, щоб уникнути ризику наїзду на пішоходів.

∇ Попереджувальні сигнали велосипедиста.

Під час руху дорогою рухи й маневри велосипедиста повинні бути такими, щоб їх могли передбачити інші учасниками дорожнього руху, а перед зупинкою, перелаштуванням, поворотом або розворотом вони зобов'язані подавати попереджувальні сигнали:

- Сигнали початку руху від правого краю проїжджої частини, зупинки зліва, повороту ліворуч, розвороту або перелаштування для об'їзду перешкоди подаються лівою рукою, витягнутою вбік, або правою рукою, витягнутою вбік і зігнутою у лікті під прямим кутом угору.
- Сигнали початку руху від лівого краю проїжджої частини, зупинки справа, повороту праворуч, подаються правою рукою, витягнутою вбік, або лівою рукою, витягнутою вбік і зігнутою у лікті під прямим кутом угору.
- Сигнал зупинки – піднята вгору рука (будь-яка).

Більш зрозумілим сигналом для водіїв прийнято вважати витягнуту руку у бік. Проте існує також жест зігнутої у лікті руки, який був придуманий переважно водіям автомобілів, а також мотоциклів, які тримають ручку газу правою рукою на випадок технічної несправності сигналів повороту. Адже у такому випадку водій має змогу показувати ці сигнали лише лівою рукою через вікно. Для велосипедистів зручніше тримати кермо сильною рукою (наприклад, правою – для правші). Тому при повороті праворуч можна подавати сигнал лівою рукою, зігнутою у лікті, догори. Цей жест може бути краще помітним для водіїв, які розміщуються ліворуч від велосипедиста.

Сигнали необхідно подавати:

– завчасно, не менше ніж за 50 м до початку маневру, однак варто враховувати, що тривале утримання руки поза кермом під час руху може призвести до втрати рівноваги та створення аварійної ситуації. Тому важливо подавати сигнал чітко й вчасно, але так, щоб забезпечити надійний контроль над велосипедом і уникнути ризику падіння;

– заздалегідь до початку виконання маневру, щоб інші учасники дорожнього руху мали достатньо часу для реагування та могли передбачити ваші дії;

– подавання сигналу рукою необхідно закінчити безпосередньо перед початком виконання маневру (п. 9.4 ПДР);

– сигнали повинні бути зрозумілими для інших учасників руху та не вводити їх в оману, адже чіткість і передбачуваність дій є запорукою безпеки на дорозі.

Важливо, що подавання попереджувального сигналу не дає велосипедистові переваги та не звільняє його від вжиття запобіжних заходів.

▽ Об'їзд перешкоди велосипедом

Під час здійснення об'їзду припаркованого транспортного засобу або іншої перешкоди на дорозі велосипедист повинен дотримуватися низки важливих правил, які гарантують безпеку як для нього самого, так і для інших учасників дорожнього руху.

По-перше, перед початком маневру обов'язково треба подати чіткий сигнал перелаштовування рукою, який інформує інших учасників руху про намір змінити траєкторію. При наявності кількох смуг руху необхідно надати перевагу попутному транспорту, якщо він перебуває на сусідній смузі. Також у ситуації, коли об'їзд передбачає виїзд на смугу зустрічного руху, велосипедист зобов'язаний переконатися у відсутності зустрічного транспорту та виконати маневр лише за умови повної безпеки.

Крім того, важливо враховувати можливі ризики, пов'язані із припаркованими автомобілями. Водій або пасажир такого транспортного засобу може раптово відчинити двері, що створює

серйозну небезпеку для велосипедиста. Це може призвести до падіння, яке, зі свого боку, може мати трагічні наслідки, наприклад, якщо велосипедист потрапить під колеса іншого транспортного засобу. Для мінімізації цього ризику необхідно дотримуватися безпечного інтервалу під час об'їзду припаркованих автомобілів – за можливості не менше одного метра.

Після завершення об'їзду велосипедист повинен якомога швидше повернутися до крайньої правої смуги (якщо це дозволяють правила дорожнього руху), знову подавши сигнал рукою про зміну траєкторії руху. Це допоможе уникнути непорозумінь із водіями інших транспортних засобів та зробить поведінку велосипедиста на дорозі більш передбачуваною.

∇ Рух на регульованих та нерегульованих пішохідних переходах

Велосипедисти, які рухаються проїжджою частиною дороги, повинні дотримуватися правил дорожнього руху, встановлених для водіїв транспортних засобів, з урахуванням особливостей руху велосипедів. Тобто вони мають завчасно оцінювати дорожню ситуацію перед наближенням до пішохідного переходу та діяти відповідно до правил, спрямованих на гарантування безпеки всіх учасників дорожнього руху.

Перетин нерегульованого пішохідного переходу: наближаючись до такого переходу, велосипедист зобов'язаний зменшити швидкість і бути готовим зупинитися, якщо на переході перебувають люди або вони мають намір почати перехід. У разі, якщо рух велосипедиста може створити перешкоду чи небезпеку для пішоходів, він зобов'язаний повністю зупинитися та надати їм перевагу в русі. Якщо перед пішохідним переходом зупинився транспортний засіб, велосипедист також повинен зменшити швидкість і переконатися у відсутності пішоходів на переході, перш ніж продовжити рух.

Перетин регульованого пішохідного переходу: на регульованих пішохідних переходах велосипедисти повинні дотримуватися сигналів світлофора або вказівок регулювальника. У випадку, коли сигнал світлофора дозволяє рух транспортним засобам,

але пішоходи завершують перехід проїжджої частини, велосипедист зобов'язаний надати їм дорогу, якщо його рух може створити перешкоду чи небезпеку.

Особливі обставини при перетині пішохідного переходу.

• Велосипедистам, як і іншим учасникам дорожнього руху, забороняється в'їжджати на пішохідний перехід, якщо за ним утворився затор, який змусить їх зупинитися на самому переході.

• При наближенні до транспортного засобу із розпізнавальним знаком «Діти», що зупинився з увімкненими проблисковими маячками або аварійною світловою сигналізацією, велосипедисти повинні зменшити швидкість або зупинитися, щоб уникнути створення небезпеки для дітей.

• Велосипедисти повинні зупинитися перед пішохідним переходом у випадках, коли цього вимагають члени шкільного патруля, або особи, що супроводжують групи дітей і подають відповідний сигнал.

• Наближаючись до трамвая, що стоїть на зупинці для посадки чи висадки пасажирів із проїжджої частини або посадкового майданчика, велосипедисти повинні зупинитися та відновити рух лише після того, як всі пасажири залишать проїжджу частину.

• У будь-якому місці велосипедист повинен пропустити пішоходів з порушенням зору, які подають сигнал тростиною білого кольору, спрямованою вперед.

Перетин проїжджої часини через пішохідний перехід: у разі необхідності перетину проїжджої частини дороги через пішохідний перехід велосипедист має спішитися (зійти з велосипеда) та супроводжувати його пішки. Оскільки пішохідний перехід призначений лише для руху пішоходів, така дія сприяє підвищенню безпеки самого велосипедиста та забезпечує можливість іншим учасникам дорожнього руху своєчасно відреагувати на його присутність. У цьому випадку велосипедист прирівнюється до пішохода, що надає йому право на пріоритет перед транспортними засобами на нерегульованих пішохідних переходах, якого він зазвичай не має, рухаючись на велосипеді.

∇ Використання лівоповоротних велосипедних зон.

На дорогах України подекуди вже обладнано лівоповоротні велосипедні зони очікування. Під час здійснення лівого повороту на регульованому перехресті, обладнаному спеціальною велосипедною розміткою, велосипедистам рекомендовано використовувати призначену зону очікування. Вона забезпечує безпечне позиціонування перед автомобілями під час заборонного сигналу світлофора.

При увімкненні зеленого сигналу світлофора велосипедисту необхідно залишатися на велосипедній смузі до наступного заборонного сигналу, що дозволяє здійснити маневр максимально безпечно та відповідно до правил дорожнього руху. Такий алгоритм дій значно знижує ризик виникнення аварійних ситуацій та забезпечує комфортне пересування всіх учасників дорожнього руху.

Лівоповоротна зелена зона очікування – це промаркована зона з віднесеною вперед стоп-лінією, яка збільшує видимість велосипедистів і дає змогу виконувати на велосипеді безпечний лівий поворот на перехресті.

За відсутності спеціально облаштованої лівоповоротної зони для велосипедистів на дорогах із двома і більше смугами руху в кожному напрямку, **здійснення лівого повороту заборонено**. У такому випадку необхідно здійснити спішування та перетнути перехрестя як пішохід, після чого відновити рух на велосипеді.

Регламентовано також виконання лівого повороту двоетапним способом: першим є прямолінійний рух у транспортному потоці через перехрестя з подальшою зупинкою та виходом на тротуар для розвороту та позиціонування перед світлофором чи початком перехрестя з відповідного напрямку; другим – рух прямо у загальному транспортному потоці при дозвільному сигналі світлофора.

При перетині проїжджої частини через велопереїзди спішування не є обов'язковим, проте необхідно дотримуватися заходів безпеки та надавати перевагу транспортним засобам за відсутності пріоритету. Відповідно до актуальних змін у Правилах дорожнього руху, велосипедисти зобов'язані перетинати проїжджу частину через спеціально облаштовані велосипедні переїзди (за їх наявності).

∇ Проїзд перехрестъ.

Велосипедист як учасник дорожнього руху зобов'язаний дотримуватися правил проїзду і регульованих, і нерегульованих перехрестъ. При перетині перехрестъ він має враховувати пріоритетність руху інших транспортних засобів.

Перехрестя – місце перехрещення, прилягання або розгалуження доріг на одному рівні, межею якого є уявні лінії між початком заокруглень країв проїжджої частини кожної із доріг. Не вважається перехрестям місце прилягання до дороги виїзду з прилеглої території.

Проїзд регульованих перехрестъ.

На регульованих перехрестях велосипедист зобов'язаний дотримуватися вказівок регулювальника або керуватися сигналами світлофора, і, як вже зазначалося, вказівки регулювальника мають вищий пріоритет порівняно зі світлофором та знаками пріоритету. У разі несправності світлофора учасники руху мають керуватися знаками пріоритету, а за їх відсутності – правилами проїзду рівнозначних перехрестъ.

Під час виконання маневрів повороту, незалежно від напрямку, велосипедист повинен надати перевагу пішоходам, які перетинають проїжджу частину. Важливо зазначити, що за наявності спеціально облаштованої велосипедної доріжки або виділеної смуги руху, велосипедист зобов'язаний використовувати лише ці елементи дорожньої інфраструктури.

Окремо важливо з'ясувати питання щодо використання додаткових секцій світлофора із зеленою стрілкою. У разі її ввімкнення велосипедист повинен здійснити поворот праворуч. Аналогічна ситуація виникає за відсутності додаткових секцій, якщо крайня права смуга призначена тільки для руху праворуч. Це створює проблему, коли велосипедисту необхідно рухатися прямо, адже, відповідно до Правил дорожнього руху, він не має права перебудовуватися у другу смугу, а з крайньої правої смуги дозволено лише повертати праворуч.

На практиці велосипедисти часто займають положення між смугами, щоб продовжити рух прямо. Така позиція формально не порушує пункт 11.10 ПДР, оскільки велосипед через свої габарити фізично не може займати дві смуги одночасно, як це робить автомобіль. Проте цей підхід є своєрідним компромісом на межі правомірності й може створювати небезпечні ситуації на дорозі. Найбільш безпечним, хоч і незручним рішенням у подібних випадках є рекомендація велосипедистам зійти з велосипеда та перетнути перехрестя як пішоходи, дотримуючись правил безпеки. Такий підхід допоможе уникнути потенційних конфліктів та ризиків для всіх учасників дорожнього руху, оскільки описаний вище спосіб залишається неформальним «лайфхаком», який хоча й не забезпечує повної безпеки, проте підкреслює всі ті складнощі, з якими може стикнутися велосипедист у місті з великою кількістю перехресть та складною організацією дорожнього руху на них, не знаючи всіх таких нюансів.

Проїзд нерегульованих перехресть.

При перетині нерегульованих перехресть велосипедист має дотримуватися встановлених знаків пріоритету та загальних правил дорожнього руху. Особливу увагу треба звернути на надання переваги транспортним засобам, що рухаються головною дорогою, якщо велосипедист перебуває на другорядній. Важливим аспектом безпеки є заборона виїзду на перехрестя при виникненні затору, а також необхідність обрання оптимальної траєкторії руху та здійснення зупинки перед стоп-лінією чи краєм перехрещуваної проїжджої частини.

На **перехрестях рівнозначних доріг**, тобто доріг з покриттям та без знаків пріоритету або без покриття за відсутності таких знаків, діє правило правої руки – велосипедист повинен надати перевагу транспортним засобам, що наближаються справа.

Нерівнозначними вважаються **перехрестя головної та другорядної дороги**. Головною є дорога з покриттям відносно ґрунтової або та, що позначається знаками 1.22, 1.23.1–1.23.4 і 2.3. Наявність на другорядній дорозі покриття безпосередньо перед

перехрестям не прирівнює її за значенням до перехрещуваної. При виконанні маневрів, особливо при повороті ліворуч чи розвороті, велосипедист зобов'язаний переконатися у безпеці руху та впевнитися, що його присутність помічена іншими учасниками дорожнього руху.

При перетині нерівнозначних нерегульованих перехресть велосипедистам необхідно керуватися таким принципом: за умови відсутності можливості ідентифікації типу дорожнього покриття та за відсутності встановлених знаків пріоритету, учасник руху повинен діяти, виходячи з презумпції перебування на другорядній дорозі. Такий підхід забезпечує максимальний рівень безпеки та мінімізує ризик виникнення аварійних ситуацій.

При **перетині перехресть нерівнозначних доріг, коли головна дорога змінює напрямок**, велосипедист, який рухається головною дорогою, має керуватися знаками пріоритету, а також табличкою 7.8 «Напрямок головної дороги», що має бути разом з ними, та чітко дотримуватися їхніх вказівок. Якщо його траєкторія перетинається з іншими транспортними засобами, що також рухаються головною дорогою, він повинен дотримуватися правил проїзду рівнозначних доріг. Велосипедист зобов'язаний завчасно подавати сигнали про зміну напрямку руху, щоб попередити інших учасників дорожнього руху.

Якщо велосипедист їде другорядною дорогою, то повинен пропустити всі транспортні засоби, які рухаються головною. У випадку, коли кілька транспортних засобів під'їжджають до перехрестя з різних другорядних доріг, діє правило правої руки – перевагу має той, хто перебуває праворуч.

Бувають також складні нерегульовані перехрестя із нестандартною конфігурацією, додатковими відгалуження доріг чи дорогами (вулицями), що перетинаються не під прямими кутами тощо. У таких випадках на ньому також мають бути додаткові таблички 7.8, що вказуватимуть не лише напрямок головної дороги, а і всі відгалуження, які є другорядними. Якщо перехрестя –дуже складне для того, щоб зрозуміти, як правильно та безпечно його перетнути, найкраще рішення – спішитися та перетнути його як пішохід.

Схожі труднощі можуть бути зі складними розв'язками доріг, наприклад, з відсутньою велоінфраструктурою, яких є багато у великих містах, на об'їзних дорогах та міжміських трасах. На них велосипедисту може бути не лише важко зорієнтуватися та фізично подолати всі потрібні заїзди / з'їзди, підйоми / спуски, естакади та розгалуження, але і досить небезпечно, адже навіть коли він просто перетинає цю розв'язку прямо без зміни напрямку руху, його можуть не помітити водії інших транспортних засобів, що заїжджають чи з'їжджають з неї. Також перешкодою може бути наявність розгалуження доріг перед естакадою чи тунелем, що унеможливлює продовження руху у крайній правій смузі через неї. Тому за відсутності альтернативних шляхів руху велосипедист має бути максимально уважним на таких розв'язках та під час її перетину дотримуватися усіх зазначених вище правил.

Перехрестя з круговим рухом. Правила проїзду велосипедистами кругового перехрестя є досить складними для розуміння з погляду логіки та норм Правил дорожнього руху, тому важливо виділити основні аспекти, які регулюють поведінку велосипедистів у таких умовах:

1. Пріоритетність руху на колі: кругове перехрестя завжди є головною дорогою, якщо інше не передбачено дорожніми знаками чи розміткою.

2. Сигнали повороту під час руху по колу: рух по колу вважається прямолінійним, тобто без зміни напрямку. У зв'язку з цим велосипедист при заїзді на коло попереджувальний сигнал не подає, бо напрям руху не змінюється. Однак при з'їзді з кругового перехрестя обов'язково подає сигнал повороту праворуч.

3. Рух у крайній правій смузі: якщо на круговому перехресті є більше однієї смуги для руху, велосипедист має право рухатися лише у крайній правій смузі. У разі наявності дорожніх знаків або розмітки, які визначають напрямки руху смугами, велосипедист може втратити можливість продовжувати рух по колу, якщо з крайньої правої смуги дозволено лише з'їзд із перехрестя.

4. Обачність під час руху по колу: оскільки заїзд на кругове перехрестя та з'їзд із нього можуть здійснюватися з будь-якої

смуги (за умови відсутності обмежень), а велосипедист може рухатися лише в крайній правій, продовжуючи рух по колу, йому необхідно бути особливо уважним. Це пов'язано з ризиком зіткнення з транспортними засобами, які можуть з'їжджати з перехрестя з інших смуг і не помітити велосипедиста, зокрема через потрапляння останнього у «сліпу зону», про які було зазначено вище. Водночас, якщо велосипедист продовжує рух по колу, він має пріоритет перед транспортними засобами, які з'їжджають із кругового перехрестя.

5. Світлофорне регулювання: У разі наявності світлофорів на під'їздах до кругового перехрестя або безпосередньо на ньому, велосипедист зобов'язаний дотримуватися їх сигналів.

∇ ДТП з велосипедистом.

Пункт 2.10 Правил дорожнього руху визначає обов'язки водія у разі його причетності до дорожньо-транспортної пригоди – події, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки (далі – ДТП). Ці обов'язки поширюються також на осіб, які керують велосипедами. У зв'язку з цим, у разі виникнення ДТП, велосипедисти зобов'язані вжити низку заходів.

Негайно зупинити велосипед та не покидати місце пригоди, що означає залишатися біля велосипеда. При цьому велосипедист повинен подбати про власну безпеку і переконатися у тому, що інші транспортні засоби не виконають наїзд на нього позаду.

- Не переміщати велосипед і предмети, що мають причетність до пригоди, як мінімум до прибуття поліції. Місце пригоди завжди потрібно залишати як є, крім випадків, коли це несе загрозу безпеці руху і може спровокувати ще одне ДТП.
- Приблизно у 75 % випадків дорожньо-транспортних пригод їхні учасники-велосипедисти отримують травми[51]. У разі

[51] У 2020-му в ДТП загинуло понад 200 велосипедистів. Чому в Україні небезпечно їздити на ровері?, Радіо Свобода. URL: https://www.radiosvoboda.org/a/dtp-bezpeka-velosypedystiv/31030209.html (дата звернення: 24.03.2025).

виникнення такої ситуації необхідно невідкладно вжити всіх можливих заходів для надання домедичної допомоги постраждалим (як собі, так і іншим учасникам події) а, за потреби, викликати бригаду екстреної медичної допомоги. Якщо зазначені дії виконати неможливо, треба звернутися по допомогу до осіб, які перебувають поблизу. Правила дорожнього руху дозволяють водієві, який є учасником дорожньо-транспортної пригоди, доправити постраждалого до медичного закладу, якщо інших способів надання допомоги немає, однак після цього він зобов'язаний повернутися на місце події.

- Повідомити про дорожньо-транспортну пригоду орган чи уповноважений підрозділ Національної поліції, записати прізвища й адреси очевидців, чекати прибуття поліцейських.
- Вжити всіх можливих заходів для збереження слідів пригоди, обгородити їх та організувати об'їзд цього місця.
- Утриматися від вживання алкогольних напоїв, наркотичних засобів та лікарських засобів (окрім тих, що входять до автомобільної аптечки), які містять вказані речовини, до проведення медичного огляду.

У разі дорожньо-транспортної пригоди за участю велосипедиста складання європротоколу не передбачено, тому за наявності механічних пошкоджень транспортних засобів чи іншого майна обов'язковим є виклик працівників поліції для належного оформлення події.

Важливо зазначити, що, відповідно до правил ведення обліку ДТП (затверджених Постановою КМУ №424 від 22.05.2019), не підлягає обліку інформація про ДТП, що сталися за участю велосипедів, за умови, що учасниками пригоди не були інші транспортні засоби чи особи). Тому, якщо велосипедист сам впав з велосипеда без стороннього впливу, ця подія не кваліфікується як ДТП, а тому виклик поліції не є обов'язковим.

Фото взято зі сторінки Національної поліції України у мережі Facebook

∇ Зупинка / стоянка велосипеда.

Згідно з пунктом 15.4 Правил дорожнього руху України, велосипедистам дозволяється здійснювати зупинку або стоянку велосипедів на проїжджій частині дороги за умови дотримання певних обмежень. Зокрема, велосипеди можуть бути розміщені не більше ніж у два ряди. Це правило спрямоване на забезпечення безпеки дорожнього руху, уникнення створення перешкод для інших учасників руху, а також на впорядкування використання простору в міських умовах.

Водночас існують місця, де зупинка і стоянка велосипедів категорично заборонені. Такі обмеження встановлені для запобігання аварійним ситуаціям та забезпечення безпеки як велосипедистів, так й інших учасників дорожнього руху. Зокрема, забороняється залишати велосипеди у місцях, де вони можуть створювати перешкоди для руху пішоходів або транспорту, на пішохідних переходах, тротуарах (окрім спеціально відведених місць), велосипедних доріжках або смугах для велосипедистів. Також заборонено зупинятися ближче ніж за 10 метрів від перехресть та пішохідних переходів, якщо це може ускладнити рух транспортних засобів. Окрім того, велосипеди не можна залишати на зупинках громадського транспорту або в місцях, де вони заважатимуть посадці чи висадці пасажирів.

Для впорядкування стоянки велосипедів у містах дедалі частіше облаштовуються спеціальні велопарковки. Ці місця призначені для короткострокового або тривалого зберігання велосипедів і зазвичай розташовуються поблизу громадських місць – торгових центрів, закладів освіти, офісних будівель, парків тощо. Не всі вони є зручними і практичними для використання, однак дають змогу як мінімум короткострокового захисту велосипеда від крадіжки на час відвідування закладу, біля яких їх розміщено, не потребуючи багато місця та витрат на облаштування, порівняно з парковками для автомобілів. При цьому окремої уваги заслуговує питання гарантування безпеки велосипеда під час стоянки. Оскільки велосипед є об'єктом підвищеного ризику крадіжок, використання велозамків є необхідним заходом для його захисту як на велопарковках, так і в інших місцях, наприклад, біля будинку чи в загальних коридорах під'їздів. Сучасний ринок пропонує різні типи велозамків: тросові, які є легкими та гнучкими, але менш стійкими до механічних пошкоджень; ланцюгові замки зі сталі високої міцності; U-подібні (або D-замки), які вважаються одними із найнадійніших; складані, що поєднують компактність і середній рівень захисту. Для максимального захисту рекомендується комбінувати кілька типів замків, наприклад, U-замок і тросовий, що значно ускладнює процес крадіжки.

Фото взято з онлайн-платформи «Велосипедом до школи»

Такі велопарковки були облаштовані у 15 пілотних школах у рамках кампанії «Велосипедом до школи». У них враховані і зручність / надійність кріплення велосипеда, і наявність захисту від дощу.

∇ Рух через залізничний переїзд велосипедом

Велосипедисти, як і водії інших транспортних засобів, можуть перетинати залізничну колію лише на спеціально обладнаних залізничних переїздах, або ж, спішившись, на обладнаних пішохідних переходах.

Важливо знати, що рух через залізничний переїзд для велосипедистів забороняється у таких випадках:

– черговий по переїзду подає сигнал заборони руху – стоїть до водія грудьми або спиною з піднятим над головою жезлом (червоним ліхтарем чи прапорцем) або з витягнутими у боки руками;

– шлагбаум опущений або почав опускатися;

– увімкнено заборонний сигнал світлофора чи звуковий сигнал назалежно від наявності та положення шлагбаума;

– за переїздом утворився затор, який може змусити велосипедиста зупинитися на колії;

– до переїзду в межах видимості наближається поїзд (локомотив, дрезина);

– самовільно відкривати шлагбаум або об'їжджати його, а також об'їжджати транспортні засоби, які стоять перед переїздом, коли рух через нього заборонено.

∇ Особливості та правила перевезення велосипеда у різних видах транспорту (авто, різні види громадського транспорту, електрички, поїзди).

В Україні сьогодні нема єдиного нормативно-правового акта, що регулює правила перевезення велосипедів у всіх видах транспорту. Натомість діють окремі правила, затверджені на місцевому рівні або для конкретних видів транспорту.

Регулювання перевезення велосипедів у міському громадському транспорті. Міський громадський транспорт відіграє ключову роль у перевезенні пасажирів у межах населених пунктів. У кожному місті чи громаді діють власні правила користування міським транспортом, затверджені місцевими радами. Наприклад, у Києві діють «Правила користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва» від 28 лютого 2019 року[52]. Відповідно до них, перевезення велосипедів дозволяється лише за певних умов:

- Велосипед має бути складаним або перевозитись у розібраному вигляді.
- У метро дорослі велосипеди можна перевозити лише як багаж за умови, що їхній складений вигляд не перевищує суми вимірів (довжина+ширина+висота) у 200 см. Дитячі велосипеди перевозити дозволено без додаткових обмежень.
- У міській електричці передбачено спеціальні вагони з місцями для перевезення велосипедів.

Варто зазначити, що раніше діяв наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України[53], який дозволяв перевезення велосипедів у трамваях і тролейбусах. Однак він втратив чинність, і наразі правила перевезення велосипедів у таких видах транспорту регулюються лише локальними актами.

Перевезення велосипедів у залізничному транспорті. Залізничний транспорт має окремі правила для перевезення велосипедів, які визначені в «Правилах перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України»[54].

---

[52] Про затвердження Правил користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва : Рішення КМР від 28 лютого 2019 року № 164/6820. Офіційний портал КМДА. URL: https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_zatverdzhennya_pravil_koristuvannya_miskim_nazemnim_pasazhirskim_transportom_mista_kiyeva/wgojimsn3c_164-6820/ (дата звернення: 24.03.2025).

[53] Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09 жовтня 2006 року № 329 : наказ від 23 жовтня 2017 року № 277. зареєстровано Міністерством юстиції України 14 листопада 2017 року № 1388/31256. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України.

[54] Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : наказ від 27 грудня 2006 року № 1196. Міністерство транспорту та зв'язку України.

Основні положення щодо перевезення велосипедів включають:

1. Перевезення велосипеда як ручної поклажі.

• Безоплатне перевезення одного велосипеда у розібраному та впакованому вигляді дозволяється за рахунок норми ручної поклажі пасажира, якщо його розмір відповідає встановленим нормам.

• Велосипед повинен бути розміщений у місцях, призначених для перевезення ручної поклажі.

• У поїздах нічного сполучення (купейні та плацкартні вагони) велосипед у розібраному та впакованому вигляді може бути розміщений лише на місцях для ручної поклажі за умови, що він не створює незручностей для інших пасажирів.

2. Перевезення велосипеда у зібраному вигляді.

• Велосипед у зібраному вигляді (на ходу) перевозиться: як надлишок ручної поклажі в тамбурі вагона (не більше одного велосипеда на тамбур), або у місцях, спеціально обладнаних для розміщення велосипедів (такі передбачені, наприклад, у регіональних поїздах).

• У цьому випадку обов'язково здійснюється оплата за перевезення велосипеда як багажу за фіксованою вагою 20 кг.

3. Перевезення велосипеда у регіональних поїздах.

• У регіональних поїздах велосипеди перевозяться у спеціально обладнаних місцях.

• Перевезення здійснюється за умови обов'язкової оплати, яка оформлюється квитанцією або електронним перевізним документом.

• Пасажир повинен забезпечити збереження велосипеда під час перевезення.

4. Перевезення велосипеда у багажному вагоні.

• Велосипеди (з двигунами чи без) приймаються до перевезення у багажному вагоні як поштучні предмети.

• Вартість перевезення визначається як за 20 кг багажу за кожен велосипед.

• Якщо разом із велосипедом здаються інші речі, вони зважуються разом, і оформлюється одна квитанція за загальну вагу.

• Речі повинні бути належно упаковані у валізи, ящики, коробки або іншу тару. Якщо велосипед неупакований, у багажній квитанції зазначаються його номер, марка та додаткові елементи (дзвінок, ліхтар тощо).

• Після оформлення перевезення пасажиру видається квитанція.

5. Обмеження для швидкісних поїздів.

• Згідно з чинними правилами у поїздах категорії «Інтерсіті» «Інтерсіті+», перевезення велосипедів заборонено, оскільки конструкція вагонів не передбачає наявності спеціально обладнаних місць для їх розміщення. Водночас, починаючи з 2019 року, Укрзалізниця де-факто дозволила провезення велосипедів у поїздах класу «Інтерсіті+», за умови, що велосипед буде розібраний та надійно упакований, аби він не перешкоджав пересуванню пасажирів та не створював загрози безпеці. Такий підхід формально не закріплено у змінах до правил перевезення, однак він став поширеною та фактично визнаною практикою, що було підтверджено у публічній комунікації перевізника[55].

1.2.6 Відповідальність велосипедистів

На противагу законодавству більшості європейських країн, наприклад Німеччини, де встановлено диференційовану систему штрафних санкцій за різні види порушень велосипедистами правил дорожнього руху (зокрема, користування мобільним телефоном без пристроєм hands-free під час керування велосипедом – 55 євро (приблизно 2300 грн), відсутність дзвінка на велосипеді – 15 євро (приблизно 630 грн), проїзд на заборонний сигнал світлофора тривалістю понад 1 секунду – 100 євро (приблизно 4200 грн), в Україні така деталізація відповідальності відсутня.

Вітчизняне законодавство передбачає уніфіковану адміністративну відповідальність велосипедистів згідно зі статтею 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення

[55] Укрзалізниця дозволила провозити велосипеди в Інтерсіті. *Економічна правда*. URL: https://epravda.com.ua/news/2019/05/24/648101 (дата звернення: 24.05.2019).

«Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин», що передбачає накладення штрафу в розмірі 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (340 грн). У разі вчинення правопорушень велосипедистом у стані алкогольного сп'яніння передбачено стягнення у розмірі 40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (680 грн). За порушення, що призвели до створення аварійної обстановки, законодавством встановлено альтернативне покарання: накладення штрафу в розмірі 50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (850 грн) або призначення громадських робіт тривалістю від двадцяти до сорока годин.

Водночас серед правників існує дискусійна позиція щодо можливості застосування статті 130 КУпАП до велосипедистів. Прихильники цієї думки зазначають, що норма ст. 130 КУпАП не диференціює транспортні засоби за типом приводу (механічні, немеханічні, електричні), тому велосипедисти, особливо ті, що керують електровелосипедами, можуть притягуватися до відповідальності за цією статтею. В обґрунтування такої позиції наводиться примітка статті 121 КУпАП, за якою під транспортними засобами у статтях 121-126 127-1, 128-1 частинах першій і другій статті 129, статтях 132-1, 133-1, 133-2, 139 і 140 (хоча цей перелік не містить самої статті 130) треба розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли й інші транспортні засоби. Враховуючи, що Правила дорожнього руху визначають велосипед як транспортний засіб, крім крісел колісних, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка перебуває на ньому, відповідальність, передбачена переліченими статтями має поширюватись і на велосипедистів. Хоча тлумачення транспортного засобу спеціально для застосування у розумінні статті 130 КУпАП адміністративним законодавством України не надається, для визначення цієї категорії має застосуватися аналогія закону, тобто велосипед також повинен визнаватися транспортним засобом.

Натомість прихильники іншої думки вважають, що відповідальність велосипедистів передбачена спеціальною нормою

адміністративно-деліктного законодавства – статтею 127 КУпАП. Тому ці учасники дорожнього руху мають нести відповідальність за порушення правил дорожнього руху виключно в межах санкцій цієї статті.

Доцільно також наголосити, що в інтерпретації частини 3 статті 127 КУпАП особи не несуть відповідальності за керування велосипедом у стані сп'яніння. Ця обставина виступає як кваліфікуючою ознакою, що обтяжує відповідальність велосипедиста при вчиненні будь-яких інших порушень правил дорожнього руху. Самостійного ж складу адміністративного проступку факт керування велосипедом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння не утворює. Водночас відсутня офіційна процедура підтвердження стану сп'яніння для велосипедистів, адже як Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху[56], так і Інструкція про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння[57], стосуються лише водіїв, якими велосипедисти не є, що також ускладнює збір доказів та притягнення до відповідальності за названою частиною статті 127 КУпАП.

Показовим у цьому контексті є рішення Рівненського апеляційного суду, яке демонструє важливу позицію судової практики щодо меж застосування статті 130 КУпАП. Суд скасував рішення суду першої інстанції про притягнення велосипедиста до відповідальності за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, оскільки не було достовірно встановлено, що особа керувала саме мопедом, а не звичайним велосипедом.

Ключовим у цій справі стало те, що працівники поліції не змогли довести факт керування механічним транспортним засобом, який

[56] Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції : наказ від 2 листопада 2015 р. № 1395. Міністерство внутрішніх справ. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text

[57] Про затвердження Порядку взаємодії Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства освіти і науки України з питань забезпечення профілактики правопорушень серед учнів та студентів : спільний наказ від 17 листопада 2015 р. № 1452/1149. Міністерство внутрішніх справ та Міністерство освіти і науки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text

підпадає під дію ст. 130 КУпАП. Проте до Верховного суду ця чи інші схожі справи не дійшли, щоб названа позиція стала обов'язковою для врахування у рішеннях щодо інших справ, як і багато інших дискусійних позицій, зазначених вище.

Правова відповідальність велосипедистів як учасників дорожнього руху має комплексний характер і регулюється кількома галузями права. Отже, окрім адміністративних стягнень, законодавством передбачено кримінальну та цивільно-правову відповідальність.

Велосипедисти несуть кримінальну відповідальність за статтею 291. Порушення чинних на транспорті правил. Порушення чинних на транспорті правил, що убезпечують рух, а також нормативно-правових актів, норм і правил виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки, карається штрафом від двох до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до п'яти років.

Цивільно-правова відповідальність регламентується положеннями Цивільного кодексу України. Відповідно до статті 1166, на велосипедиста покладається обов'язок відшкодування майнової шкоди, завданої неправомірними діями. Стаття 1167 додатково встановлює зобов'язання щодо компенсації моральної шкоди у випадку її заподіяння[58].

Щодо відповідальності неповнолітніх велосипедистів.

Згідно зі статтею 12 Кодексу України про адміністративні правопорушення, адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху велосипедистами (стаття 127 КУпАП) настає із досягненням особою шістнадцятирічного віку. У разі вчинення адміністративного правопорушення особою, яка не досягла шістнадцятирічного віку, відповідальність покладається на батьків

[58] Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. Цивільний кодекс України URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text

або осіб, що їх замінюють. Така відповідальність ґрунтується на положеннях статті 150 Сімейного кодексу України, згідно з якою батьки зобов'язані виховувати дитину в дусі поваги до прав та свобод інших людей[59]. Відповідно, вчинення неповнолітньою особою віком до 16 років адміністративного правопорушення кваліфікується як наслідок неналежного виконання батьками або особами, що їх замінюють, обов'язків щодо виховання дітей, що тягне за собою відповідальність за статтею 184 КУпАП.

Відповідно до норм ст. 13 КУпАП, неповнолітні велосипедисти, у віці від 16 до 18 років, які порушили правила дорожнього руху, підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах, тобто на них може бути накладено стягнення у вигляді штрафу, водночас з урахуванням характеру вчиненого правопорушення та особи правопорушника, відповідно до норм ст. 24-1 КУпАП, замість адміністративних стягнень можуть застосовуватися заходи виховного впливу, такі як публічне вибачення перед потерпілим, попередження, догана, або передача під нагляд батькам, педагогічному колективу чи окремим громадянам. Ці заходи спрямовані не на покарання, а на виховання та запобігання вчинення подальших порушень.

Важливо зазначити, що застосування заходів виховного впливу замість адміністративних стягнень є правом, а не обов'язком суду як органу, уповноваженого розглядати такі справи, і залежить від характеру вчиненого правопорушення, особи порушника та інших обставин справи. У разі систематичного невиконання неповнолітнім заходів виховного впливу, вони можуть бути скасовані, і справа про адміністративне правопорушення розглядається на загальних підставах. Як змогли пересвідчитися, законодавство України передбачає диференційований підхід до відповідальності неповнолітніх велосипедистів, враховуючи їхній вік та необхідність виховного впливу, а також встановлює відповідальність батьків за неналежне виховання дітей, що призвело до порушення правил дорожнього руху.

[59] Закон України від 10 січня 2002 р. № 2947-III, ст. 51. Сімейний кодекс України.

Розділ 2
ОРГАНІЗАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ НАВЧАННЯ ДІТЕЙ БЕЗПЕЧНОЇ ЇЗДИ НА ВЕЛОСИПЕДІ

2.1 Цільова аудиторія та вікові особливості навчання

На перший погляд, зважаючи на чинне українське законодавство, видається логічним впроваджувати навчання безпечної їзди на велосипеді для дітей 13–14 років, адже саме з 14-річного віку вони отримують право самостійно пересуватися дорогами на велосипеді. Проте глибший аналіз цього питання виявляє його значно складнішу природу та декілька важливих аспектів, на які доцільно звернути увагу.

Насамперед дослідження засвідчують, що в Україні фактичний вік початку самостійного керування велосипедом становить 5–7 років[60]. А це означає, що починати навчання безпечної їзди на велосипеді доцільно вже з 6–7-річного віку, ба більше, саме в молодшому шкільному віці відбувається активне формування рухових навичок та поведінкових патернів. У цей період діти демонструють підвищену сприйнятливість до засвоєння нової інформації, високу пластичність нервової системи та здатність до автоматизації набутих навичок. Крім того, раннє навчання правил безпечної їзди уможливлює попередити формування неправильних звичок керування велосипедом, які значно складніше коригувати у підлітковому віці. Та і міжнародна практика засвідчує

[60] Сюравчик В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування національної поліції України та законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 1 (106). С. 158–172.

доцільність раннього навчання велосипедної безпеки: переважна більшість програм з навчання безпечної їзди на велосипеді у США та Європі орієнтовані на учнів молодшої школи[61]. Зокрема, у Німеччині відповідні освітні програми впроваджено для учнів 3–4-х класів[62]. Показовим є також досвід Австрії, де діти віком від 10 років мають змогу отримати спеціальний дозвіл на керування велосипедом, що надає їм право пересуватися дорогами до досягнення встановленого законом 12-річного віку[63].

Вищезазначене підтверджує, що розпочинати навчання з безпечної їзди на велосипеді у 13–14 років уже запізно, оскільки базові навички мають бути сформовані раніше

У процесі пошуку відповіді на питання, щодо ідеального віку для навчання дітей безпечної їзди на велосипеді доцільно зазначити, що німецькі дослідники доволі критично оцінюють усталену практику жорсткої кореляції таких навичок з конкретними віковими періодами. На їхнє переконання, ключовим фактором результативності опанування правил дорожнього руху є не вік здобувачів освіти, а доцільність обраної методики навчання, особливо щодо її практичного спрямування[64]. Окрім того, науковці наголошують на недоречності започаткування велосипедної підготовки лише у 3–4-х класах.

У контексті цього питання показовими є і результати дослідження «Розвиток навичок їзди на велосипеді», де вивчали три вікові групи дітей (7–8, 9–10 та 11–12 років). У його рамках виявлено цікаву закономірність: успішність виконання тестів залежала як від віку учасників, так і від того, коли вони вперше сіли на велосипед. Дослідження підтвердило, що рівень майстерності визначається

[61] David C. Schwebel, Jennifer Pitts McClure, Jodie M. Severson. The Effectiveness of a Bicycle Safety Program for Improving Safety-Related Knowledge and Behavior in Young Elementary Students. *Journal of Pediatric Psychology.* 2009. Vol. 35, no. 4. Pp. 343–353. DOI: https://doi.org/10.1093/jpepsy/jsp076

[62] VMS Verkehrswacht Medien Service GmbH. Die Radfahrausbildung (Kl. 3/4). URL: https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/ (дата звернення: 24.03.2025)

[63] Stadt Wien. Traffic Rules and Regulations for Cyclists. *Wien.gv.at.* URL: https://www.wien.gv.at/english/transportation-urbanplanning/cycling/traffic-rules.html (дата звернення: 24.03.2025)

[64] Wiśniewski A., Wolańska M. Methods of Cyclist Training in Europe. *Sustainability.* 2013. Volume 15, no. 19, article 14345. DOI: https://doi.org/10.3390/su151914345

не лише віковими особливостями, але і раннім початком формування навичок, що безпосередньо пов'язано з фізичним та психологічним розвитком дитини[65]. У цьому плані доцільно звернути увагу на результати опитування, проведеного в Україні у 2025 році. Згідно з його даними, 43,6 % опитаних батьків зазначили, що їхні діти опанували навички керування двоколісним велосипедом у віці 4–5 років, тоді як ще 27,6 % повідомили про набуття таких навичок у віці 6–7 років[66].

З огляду на вищесказане основними елементами концепції велосипедної освіти у школах мають бути ранній старт навчання, практико-орієнтований підхід та адаптація методик до індивідуальних потреб учнів. Це, зі свого боку, дасть можливість удосконалити як безпосередні навички керування велосипедом, так і загальну компетентність у питаннях дорожньої безпеки. Причому вкрай важливо щоб зміст програми був адаптований до вікових особливостей та рівня розвитку здобувачів освіти[67].

Отже, під час розроблення навчальних програм для юних велосипедистів необхідне врахування трьох ключових аспектів: вікових особливостей, психофізичного розвитку та наявного рівня сформованості практичних навичок. Зважаючи на це, у методичних рекомендаціях запропоновано диференційований підхід до організації навчальних занять, що охоплює три вікові категорії.

1. *Початковий рівень* (1-й клас, 6–7 років) – одне вступне заняття, період, коли діти мають право пересуватися велосипедом тільки тротуаром та у супроводі дорослого. На цьому етапі закладаються базові знання з безпеки руху на велосипеді.

2. *Основний рівень* (3–4-й клас, 9–10 років) – одне теоретичне і за можливістю (наявністю велосипедів та інфраструктури)

[65] Zeuwts L., Vansteenkiste P., Cardon G., Lenoir M. Розвиток навичок їзди на велосипеді у дітей 7–12 років (Development of cycling skills in children aged 7–12 years). *Traffic Injury Prevention*. 2016. Volume 17, no. 7. Pp. 736–742. DOI: https://doi.org/10.1080/15389588.2016.1143553

[66] Сюравчик В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування національної поліції України та законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 1 (106). С. 158–172.

[67] Hamann C. J., Conrad A. Inventory of Child Bicycle Education Programs Reveals Need for Age, Development, and Skill-Level Considerations. *Traffic Injury Prevention*. 2019. Volume 20, no. sup3. Pp. 33–38, DOI: https://doi.org/10.1080/15389588.2019.1665651

практичне заняття. На цьому етапі відбувається ґрунтовне засвоєння правил дорожнього руху та формування необхідних навичок безпечного керування велосипедом.

3. *Поглиблений рівень* (7-й клас, 13–14 років) – декілька занять, ідеально це поєднання теорії та практики, завершальний етап підготовки, спрямований на систематизацію знань і вдосконалення навичок перед набуттям права виїзду на проїжджу частину.

Подібна упорядкована методика навчання сприяла б поетапному розвитку навичок молодих велосипедистів з урахуванням їхнього віку та чинних законодавчих норм.

Фото взято зі сторінки підрозділу взаємодії патрульної поліції та громади у мережі Facebook

2.2 Роль поліції в навчанні дітей

27 грудня 2024 року Кабінет Міністрів України прийняв Постанову № 1550 «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках», однією зі стратегічних цілей (Стратегічна ціль 3) є безпечний, людиноцентричний, екологічний та енергоефективний транспорт з курсом на декарбонізацію[68]. Відповідальність за виконання цієї цілі, а саме зменшення кількості ДТП та кількості травмованих і загиблих у них, покладено на Національну поліцію України. У зазначеній постанові також акцентується увага на недостатньому рівні розвитку велосипедної мобільності в Україні порівняно з країнами ЄС, що виражається в обмеженій протяжності велосипедної інфраструктури (близько 1500 кілометрів) та її недостатній розгалуженості як у межах населених пунктів, так і між ними. Документ визначає ключові напрями розвитку, серед яких: стимулювання використання велосипедів через розбудову відповідної інфраструктури при реконструкції та будівництві транспортних споруд, збільшення частки велотранспорту в містах та приміській зоні, забезпечення безпечного велосполучення між населеними пунктами, а також впровадження економічних стимулів для розвитку екологічно чистих видів транспорту, включаючи велосипеди та системи їх прокату. Попри слушне зауваження керівника поліції Далласа про те, що поліція не повинна єдина відповідати за безпеку громади (оскільки на неї часто перекладають розв'язання всіх соціальних проблем – від охорони психічного здоров'я до відлову безпритульних тварин), історично склалося так, що саме вона відповідає за безпеку дорожнього руху[69]. Отже, виходячи із зазначеної Стратегії, перед Національною поліцією України постає завдання зниження кількості ДТП, з урахуванням того, що теоретично велосипедистів на дорогах України стане більше.

---

[68] Про автомобільні дороги : Закон України від 8 вересня 2005 р. № 2862-IV. Станом на 15 листопада 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#n160

[69] Vitale, Alex S. The End of Policing. New York : Verso, 2017.

Важливу роль у процесі виконання зазначеного завдання може відіграти навчання з безпечної їзди велосипедом. Із цього приводу доцільно зазначити, що навчання з безпеки дорожнього руху не є стратегією, яка дає швидкі переваги: коли «Х перехрестя» перетворюється на кільцеве, спостерігається негайний позитивний вплив на кількість ДТП завдяки механічному зниженню швидкості та зменшенню бічних зіткнень, тоді як навчальна дія у школах та дитячих садках може дати ефект лише через двадцять років. Безперечно, правозастосування вважається більш ефективним, ніж освіта. Однак неможливо скрізь розмістити кільцеві розв'язки, перетворити країну на гігантський безпечний ігровий майданчик, забезпечити нагляд поліцейського за кожним водієм через обмежені ресурси поліції і соціальну прийнятність. Тому, навіть якщо це не найефективніше, необхідні навчальні підходи до збалансованої та комплексної політики безпеки дорожнього руху. Крім того, освіта забезпечує соціальну прийнятність інших стратегій[70].

[70] C. Sittha. Evaluation of Unsafe Driving Behaviour Change by Road Safety Education. *Asian Transport Studies.* 2019. URL: https://www.atransociety.com/resources/pdf/pdfResearchResources/2019/Project2019-001%28Dr.Sittha%29.pdf

Це, зрозуміло, стосується і навчання безпечної їзди велосипедом. Зрештою, можна сподіватися, що основи безпечного велоруху, засвоєні в учнівські роки, з часом дадуть добрі сходи – відповідальне ставлення молоді до пересування містом.

Доречно зазначити, що у серпні 2022 року за ініціативи U-Cycle (ГО «Асоціація велосипедистів Києва») в Україні було затверджено навчальну програму предмету «Основи здоров'я» для учнів 6–9-х класів закладів загальної середньої освіти, яка була доповнена темами з безпеки руху на велосипеді: Правила дорожнього руху для велосипедистів; Правила перевезення вантажів і виконання маневрів на велосипеді; Безпека пішохода, велосипедиста в місті та за містом, пасажира легкого і вантажного автомобіля, автобуса, поїзда тощо; Заходи безпеки під час подорожі на велосипеді; Відповідальність пішохода, велосипедиста та порушення ПДР; Перша допомога у разі падіння з велосипеда та алгоритм дій при ДТП; Елементи конструкції велосипеда, що впливають на безпеку руху; Користь їзди на велосипеді для здоров'я; Організація дорожнього руху і модель безпечного дорожнього середовища; Велосипед як екологічно чистий транспортний засіб та ін. Зазначені теми висвітлено в таких розділах навчальної програми, як: Соціальна складова здоров'я та Безпека і здоров'я людини. Доцільно зазначити, що очікуваним результатом навчально-пізнавальної діяльності учнів є знаннєвий компонент, діяльнісний та ціннісний компоненти (див. табл. 1).

Таблиця 1

Безпека руху велосипедистів – доповнення до навчальної програми предмету «Основи здоров'я»

Зміст навчального матеріалу	**Очікувані результати навчально-пізнавальної діяльності учнів 6–9-х класів**
Розділ 4. Соціальна складова здоров'я (для учнів 6-го класу)	
Тема 2. Безпека в побуті й навколишньому середовищі. Безпека руху велосипедиста. Елементи конструкції велосипеда, що впливають на безпеку руху.	***Знаннєвий компонент:*** – *учні називають:* правила перевезення вантажів і виконання маневрів на велосипеді;

Продовження таблиці 1

Одяг для велосипедиста. Засоби безпеки велосипедиста. Правила дорожнього руху для велосипедистів. Правила перевезення вантажів і виконання маневрів на велосипеді. **Поведінка в екстремальних ситуаціях.** Перша допомога при ДТП.	– *пояснюють:* необхідність використання велосипедного шолома; – *аналізують:* наслідки неправильного перевезення вантажів на велосипеді; – *уміють:* добирати одяг для велосипедних прогулянок; обирати безпечні способи маневрів на велосипеді.
Розділ 1. Безпека і здоров'я людини (для учнів 7-го класу)	
Безпека на дорозі. Правила безпечної поведінки під час подорожей. Безпека пішохода, велосипедиста в місті та за містом, пасажира легкового і вантажного автомобіля, автобуса, поїзда тощо. Заходи безпеки під час подорожі на велосипеді. Заходи безпеки під час поїздки на легковому і вантажному автомобілі, автобусі. Заходи безпеки на залізниці. Рух через залізничні переїзди. Небезпечні вантажі. Види ДТП. Положення тіла, які знижують ризики травмування під час ДТП. Дії свідків ДТП. Відповідальність пішохода, велосипедиста за порушення ПДР. Перша допомога у разі падіння з велосипеда та інші пов'язані травми. **Здоров'я і спосіб життя.** Користь їзди на велосипеді для здоров'я. ***Практичні завдання, які є складовою діяльнісного компонента.*** Моделювання поведінки пасажира при ДТП.	***Знаннєвий компонент:*** – *учні називають:* вимоги до перевезення пасажирів у вантажному автомобілі; дії свідків ДТП. **Діяльнісний компонент:** – *учні уміють:* користуватися підголівниками і пасами безпеки; приймати захисні положення тіла при ДТП. ***Ціннісний компонент:*** – *учні пояснюють:* необхідність використання засобів безпеки в автомобілі.

Продовження таблиці 1

Розділ 4. Соціальна складова здоров'я (для учнів 8-го класу)	
Тема 2. Безпека в побуті й навколишньому середовищі **Безпека на дорозі.** Організація дорожнього руху. Модель безпечного дорожнього середовища («трикутник безпеки»). Правила дорожнього руху. Регулювання дорожнього руху. Пріоритети в дорожньому русі. Мотоцикл і безпека. Правила для мотоциклістів та пасажирів мотоцикла. Небезпека керування транспортним засобом у нетверезому стані. ***Практичні завдання, які є складовою діяльнісного компонента.*** Визначення пріоритетів у дорожньому русі**. Відпрацювання навичок відмови від небезпечних пропозицій, пов'язаних з транспортними засобами.	***Знаннєвий компонент:*** – *учні називають:* основні групи факторів ризику, що викликають дорожню аварійність; заходи безпеки для мотоциклістів і пасажирів мотоцикла; – *наводять приклади:* зниження дії чинників ризику дорожньої аварійності. ***Діяльнісний компонент:*** – *учні розпізнають:* пріоритети проїзду перехресть, вузьких і складних ділянок дороги учасниками дорожнього руху; – *пояснюють:* модель безпечного дорожнього середовища («трикутник безпеки»); – *уміють:* приймати відповідальні рішення і відмовлятися від небезпечних пропозицій пов'язаних з використанням мотоцикла; – *дотримуються:* правил дорожньої безпеки.
Розділ 1. Безпека і здоров'я людини (для учнів 9-го класу)	
Практичні завдання, які є складовою діяльнісного компонента. Проєкт Велосипед як корисний для здоров'я й екологічно чистий транспортний засіб.	

Метою інтегрованого предмету є формування в учнів свідомого ставлення до свого життя і здоров'я, оволодіння основами здорового способу життя, навичками безпечної для життя і здоров'я поведінки. Тому реалізація наскрізних ліній зазначеної тематики здійснюється за рахунок освоєння інтегрованих змістових

ліній «Екологічна безпека та сталий розвиток» (Т-1), «Громадська відповідальність» (Т-2) та «Підприємливість і фінансова грамотність» (Т-4) (див. табл. 2).

Таблиця 2

Змістова лінія освоєння інтегрованого предмету «Основи здоров'я»[71]

Інтегрована змістова лінія	Особливості формування здатності застосування знання й уміння
«Екологічна безпека та сталий розвиток»	Формування в учнів соціальної активності, відповідальності та екологічної свідомості, готовності брати участь у вирішенні питань збереження довкілля й розвитку суспільства, усвідомлення важливості сталого розвитку для майбутніх поколінь.
«Громадянська відповідальність»	Формування відповідального члена громади і суспільства, що розуміє принципи і механізми функціонування суспільства.
«Підприємливість і фінансова грамотність»	Розвиток лідерських ініціатив, здатність успішно діяти в технологічному швидкозмінному середовищі, забезпечення кращого розуміння молодим поколінням українців практичних аспектів фінансових питань (здійснення заощаджень, інвестування, запозичення, страхування, кредитування тощо).

Запровадження до навчальних матеріалів питань безпеки велосипедистів є інноваційним для української школи. Проте воно є недостатнім, бо початок вивчення правил дорожнього руху на велосипедах у 6-му класі, коли школярі вже досягли 11–12 років, є дещо запізнілим, адже, згідно з результатами проведеного опитування, велосипедна активність дітей починається значно раніше. Так, 54,2 % батьків визнали, що їхні діти у віці від 6 до 9 років

[71] Chervinchuk A., Atamanenko Y., Tsurkalenko Y. Cycling Mobility of School Students in Ukraine: Legal Regulations and Public Opinion (Based on Empirical Research). *Bulletin of Luhansk Scientific-Educational Institute named after E. O. Didorenko.* 2025. Volume 1, no. 109. Pp. 135–147, DOI: https://doi.org/10.32782/2786-9156.109.1.135-147

почали повноцінно кататися на велосипедах з однолітками без нагляду дорослих.

Отже, з метою гарантування безпеки дітей доцільно розпочинати навчання з відповідних питань раніше, доповнюючи вже впроваджені навчальні матеріали. Проте постає питання щодо доцільності покладення відповідальності за проведення таких занять на педагогічних працівників. Аналіз сучасних досліджень вказує на суттєве зростання професійного навантаження освітян: близько 80 % опитаних педагогів зазначають значне збільшення обсягу їхньої роботи[72]. Крім того, вчителі зазвичай не мають спеціалізованих знань та практичного досвіду у сфері правил дорожнього руху й особливостей велосипедного руху, якими володіють працівники поліції.

Окрім освітян, подекуди представники громадських організацій та об'єднань проводять заняття з безпечної їзди велосипедом. Вони демонструють високу мотивацію та часто володіють глибокими знаннями щодо безпечної їзди на велосипеді, оскільки багато з них є досвідченими велосипедистами і пропагандистами велосипедного руху. Проте їхня діяльність зазвичай має фрагментарний характер, оскільки реалізується у рамках короткострокових проєктів, що фінансуються, як правило, міжнародними донорами. Після завершення проєктного фінансування такі ініціативи часто припиняються, що не дає змоги забезпечити сталість та системність у навчанні дітей правил безпечної їзди на велосипеді. Крім того, громадські активісти не завжди можуть гарантувати регулярну присутність на заняттях через зайнятість в інших проєктах та ініціативах.

Зі свого боку, поліцейські мають професійну компетентність для проведення занять з безпечної їзди на велосипеді, яка базується на глибокому розумінні правил дорожнього руху та багаторічному

[72] Морозов О. 54% українських вчителів мають професійне вигоряння, а три чверті учнів – ознаки стресу. *The Village Україна*. URL: https://www.village.com.ua/village/city/city-news/335601-54-ukrayinskih-vchiteliv-mayut-profesiyne-vigorannya-a-tri-chverti-uchniv-oznaky-stresu (дата звернення: 24.03.2025).

досвіді роботи з різноманітними ситуаціями на дорогах. Це дозволяє їм не лише викладати теоретичні аспекти безпеки, але й ділитися практичними спостереженнями і реальними прикладами з життя та проводити практичні заняття. У своїй освітній діяльності поліцейські використовують сучасні педагогічні методики, які адаптують відповідно до вікових особливостей дітей. Така їхня діяльність реалізується у межах превентивної роботи та сприяє виконанню завдань, покладених на Національну поліцію, зокрема щодо забезпечення публічної безпеки і порядку, охорони прав і свобод людини, протидії злочинності та запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху. Це узгоджується також із положеннями статті 23 Закону України «Про Національну поліцію»[73] щодо здійснення превентивної та профілактичної діяльності, спрямованої на запобігання вчиненню правопорушень.

На сьогодні у закладах загальної середньої освіти працюють кілька категорій поліцейських, які забезпечують безпеку учнів та реалізують превентивні заходи. Зокрема, це представники Служби освітньої безпеки (СОБ), які постійно перебувають у школах відповідно до укладених меморандумів та виконують профілактичні функції[74]; шкільні офіцери поліції (ШОП), що працюють за встановленим графіком[75]; а також ювенальні поліцейські[76]. Усі вони проводять заняття, спрямовані на підвищення рівня безпеки дітей, мають відповідну професійну підготовку, досвід роботи з дітьми та підлітками, а також володіють необхідними знаннями для здійснення освітньої діяльності.

Зокрема, СОБ та ШОП активно проводять у школах заняття з безпеки дорожнього руху, реалізовують різноманітні проєкти

[73] Про Національну поліцію : Закон України від 2 липня 2015 р. № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України.* № 40–41 : ст. 379.

[74] Відповіді МОН та МВС на запитання щодо Служби освітньої безпеки. Нова українська школа. URL: https://nus.org.ua/2025/03/06/vidpovidi-mon-ta-mvs-na-zapytannya-shhodo-sluzhby-osvitnoyi-bezpeky/ (дата звернення: 06.03.2025).

[75] Лапа О. В., Роль пілотного проекту «Шкільний офіцер поліції» в соціалізації дітей та учнівської молоді. 2016. PDF, архів оригіналу за 17 квітня 2018.

[76] Про затвердження Інструкції з організації роботи підрозділів ювенальної превенції Національної поліції України : Наказ від 19 грудня 2017 № 1044. Міністерство внутрішніх справ України.

з підвищення рівня безпеки та мають постійний контакт із учнями. Завдяки своїй фаховій підготовці, вони є компетентними у проведенні навчальних заходів, спрямованих на формування навичок безпечного користування велосипедом та дотримання правил дорожнього руху. Саме тому ці науково-методичні рекомендації орієнтовані переважно на зазначені категорії поліцейських.

Водночас важливо наголосити, що найефективніші результати у сфері навчання дітей правил дорожньої безпеки досягаються завдяки співпраці педагогів, представників поліції та громадських активістів. Це підтверджує і досвід європейських країн, зокрема Німеччини, де взаємодія між освітянами та правоохоронними органами є ключовим елементом успішної реалізації таких ініціатив.

2.3 Принципи, методи та інструменти навчання

Під час організації навчання дітей безпечної їзди на велосипеді у закладах загальної середньої освіти необхідно враховувати низку ключових принципів, які сприяють ефективності освітнього процесу. Нижче подаємо детальний опис основних принципів, що лежать в основі цього процесу:

1. Системність та послідовність навчання. Освітній процес має бути логічно структурованим і послідовно вибудуваним, що передбачає поступове ускладнення навчального матеріалу. Це означає, що діти мають засвоювати базові знання та навички, які згодом доповнюються складнішими елементами. Такий підхід сприяє формуванню стійких навичок безпечної поведінки на дорозі.

2. Практична спрямованість занять. Головний акцент у навчанні має робитися на формуванні практичних навичок, які діти зможуть застосовувати в реальних умовах дорожнього руху. Теоретичні знання повинні підкріплюватися практичними вправами, такими як відпрацювання маневрування, дотримання дорожніх знаків і правил перетину перехресть.

3. Врахування вікових особливостей учнів. Під час планування та проведення занять необхідно враховувати фізичний,

психологічний та емоційний розвиток учнів різного віку. Наприклад, для молодших школярів доцільно використовувати ігрові методи навчання, тоді як для старших учнів акцент може бути зроблений на аналізі реальних ситуацій із дорожнього руху.

4. Превентивний характер навчання. Заняття мають бути спрямовані на запобігання можливим ризикам і небезпечним ситуаціям під час користування велосипедом. Це включає ознайомлення дітей із потенційними небезпеками на дорозі, правилами уникнення конфліктних ситуацій із іншими учасниками дорожнього руху й алгоритмами дій у разі виникнення непередбачуваних обставин.

5. Інтерактивність освітнього процесу. Використання інтерактивних методів навчання сприяє активній участі дітей у заняттях, підвищує їхню зацікавленість і допомагає краще засвоювати матеріал. До таких методів можна віднести рольові ігри, моделювання дорожніх ситуацій, обговорення реальних прикладів і спільне виконання проблемних завдань.

6. Співпраця з системою освіти, громадськістю та батьками. Ефективне навчання можливе лише за умови тісної взаємодії усіх учасників освітнього процесу. Школа може забезпечити організацію навчання та залучати фахівців (наприклад, представників поліції або велоінструкторів). Батьки відіграють важливу роль у підтримці та закріпленні отриманих навичок вдома, а також у забезпеченні дітей необхідним спорядженням. Громадські організації та місцева громада можуть сприяти проведенню заходів, таких як велошколи, конкурси чи інформаційні кампанії, що популяризують безпечну їзду на велосипеді.

Щодо методів та інструментів навчання дітей безпечної їзди на велосипеді, як уже зазначалося вище, поліцейські як фахівці у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху відіграють одну з ключових ролей, при цьому для ефективного навчання необхідно враховувати вікові особливості дітей, адаптуючи методи і форми роботи до кожної групи, про які більш детально – у п. 1.3.

Діти віком 6–7 років мають обмежену здатність концентрувати увагу, тому їхнє сприйняття інформації переважно візуальне[77; 78]. У цьому віці діти лише починають освоювати базові правила поведінки у дорожньому середовищі. Для них найефективнішими будуть ігрові методи навчання. Наприклад, для ознайомлення з правилами дорожнього руху можна використовувати інтерактивні ігри, проводити рольові ігри, де діти виступають у ролі велосипедистів, пішоходів або водіїв, а також організовувати конкурси на знання основних дорожніх знаків і сигналів світлофора. Візуалізація також є важливим інструментом: демонстрація плакатів, ілюстрацій чи мультфільмів про безпеку на дорозі допомагає дітям краще засвоювати інформацію. Використання макетів дороги, велосипедів чи світлофорів дозволяє моделювати ситуації та показувати дітям, як діяти правильно.

Для дітей віком 9–10 років характерне формування здатності усвідомлювати причиново-наслідкові зв'язки[79]. У цьому віці вони вже можуть засвоювати більш складні правила та застосовувати їх на практиці[80]. Діти цього віку починають набувати початкового досвіду самостійного пересування на велосипеді. Моделювання ситуацій буде корисним: під час занять можна відпрацьовувати дії у різних дорожніх ситуаціях, наприклад, перетин нерегульованого пішохідного переходу. Використання симуляторів або макетів допоможе юним учасникам дорожнього руху зрозуміти небезпечні ситуації та уникати їх у майбутньому. Обговорення з дітьми можливих ризиків під час їзди на велосипеді, аналіз реальних прикладів дорожніх пригод за участю велосипедистів сприятиме формуванню відповідального ставлення до власної безпеки. Крім того, можна проводити вікторини чи тести на знання правил

[77] David F. Bjorklund. Children's Thinking: Cognitive Development and Individual Differences. Belmont : Thomson Wadsworth, 2005.

[78] Irwin-Chase H., Burns B. Developmental Changes in Children's Abilities to Share and Allocate Attention in a Dual Task. *Journal of Experimental Child Psychology.* 2000. Volume 77, no. 1. Pp. 61–85. URL: http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0022096599925572

[79] Schaefer S. et al. Age Differences between Children and Young Adults in the Dynamics of Dual-Task Prioritization: Body (Balance) versus Mind (Memory). Developmental Psychology. 2008. Volume 44, no. 3. Pp. 747–757.

[80] Wierda M., Brookhuis K. A. Analysis of Cycling Skill: A Cognitive Approach. *Applied Cognitive Psychology.* 1991. Volume 5, no. 2. Pp. 113–122.

дорожнього руху з нагородженням активних учасників для підвищення мотивації. Також корисним і дієвим може бути проведення практичних занять на території школи для закріплення засвоєного теоретичного матеріалу.

Підлітки віком 13–14 років мають достатній рівень самостійності та критичного мислення. Вони частіше використовують велосипед як засіб пересування і починають усвідомлювати відповідальність за свої дії[81]. Для цієї вікової групи ефективними будуть лекційно-практичні методи навчання. Наприклад, можна проводити лекції з демонстрацією відеоматеріалів про наслідки порушення правил дорожнього руху чи ознайомлювати підлітків із основами законодавства щодо відповідальності велосипедистів. Тренінги та майстер-класи допоможуть навчити техніки безпечного руху в умовах інтенсивного дорожнього трафіку чи правильної посадки на велосипед і перевірки його технічного стану. Практичні заняття у реальних умовах також мають велике значення: відпрацювання практичних навичок на шкільному подвір'ї чи стадіоні, а також організація велопробігів із супроводом поліцейських допоможе закріпити знання та навички підлітків. Обговорення типових помилок велосипедистів на дорозі, аналіз відеозаписів дорожніх пригод із метою виявлення порушень сприятиме формуванню критичного мислення та відповідального ставлення до дорожньої безпеки. Важливо також залучати батьків до цього процесу: інформаційні зустрічі з ними можуть допомогти у контролі за дотриманням дітьми правил безпеки.

Усі заняття мають відбуватися систематично та поступово із врахуванням рівня підготовленості кожної дитини. Поліцейські повинні використовувати мову, зрозумілу дітям відповідного віку, уникаючи складної термінології. Навчання має проходити в атмосфері довіри та взаємоповаги, що сприятиме ефективному засвоєнню матеріалу. Важливо забезпечити максимальну інтерактивність занять для підтримання уваги дітей. Поліцейські повинні бути прикладом правильної поведінки на дорозі та демонструвати власну відповідальність під час занять.

[81] Ellis J. Bicycle Safety Education for Children from a Developmental and Learning Perspective. Washington, D.C. : National Highway Traffic Safety Administration, 2014.

Дотримання цих рекомендацій дасть змогу ефективно навчати дітей безпечної їзди на велосипеді, формуючи у них навички відповідальної поведінки на дорозі та повагу до інших учасників руху. Це не лише сприятиме зниженню кількості дорожньо-транспортних пригод за участю дітей-велосипедистів, але й допоможе виховати покоління свідомих учасників дорожнього руху.

2.4 Приклади занять для різних вікових категорій

Заняття із безпечної їзди велосипедом становлять фундаментальну основу для розвитку компетентностей, необхідних дітям для безпечної участі у дорожньому русі. Ці заходи орієнтовані на засвоєння правил дорожнього руху, опанування основ безпеки дорожнього руху, а також формування принципів відповідальної поведінки велосипедиста. Значущість таких освітніх заходів полягає у створенні концептуального підґрунтя, що слугуватиме базисом для подальшого розвитку практичних компетентностей.

Враховуючи мету цих науково-методичних рекомендацій, а саме розроблення мінімальних стандартів організації та проведення працівниками поліції навчання для школярів безпечно рухатися на велосипеді, спрямованих на підвищення рівня безпеки дорожнього руху та популяризацію велосипедного транспорту серед дітей шкільного віку, доцільним є представлення зразків освітніх заходів для різних вікових категорій учнів.

Особливістю навчального блоку є його розробка з урахуванням психологічних характеристик дітей різного віку, чинних норм українського законодавства, отриманих результатів досліджень серед батьків, а також європейського досвіду. Ми пропонуємо приклади занять, які складаються з трьох етапів, адаптованих для дітей різного віку:

– перший етап (6–7 років) – заняття рекомендується проводити у першому класі;

– другий етап (9–10 років) – заняття пропонується проводити у четвертому класі;

– третій етап (13–14 років) – заняття рекомендується проводити у восьмому класі.

2.4.1 Заняття для дітей 1-го класу (вік 6–7 років)

Відповідно до чинних правил дорожнього руху в Україні, дітям до 7 років дозволено їздити на велосипеді тротуарами, тому перше заняття має ґрунтуватися саме на цьому положенні. Нижче наведено приклад заняття для школярів, яке можуть проводити поліцейські. Структура цього та наступного заняття взята з методичних рекомендацій щодо реалізації просвітницько-профілактичної програми «Школа і поліція», затвердженої Міністерством освіти і науки України та використовуваної поліцією з 2016 року [82].

Мета: сформувати у дітей відповідальне ставлення до безпечної їзди велосипедом тротуаром та навчити правильно використовувати шолом.

Загальна тривалість: 45 хвилин.

Ресурси: велосипедний дзвоник, відео та фото про важливість носіння шолома, малюнок велосипеда для позначення важливих елементів згідно із законом, дорожні знаки, відео про світловідбивні елементи, вправа з шоломом (набір шоломів різного розміру, дзеркало для самоконтролю дітей під час примірки).

План:

1. Знайомства та вступ (5 хвилин).
2. Мій велосипед та спорядження (20 хвилин).
   2.1. Безпечний велосипед.
   2.2. Шолом.
   2.3. Бути видимим.
3. Правила їзди для юних велосипедистів (15 хвилин).
   3.1. Де можна їздити в 7 років.
   3.2. Перетинаємо дорогу правильно.
   3.3. Важливі дорожні знаки та сигнали.
   3.4. Сигнали руками.
   3.5. Супроводжуючий дорослий.
4. Висновки до заняття та прощання (5 хвилин).

[82] Методичні рекомендації щодо проведення просвітницько-профілактичних занять з учнями 1–11 класів за програмою «Школа і поліція». Міністерство освіти і науки України та Національна поліція України. Київ : ІМЗО, 2016.

Хід заняття:

Частина 1: Знайомство та вступ (5 хвилин).

Ведучі (поліцейські) вітають учасників зустрічі, за чергою відрекомендовуються, повідомляють мету зустрічі:

— Добрий день, діти! Мене звати (ім'я та звання), я працюю в поліції нашого міста / району… Я / ми поліцейський вже (кількість) років і щодня допомагаю людям бути в безпеці. Поліцейські – це люди, які стежать за порядком і допомагають тим, хто потрапив у біду. Одне з наших завдань – слідкувати, щоб усі були в безпеці на дорогах: і пішоходи, і водії, і велосипедисти. Кожного дня я / ми бачу, як важливо знати правила безпеки. Коли всі їх дотримуються – ніхто не потрапляє в аварії, і хочемо, щоб кожен з вас міг кататися на велосипеді із задоволенням і без травм. Тому сьогодні я / ми прийшов до вас, щоб поговорити про дуже важливу річ – як безпечно кататися на велосипеді дітям, яким ще не виповнилося 7 років, бо наші правила дорожнього руху мають свої особливості.

Питання дітям:

— Підніміть руку ті, хто вже має власний велосипед і любить на ньому кататися.

Після того, як діти підняли руки, задаємо уточнювальні питання 2–3 із них:

— Якого кольору твій велосипед? Де ти найчастіше катаєшся? Чи є в тебе шолом або інше захисне спорядження?

Залучення всіх дітей: А хто має самокат / біговел? А хто мріє про велосипед або тільки вчиться кататися?

Так створюється відчуття спільності та залученості усіх дітей до заняття, тому доцільно проговорити:

— Чудово! Хоча самокати та біговели не є велосипедами, окремі правила для тих, хто ними керує, ще не визначені, але бажано дотримуватися тих самих правил, про які ми сьогодні з вами поговоримо. Я / ми бачу, що майже всі ви вже катаєтесь або скоро будете кататися і на велосипедах. Саме тому нам важливо знати, як робити це безпечно. Сьогодні я / ми розповім вам про найважливіші правила, які допоможуть вам уникнути небезпеки.

Частина 2: Мій велосипед та спорядження (15 хвилин).

Ведучі звертаються до учасників:

— Велосипед – це швидкий, зручний, дешевий, екологічний та веселий транспорт. Люди їздять велосипедом, бо це приносить радість. Але для того, щоб враження від його використання були лише позитивні, треба знати, як правильно підготуватися до поїздки на велосипеді.

2.1. Безпечний велосипед.

Що має бути на твоєму велосипеді:

1. Гальма – наші рятівники.

— Перше, що має бути на вашому велосипеді – це гальма! Хто знає, для чого потрібні гальма? Правильно! Гальма – це такі ручки на кермі (на деяких велосипедах це ножні гальма, коли треба крутити у зворотному напрямку ногами), які допомагають зупинитися. Коли ви хочете зупинитися, натискаєте на ці ручки, і ваш велосипед перестає їхати. Це як чарівна кнопка «Стоп»! Завжди перевіряйте свої гальма перед катанням. Попросіть маму або тата допомогти вам. Гальма мають працювати добре, щоб ви могли зупинитися, коли захочете.

— Що робити якщо виявили несправність гальм? – не їхати на такому велосипеді і негайно повідомити про несправність дорослим.

2. Звуковий сигнал – дзвіночок – наш голосок.

— А тепер послухайте! *(дзвонить у велосипедний дзвінок)*

— Що це?

— Так, це дзвінок! Він попереджає людей, що ви їдете. Коли ви бачите людину на доріжці, треба подзвонити, щоб вона знала, що ви поруч. Це як сказати «Привіт! Я тут, будь ласка, дай мені проїхати!». Але не треба дзвонити без необхідності.

3. Світловідбивачі – наші зірочки.

— Подивіться на ці блискучі штучки! *(показує світловідбивач)* Це світловідбивні елементи. Вони як чарівні зірочки на вашому велосипеді! Спереду має бути білий, він як маленький місяць, а позаду – червоний. Він як червоне яблучко! А з боків, на колесах,

мають бути оранжеві. Вони як маленькі сонечка! Коли машина світить фарами, ці світловідбивачі починають яскраво світитися, і водій бачить вас здалеку. Це як магія, що захищає вас!

4. Ліхтарики для темряви.

— А що робити, якщо надворі стає темно? Правильно, нам потрібні ліхтарики! Спереду на велосипеді обов'язково має бути ліхтарик. Він показує вам дорогу у темряві. А позаду також бажано його мати. Він як хвостик світлячка, щоб машини (і пішоходи, бо їздимо тротуарами) бачили вас позаду. Але пам'ятайте, краще не їздити на велосипеді, коли темно. Це час для сну, а не для катання!

Перевіряємо наш велосипед.

— Перед тим, як сісти на велосипед, треба перевірити, чи все гаразд: кермо має бути міцним і не хитатися. Сідло – це сидіння, на якому ви сидите. Воно теж має бути міцно закріплене та правильно відрегульоване під ваш зріст. Педалі – це те місце, куди ви ставите ніжки. Вони мають крутитися легко. І найважливіше – колеса мають бути надуті, як кульки! Якщо вони м'які, попросіть дорослих надути їх. Повторимо разом:

— Отже, що має бути на нашому велосипеді, щоб кататися безпечно? Давайте повторимо разом:

— Гальма, щоб зупинятися! *(імітує рухи гальмування)*

— Дзвінок, щоб казати «дзінь-дзінь»! *(імітує звук дзвінка)*

— Світловідбивачі, щоб сяяти в темряві! *(показує блискучі предмети)*

— І ліхтарики, якщо раптом стане темно! *(вмикає і вимикає ліхтарик)*

— Коли ваш велосипед має все це, ви можете кататися безпечно і весело! Але завжди просіть дорослих перевірити ваш велосипед перед поїздкою!

(Для наочності доречно використовувати фото / картинку велосипеда на якому намальовані та підписані усі важливі елементи безпеки)

2.2. Велосипедний шолом.

— Це шолом! Він як чарівний капелюшок, який захищає найважливішу частину вашого тіла – голову! Хто знає, що міститься у нашій голові? Правильно! Там наш мозок – наш особистий комп'ютер, який допомагає нам думати, бачити, чути, рухатися і навіть дихати. Тому ми маємо його дуже-дуже берегти!

(Далі на вибір: 1. Відео / вправа про кавун або 2. Історія про шолом-рятівник)

1. Відео / вправа про кавун.

(Показує м'який фрукт, наприклад, кавун або яблуко)

— Дивіться, цей фрукт трохи схожий на нашу голову. Що станеться, якщо він впаде на землю? *(демонструє, як фрукт розбивається або м'якшає від удару)* Ой-ой! Бачите, що сталося? А тепер подивіться… *(бере такий самий фрукт, але загорнутий у м'який матеріал або в маленький шолом)* Якщо наш фрукт у шоломі, він залишиться цілим і неушкодженим! *(у цьому контексті можа використовувати як справжній фрукт, так і показати відео з цим експериментом)*

2. Історії про шолом-рятівник.

— Знаєте, діти в усьому світі носять шоломи, коли катаються на велосипеді. І це врятувало багатьох малюків від травм! Ось послухайте історію про Ярослава. Одного разу Ярослав їхав на велосипеді і випадково наїхав на камінчик. Він упав і вдарився головою. Але знаєте що? Він був у шоломі! Шолом тріснув, але голова Ярослава залишилася цілою. Шолом прийняв удар на себе, як справжній супергерой! Шолом пошкодився *(можна показати фото шоломів після аварій)*, але краще нехай зламається шолом, ніж пошкодиться ваша голова!

— Важливо! Шолом – це не костюм супергероя, його наявність не відміняє необхідність їхати обережно з дотриманням правил безпеки. Бо є таке дослідження, що велосипедист у шоломі зазвичай поводить себе на дорозі більш ризиковано.

Як правильно носити шолом

— А тепер давайте навчимося правильно одягати шолом!

1. Спочатку шолом має сидіти рівно на голові, не нахилятися вперед або назад *(демонструє)*.

2. Ремінці мають утворювати букву «V» навколо вух *(показує)*.

3. Застібка має бути під підборіддям, не під горлом. Між ременем і підборіддям має проходити один палець *(демонструє)*.

4. Шолом не повинен рухатися, коли ви хитаєте головою *(показує, як перевірити)*.

Чому деякі діти не носять шоломи?

— Іноді діти кажуть: «Я не хочу носити шолом». Як ви думаєте, чому? *(Вислуховує відповіді дітей)*

— Так, деякі думають, що шолом виглядає не круто. Інші кажуть, що він незручний. А дехто вважає, що з ними нічого не станеться. Але знаєте що? Справжні чемпіони завжди носять шоломи! Подивіться на професійних велосипедистів! *(показує фотографії спортсменів у шоломах)* І сьогодні шоломи бувають такі гарні та зручні! *(показує різні яскраві та стильні шоломи)* А щодо того, що «зі мною нічого не станеться»… Навіть найкращі велосипедисти іноді падають. Ми не можемо передбачити, коли станеться нещасний випадок. Тому краще завжди бути готовим!

Далі практична вправа з двома шоломами різного розміру: поліцейський пропонує охочим (2–3 дитини) разом спробувати обрати для себе придатний за розміром шолом та допомагає дітям правильно його одягнути, ще раз повторюючи правила.

2.3. Бути видимим

— Діти, ми вже знаємо, як захищати нашу голову шоломом. А тепер поговоримо про іншу дуже важливу річ для велосипедистів. Хто знає, що допомагає водіям машин нас бачити? *(показує світловідбивні елементи та яскравий одяг)*

Чому важливо бути видимим?

— Це називається «бути видимим»! Коли ми їдемо на велосипеді, дуже важливо, щоб водії автомобілів та інші люди нас добре бачили. Особливо коли надворі темно або туманно! Уявіть, що ми граємо в хованки. Коли ви ховаєтесь, вас важко знайти,

правда? Але на дорозі ми не хочемо ховатися! Навпаки, ми хочемо, щоб нас бачили всі-всі!

(Демонструє відео, де показують людей зі світловідбивними елементами і без них на дорозі, з'ясовує, з якої відстані їх бачить водій та обговорює ситуацію разом з дітьми)

Наші помічники-світлячки

— Знаєте, хто в природі вміє світитися в темряві? *(чекає відповідей)* Правильно, світлячки! Вони такі маленькі, але їх видно здалеку, бо вони світяться! І ми можемо бути як світлячки на дорозі!

(Дістає світловідбивні браслети, наліпки, жилети (чи щось одне чи декілька з цього))

— Це наші чарівні помічники – світловідбивачі! Вони працюють як дзеркальця – коли на них потрапляє світло від фар автомобіля, вони яскраво світяться, і водій відразу нас бачить!

(Демонструє дію світловідбивача за допомогою ліхтарика у затемненому приміщенні)

— Вау! Бачите, як яскраво світиться? Це справжня магія безпеки!

Де носити світловідбивачі?

— А тепер давайте дізнаємося, де краще розмістити наші чарівні світловідбивачі!

1. На руках і ногах, бо вони рухаються, і це привертає увагу! *(демонструє браслети)*

2. На спині та грудях – щоб нас бачили спереду і позаду! *(показує жилет)*

3. На шоломі – бо він високо і його добре видно! *(прикріплює наліпку на шолом)*

4. І звичайно, на нашому велосипеді: білий світловідбивач спереду – для видимості велосипедиста в темряві для зустрічних водіїв, червоний позаду – позначає габарити велосипеда для водіїв позаду в умовах поганої видимості, оранжеві світловідбивачі на спицях та педалях – забезпечують бокову видимість на перехрестях і під час маневрів – спереду, позаду і на колесах! *(показує ліхтарики та світловідбивачі для велосипеда)*

— Молодці! Тепер ви знаєте, як важливо бути видимим на дорозі! Пам'ятайте: бути видимим – значить бути в безпеці!

Частина 3. Правила їзди велосипедом для юних велосипедистів.

3.1. Де можна їздити до 7 років.

— Хто знає, де можна їздити на велосипеді, коли вам 6 років? (чекає відповідей) Правильно! У вашому віці можна їздити в безпечних місцях – це тротуар, парки, двори, дитячі майданчики. А ось на проїжджу частину дороги виїжджати не можна, доки вам не виповниться 14 років!

(Показує великий малюнок із різними зонами для катання)

— Дивіться, ось безпечні місця, позначені зеленим кольором, – тут можна кататися. А червоним позначені місця, де кататися небезпечно і не можна – це проїжджа частина дороги, перехрестя, автостоянки. Давайте, пограємо! Я показуватиму картинки різних місць, а ви будете піднімати праву руку, якщо там можна кататися, або ліву, якщо не можна.

(Показує картинки: парк, проїжджа частина, дорога біля школи, двір, тротуар, велодоріжка (зауваживши, що про це проговоримо далі))

— Молодці, діточки! Ви такі розумнички! Запам'ятайте важливе правило: тільки малюкам до 7 років можна їздити на велосипеді тротуаром. Але також пам'ятайте, тротуар – це доріжка для людей, які ходять пішки. Тому треба бути дуже уважними і обережними, щоб нікого не зачепити своїм велосипедом і самим не впасти. Їдьте повільно і завжди дивіться вперед!

— А тепер погляньте на цю картинку! Що ви бачите? Так, це спеціальні велодоріжки! Хто з вас бачив такі на вулиці? Підніміть ручки! Ці доріжки зроблені для дорослих велосипедистів, і маленьким діткам самим там їздити ще не можна. Але якщо ви гуляєте в парку або біля тротуаром з мамою чи татом, де поряд є велодоріжка, то разом з ними можна прокататися нею. Це буде цікава пригода!

— Є різні доріжки: одні тільки для велосипедистів, а інші – і для велосипедистів, і для пішоходів. Їх можна впізнати за спеціальними знаками і лініями на дорозі. Коли ви підростете, ми обов'язково навчимося розрізняти всі ці знаки!

3.2. Перетинаємо дорогу правильно.

— А тепер, поговоримо про щось дуже важливе! Ви знаєте, що таке велопереїзд? Подивіться на картинку! Це спеціальне місце, де дорослі велосипедисти можуть переїхати дорогу. Воно часто намальоване поруч із пішохідним переходом – тими білими смужками, які ми називаємо «зеброю».

— Але пам'ятайте: діти віком до 14 років НЕ МОЖУТЬ користуватися велопереїздом самостійно! Якщо ви ще не досягли 14 років, то через дорогу потрібно переходити пішки, ведучи велосипед поруч із собою, пішохідним переходом. Велопереїзд призначений тільки для дорослих велосипедистів, які вміють правильно оцінювати дорожню ситуацію та безпечно керувати велосипедом у складних умовах руху.

— А як же вам **правильно перетинати дорогу з велосипедом**. Коли ви під'їжджаєте до дороги, потрібно ЗАВЖДИ зупинитися. Потім що треба зробити? *(чекає відповідей)*

— Правильно! Треба ЗЛІЗТИ з велосипеда і стати пішоходом! Велосипед ведемо поруч, тримаючи за кермо. Дивимося ліворуч, потім праворуч, переконуємося, що всі машини зупинилися, і тільки тоді переходимо дорогу пішки, ведучи велосипед поруч.

(Можна використати відео для демонстрації, як правильно вести велосипед через перехід)

— Запам'ятайте наше чарівне правило: «Через дорогу – тільки пішки, велосипед веду за ручки!» або «Велосипед в руках веди – безпечно перехід пройди».

(Пропонує дітям повторити це правило кілька разів)

— Ніколи не вилітайте на дорогу раптово! Якщо ви швидко виїдете на перехід, машини просто не встигнуть зупинитися. Навіть найкращий водій не зможе зупинити машину миттєво, як у мультфільмі. Машині потрібен час, щоб загальмувати. Тому ми завжди спочатку зупиняємося, дивимося і тільки потім переходимо дорогу пішки з велосипедом у руках!

3.3. Важливі дорожні знаки та сигнали.

— Дорогою нам допомагають спеціальні знаки. Вони як чарівні підказки, які розповідають, що можна робити, а що – ні.

(Показує знак «Велосипедна доріжка»)

— Це знак «Велосипедна доріжка» – кругленький, синього кольору, з білим велосипедом посередині. Він означає, що тут можна їздити тільки на велосипедах. Пішоходам тут ходити не можна.

(Показує знак «Доріжка для пішоходів і велосипедистів»)

— А це – «Доріжка для пішоходів і велосипедистів» – тут намальовані і пішохід, і велосипед. Це означає, що тут можуть їздити велосипедисти і ходити пішоходи. Але треба бути дуже уважними і не заважати одне одному!

(Показує знак «Пішохідна доріжка»)

— Цей знак – «Пішохідна доріжка». Тут можна ходити тільки пішоходам. На велосипеді тут їздити не можна, крім дітей до 7 років. Якщо ви з велосипедом, треба злізти і вести його в руках.

(Показує знак «Пішохідна зона»)

— А це «Пішохідна зона» – це ціла територія, де можуть ходити тільки пішоходи. Тут багато людей, тому на велосипеді їздити заборонено, якщо ви не проживаєте в цій зоні.

Варто також порівняти зі знаком 5.90 «Зона для пішоходів і велосипедистів», щодо якого немає таких обмежень. До речі, в 26 розділі ПДР «Рух у житловій та пішохідній зоні» нема жодного слова про велосипедистів, як і прямої заборони рухатися в пішохідній зоні на велосипеді, а заборона з п. 6.6 «в» не зазначає пішохідні зони (лише тротуари і пішохідні доріжки), а також дозволено рух транспортних засобів громадян, що проживають чи працюють в цій зоні.

Варто ще продемонструвати такі знаки, як, 1.34 «Виїзд велосипедистів», 1.33 «Діти», 3.8 «Рух на велосипедах заборонено», 5.38.1 чи 2 «Пішохідний перехід» (та інші види переходів за можливості, в т. ч. 5.92 чи 5.93).

— А тепер поговоримо про світлофори! Ви знаєте, що є різні види світлофорів?

(Показує звичайний автомобільний світлофор)

— Це автомобільний світлофор. У нього три кольори: червоний, жовтий і зелений.

(Показує пішохідний світлофор)

— А це пішохідний світлофор. У нього тільки два кольори: червоний і зелений. Червона людинка стоїть – треба чекати. Зелена людинка йде – можна переходити дорогу.

(Показує велосипедний світлофор, якщо є можливість)

— А в деяких місцях є навіть спеціальні велосипедні світлофори! На них зображений велосипед. Коли горить червоний – велосипедисти чекають, коли жовтий – зупиняються, а на червоний з жовтим – готуються їхати, коли зелений – можна їхати.

— А тепер у мене є для вас складні питання:

(Питання з каверзою)

1. Чи можна переходити дорогу на червоний сигнал, якщо немає машин?

(Чекає відповідей).

— Правильно! Ні, не можна! Навіть якщо машин не видно, ми завжди чекаємо зеленого світла. Автомобіль може з'явитися дуже швидко і несподівано.

2. На який колір можна перебігати дорогу?

(Чекає відповідей)

— Правильно! Дорогу НІКОЛИ не можна перебігати! Навіть на зелений колір ми переходимо дорогу спокійно, не біжимо. Коли біжиш, можна спіткнутися і впасти, а це дуже небезпечно на дорозі.

— А зараз давайте пограємо в гру «Світлофор»:

– Коли я показую червоний колір – ви завмираєте на місці;

– Коли жовтий – плескаєте в долоні і готуєтеся;

– А коли зелений – спочатку повертаєте голівку ліворуч, потім праворуч (перевіряємо, чи безпечно), а потім крокуєте на місці.

— Готові? Почали!

(Проводить гру зі світлофором)

3.4. Сигнали руками.

— А тепер дізнаємося, як велосипедисти «розмовляють» на дорозі! Вони використовують спеціальні сигнали руками.

(Демонструє сигнали)

1. Коли хочемо повернути ліворуч – витягуємо ліву руку в сторону, ось так *(показує)*

2. Коли хочемо повернути праворуч – витягуємо праву руку в сторону *(показує)*

3. А коли хочемо зупинитися – піднімаємо руку вгору, ніби кажемо «Стоп!» *(показує)*

— Давайте всі разом спробуємо! Я буду казати, куди ми повертаємо або коли зупиняємося, а ви показуєте правильний сигнал.

(Практикує з дітьми сигнали руками)

— Чудово! Але пам'ятайте, ці сигнали треба подавати, якщо ви вже вмієте тримати кермо однією рукою, щоб це не призвело до падіння. А коли ви показуєте сигнал рукою, треба міцно тримати кермо другою рукою і бути дуже уважними! Перед початком виконання маневру треба припинити подавати сигнал рукою. Звісно, доки ви ще не їздите дорогами і перехрестями, сигнали повороту знадобляться не так часто, але все ж на роздоріжжі в парку чи повертаючи з тротуару у двір, варто просигналізувати іншим, куди ви плануєте їхати. А сигнал про зупинку є дуже важливим, якщо ви раптом вирішили зупинитися, щоб ніхто на вас не наскочив чи наїхав позаду.

3.5. Дорослий, що супроводжує.

— А зараз, діти, поговоримо про найважливішого помічника кожного юного велосипедиста. Хто знає, хто це? *(чекає відповідей)* Правильно! Це, дорослий, що вас супроводжує – мама, тато, бабуся, дідусь або старший брат чи сестра! Коли вам 5, 6 або 7 років, ви можете їздити на велосипеді тротуаром. Але не самі! Поруч з вами завжди має йти дорослий, або їхати, якщо поряд є велодоріжка або ж це вело-пішохідна доріжка.

— А хто знає, чому дорослий має бути поруч? *(чекає відповідей)*

— Молодці! Дорослий допомагає вам бути в безпеці. Він бачить небезпеку здалеку і попередить вас. Наприклад, якщо попереду багато людей, він скаже вам їхати повільніше або зупинитися. Переходити дорогу завжди також варто саме з дорослим, або поруч, або ще краще тримаючи за руку, адже діти маленькі, і їх може не бути видно самих із-за перешкод вздовж дороги (припарковані авто, кущі-дерева).

— Уявімо, що попереду сходи або перехід. Що робить дорослий? *(чекає відповідей)*

— Так! Дорослий допоможе вам зупинитися, злізти з велосипеда і безпечно пройти складну ділянку. А ще дорослий завжди підкаже, він як ваша жива книжка правил, і не дасть вам загубитися в незнайомому парку чи іншому цікавому місці!

4. Висновки до заняття.

— Отже, сьогодні ми дізналися багато важливого про безпечну їзду на велосипеді. Давайте разом згадаємо, що ми вивчили! *Очікує відповіді від дітей та уважно слухає. Після цього проговорює головні правила для юних велосипедистів*:

1. Велосипед має бути підготовлений для поїздок, бути безпечним.
2. Важливо завжди одягати шолом.
3. Бути видимим на дорозі в темну пору доби.
4. До 7 років можна їздити тротуарами та пішохідними доріжками, а також у парках чи дворах.
5. Поруч з нами завжди має бути дорослий.
6. На пішохідних переходах і сходах ми злізаємо з велосипеда.

Коли діти катаються на велосипеді дуже важливо завжди дивитися уважно вперед і по сторонах, поступатися дорогою пішоходам, тримати обидві руки на кермі (крім моментів подачі сигналів), не слухати музику в навушниках під час їзди, не розмовляти по телефону під час руху.

— Чудово, діти! Сьогодні ми дізналися, як правильно та безпечно кататися на велосипеді! Дякую вам за увагу! Бажаю вам безпечних і веселих прогулянок на велосипеді разом з вашими дорослими! До нових зустрічей на наших уроках безпеки!

2.4.2 Заняття для 4-го класу (вік дітей 9–10 років)

Заняття для дітей віком від 9–10 років ґрунтуються на тому, що вони у цьому віці, відповідно до проведеного дослідження, вже їздять велосипедом самостійно, без батьків, і є активними, але при цьому згідно з нормами чинного законодавства їм вже заборонено їздити тротуарами, та ще не дозволено дорогою.

Мета: сформувати у дітей 9–10 років навички безпечної їзди на велосипеді з урахуванням їхнього правового статусу (заборона їзди тротуарами, відсутність дозволу на рух дорогою) та гарантування їхньої безпеки як активних самостійних учасників дорожнього руху.

Загальна тривалість: 45 хвилин.

Ресурси: малюнок велосипеда для позначення важливих елементів безпеки, шоломи (різних розмірів), світловідбивні жилети / браслети, велосипедний дзвоник, плакати з дорожніми знаками, сигналами велосипедиста руками та жести регулювальника (роздруковані або на екрані), картки для гри «Мій маршрут»

(зображення різних локацій: велодоріжка, парк, перехрестя, тротуар тощо), відео про важливість шолома (наприклад, експеримент з яйцем), дзеркало для перевірки правильності носіння шолома, вірші про сигнали регулювальника (роздруковані або на екрані), картки для вікторини про дорожні знаки та правила.

План:

1. Знайомство та вступ (5 хвилин).
2. Підготовка до поїздки (15 хвилин).
   2.1. Велосипед.
   2.2. Шолом та спорядження.
   2.3. Маршрут.
3. Правила їзди для юних велосипедистів (20 хвилин).
   3.1. Де можна їздити та як (чи можна колоною і тощо).
   3.2. Велодоріжки та велосмуги: у чому різниця.
   3.3. Правила їзди на велодоріжках.
   3.4. Перетин дороги.
   3.5. Сигнали при повороті.
   3.6. Їзда у парках, на прибудинкових територіях та ін.
   3.7. Переїзд колій (як трамвайних, так й залізничних).
   3.8. Важливі знаки дорожнього руху та сигнали світлофора.
   3.9. Сигнали регулювальника.
   3.10. Де паркувати велосипед.
   3.11. Що робити у випадку аварії.
4. Висновки до заняття та прощання (5 хвилин)

Хід заняття:

1. Знайомство та вступ (5 хвилин)

Ведучі / ведучий вітають учасників зустрічі та за чергою відрекомендовуються, говорять про мету зустрічі:

— Привіт, діти! Я (ім'я та звання), працюю в поліції нашого міста вже (кількість) років. Моя робота – дбати про безпеку людей щодня. Ми, поліцейські, не просто стежимо за порядком, але й завжди готові допомогти тим, хто опинився у складній ситуації. Особливо важливо для нас, щоб усі учасники дорожнього руху – пішоходи, пасажири водії та велосипедисти – почувалися безпечно. З власного

досвіду знаю, наскільки важливо дотримуватись правил безпеки. Коли всі їх виконують – на дорогах не стається аварій, і кожен може спокійно займатися своїми справами.

Питання дітям:

— Хто має велосипед і любить кататися, підніміть руку.

(Після того, як діти підняли руки)

— Якого кольору твій велосипед? *(звертаємось до першої дитини)*

— Де ти найчастіше катаєшся? *(звертаємось до другої дитини)*

— Чи є у тебе шолом або інше захисне спорядження? *(звертаємось до третьої дитини)*

— А хто мріє про велосипед або тільки вчиться кататися?

— Чудово! Я бачу, що майже всі ви вже катаєтесь або скоро будете кататися на велосипедах. Саме тому нам важливо знати, як робити це безпечно. Сьогодні я розповім вам про найважливіші правила, які допоможуть вам уникнути небезпеки. Особливо важливо для вас знати, що у вашому віці вже не можна їздити велосипедом тротуарами, але ще й не дозволяється виїжджати на проїжджу частину.

2. Підготовка до поїздки (15 хвилин).

Ведучі звертаються до учасників:

— Для того, щоб поїздка велосипедом була вдалою та безпечною, приносила радість, а не травми, треба подбати про три речі: велосипед, спорядження і шолом, а також безпечний маршрут.

2.1. Велосипед.

Питання дітям:

— Хто знає, як правильно підготувати свій велосипед для поїздки?

(Вислухати усі відповіді дітей)

— Так, багато правильних відповідей! Давайте, тепер, для того, щоб нічого не забути, подивимося, що має бути на вашому велосипеді для безпечної поїздки:

- **Гальма**: справні гальма – найважливіший елемент безпеки. Перед кожною поїздкою перевіряйте, чи добре вони працюють. Якщо виявили несправність – не їдьте і повідомте дорослим.

• **Звуковий сигнал – дзвоник:** *(демонструє звук дзвоника)* Використовуйте дзвоник, щоб попереджати інших про свій рух. Це особливо важливо на велодоріжках та у місцях, де багато людей.

• **Світловідбивачі:** на велосипеді повинні бути: білий світловідбивач спереду, червоний позаду, оранжеві з боків (на колесах). Саме вони роблять вас помітними для інших учасників дорожнього руху.

• **Ліхтарі:** у темний час доби– білий ліхтар спереду та бажано червоний позаду.

Як перевіряти велосипед перед поїздкою?

• Кермо має бути міцним і не хитатися.

• Сидіння має бути надійно закріплене та правильно відрегульоване за зростом.

• Педалі мають обертатися легко.

• Колеса повинні бути достатньо накачані.

• Ланцюг має бути чистим та змащеним, щоб педалі крутилися добре, велосипед не скрипів та передчасно не вийшов з ладу.

• Якщо велосипед має перемикачі передач, то вони мають бути справними та достатньо легко перемикатися (більш детальні правила їх використання – тема окремої розмови).

• Усі інші частини та механізми велосипеда також мають бути справними, не має бути ніяких сторонніх звуків чи тертя під час руху.

• Усі додаткові елементи (крила, підсумки, додаткове обладнання, вантажі) мають бути надійно закріплені.

Показати малюнок велосипеда, де діти можуть позначити важливі елементи (гальма, дзвоник, світловідбивачі, ліхтарики).

Питання дітям:

— Якщо все це перевірено, то ваш велосипед готовий до поїздки, а як же людині підготуватися до поїздки?

(Вислухати усі від-повіді дітей).

Порівняно з уроком для дітей 7 років, ця частина менш деталізована, оскільки передбачається, що це другий етап занять, і діти вже ознайомлені з основами безпеки. Мета – коротко нагадати вивчене раніше. Якщо ж поліцейські знають, що діти вперше відвідують урок з безпеки їзди на велосипеді, можна використати більш розгорнутий варіант цієї частини з попереднього заняття.

2.2. Шолом та захисне спорядження.

— Так, правильно, найважливіша річ, яка повинна бути у кожного велосипедиста, – це шолом. Він захищає вашу голову при падінні. Уявіть, що ваша голова – як яйце. Якщо яйце впаде, воно розіб'ється. Шолом – це як спеціальна коробочка для яйця, яка не дасть йому розбитися. У кожного професійного велосипедиста обов'язково є шолом, у кожного поліцейського, який їздить велосипедом, він також є, і кожна дитина та дорослий повинен його мати заради своєї безпеки. Але шолом важливо не лише мати, але й правильно надягати. Зараз я на своєму шоломі покажу, як це робити.

(Ведучий надягає шолом на себе, коментуючи при цьому)

1. Шолом має «сидіти» на голові рівно. Чому це важливо? Уявіть, що шолом – це ваш щит. Якщо він стоїть рівно, то захищає всю голову однаково добре. Як парасолька, яка має бути над головою, а не збоку!

2. Відступ від брів 2–3 сантиметри. Як перевірити? Покладіть два пальці між бровами і шоломом. Якщо вони поміщаються – все правильно! Так ви добре бачитимете дорогу, і ваше чоло буде захищене.

3. Ремінці утворюють букву «Y» біля вух. Спробуйте! Подивіться у дзеркало – ремінці мають обхоплювати ваше вухо з обох боків, як літера «Y». Це як три дороги, що зустрічаються біля вашого вуха.

4. Застібка має бути надійно закріплена. Перевірка: спробуйте відкрити рот широко, ніби їсте велике яблуко. Ви маєте відчувати, що ремінець трохи натягується, але не тисне.

5. Шолом не повинен хитатися. Гра «Перевірка»: Обережно похитайте головою вперед-назад і вліво-вправо. Шолом має рухатися разом з головою, а не окремо від неї, як шапка, яка добре сидить!

6. Ремінці не повинні тиснути. Правило комфорту: між ремінцем і підборіддям має проходити один палець. Не туго і не вільно – саме так, щоб було зручно говорити і посміхатися.

7. Шолом має триматися навіть без застібки. Цікавий тест: перед тим, як застібнути шолом, нахиліть голову вперед. Якщо шолом не падає – він підібраний правильно по розміру!

За можливості дати спробувати 2–3 дітям правильно надягнути шолом, використовуючи дзеркало для самоконтролю. Показати коротке відео (1–2 хвилини) про важливість шолома (наприклад, експеримент з яйцем, де шолом захищає від удару).

— Як ми вже говорили, шолом – це найголовніший друг кожного велосипедиста! Він захищає голову. Коли ви надягаєте шолом, ви ніби одягаєте невидимий плащ супергероя, який оберігає вас від серйозних травм. Але чи достатньо лише шолома для повного захисту? Звісно ні! Існує ще багато корисних речей, які зроблять вашу велосипедну подорож безпечнішою та комфортнішою.

1. Захисне спорядження для рук та очей:

— Рукавички для велосипедиста – це не просто модний аксесуар, а справжній помічник під час їзди. Вони наче чарівний щит для ваших долонь! Коли ви падаєте (а таке трапляється навіть із досвідченими велосипедистами), рукавички захищають ваші долоні від подряпин і саден. Уявіть, що ви їдете довго, руки спітніли, і раптом – бац! – вони починають ковзати на кермі. Ой-ой, це може бути небезпечно! Але якщо ви в рукавичках, ваші руки надійно тримаються за кермо. А ще, коли ви їдете нерівною дорогою, відчуваєте, як тремтять руки? Рукавички допомагають зменшити це тремтіння, і ваша поїздка стає приємнішою. А в прохолодну погоду вони зігрівають ваші пальчики, щоб ви могли насолоджуватися катанням навіть коли не дуже тепло.

— Наші очі – справжні скарби, які потребують особливого захисту! Захисні окуляри для велосипедиста – це як щит для ваших оченят. Коли сонечко яскраво світить, окуляри захищають очі від сліпучих променів, і ви чудово бачите дорогу. А ви колись їхали і раптом відчували, як щось маленьке влетіло в око? Це може бути комашка, пилинка або навіть дрібний камінчик! Захисні окуляри не дозволять цим непроханим гостям потрапити до ваших очей. Коли ви швидко їдете, вітер може бути настільки сильним, що очі починають сльозитися. У захисних окулярах ваші очі залишаються сухими, і ви чітко бачите все навколо!

2. Захист для колін та ліктів.

— Коліна та лікті – це ті частини тіла, які найчастіше страждають при падінні. Тому наколінники та налокітники – це ваші вірні захисники! Вони як м'які подушечки, які приймають удар замість ваших колін та ліктів, якщо ви впадете. Особливо важливо носити їх, коли ви тільки вчитеся їздити на велосипеді. Пам'ятайте: навіть найкращі велосипедисти колись були початківцями і теж падали!

3. Корисне обладнання для велосипеда.

— Тримач для пляшки з водою кріпиться на раму велосипеда і дозволяє завжди мати при собі живильну вологу. Пам'ятайте: пити воду треба регулярно, особливо в спеку! Навіть якщо

ви не відчуваєте спраги, ваше тіло потребує води. А також нею завжди можна вмитися або промити рану, якщо впали з велосипеда і забилися.

— Маленький ремонтний набір, який включає насос для підкачування коліс та інструменти для простого ремонту – підкрутити кріплення, наприклад – може стати вашим рятівником у дорозі. Його можна возити в маленькому рюкзаку, якщо на велосипеді немає спеціального місця.

— Захисні крила захищають вас від бруду та води з-під коліс. Вони особливо корисні в дощову погоду, коли дороги мокрі і брудні. З крилами ви залишаєтеся чистими і сухими, навіть якщо дорога не ідеальна!

— Дзеркало заднього огляду на велосипеді допомагає бачити, що відбувається позаду вас. Воно кріпиться на кермо або на шолом і дозволяє контролювати ситуацію на дорозі, не повертаючи голови.

— Тримач для телефона теж може бути корисним, якщо в дорозі треба підглянути маршрут чи побачити, що вам телефонують батьки, це значно безпечніше, ніж діставати телефон з кишені на ходу. Але все одно всі дії з телефоном мають виконуватися лише під час зупинки.

— Звісно, існує багато інших елементів обладнання велосипеда, які можуть бути корисними – різноманітні підсумки, багажник чи кошик для перевезення особистих речей або інструментів, тримачі для насоса чи велозамка тощо, але їх ви вже можете обирати за необхідності відповідно до ваших уподобань та використання велосипеда.

2.3. Безпечний маршрут.

Перед кожною поїздкою на велосипеді важливо спланувати маршрут, особливо якщо ви їдете до школи чи іншого місця, куди часто добираєтеся. У вашому віці, 9–10 років, ви вже катаєтеся самостійно, але є місця, де їздити на велосипеді заборонено. Сьогодні ми навчимося будувати безпечний маршрут, щоб ваші поїздки були комфортними і безпечними!

Пояснення.

- **Де можна їздити:**

— У вашому віці ви можете їздити тільки відокремленими від дороги велодоріжках, у парках, на прибудинкових територіях. Тротуари вам уже заборонені, бо ви не малюки, ваші велосипеди вже великі, і вони можуть заважати та бути небезпечними для пішоходів, а проїжджа частина дозволена тільки з 14 років. Якщо ви плануєте маршрут, наприклад, до школи, обирайте шлях, де є велодоріжки або спокійні зони (парки чи двори).

- **Що робити, якщо немає велодоріжки:**

— Іноді велодоріжка закінчується, або її взагалі немає на вашому шляху до школи. У таких місцях ви повинні зупинитися, злізти з велосипеда і вести його поруч, як пішохід. Наприклад, якщо дорога до школи проходить через перехрестя без велопереїзду, ви переходите його пішки через пішохідний перехід, міцно тримаючи велосипед за кермо. Це правило стосується всіх місць, де їздити на велосипеді не можна, наприклад, тротуарів чи пішохідних зон.

- **Повідомлення дорослих:**

— Завжди повідомляйте батьків чи інших дорослих, куди ви їдете. Наприклад, скажіть: я їду до школи велодоріжкою біля парку. Якщо маршрут здається складним або ви не впевнені, що він безпечний, порадьтеся з дорослими. Вони можуть допомогти обрати найкращий шлях.

- **Видимість на маршруті:**

— Щоб вас добре бачили на маршруті, особливо якщо їдете рано-вранці чи ввечері, використовуйте світловідбивачі: білий спереду – для водіїв зустрічних машин, червоний позаду – для тих, хто їде позаду, і оранжеві на колесах – для видимості на перехрестях. Можна продемонструвати світловідбивний жилет або браслет, підсвічуючи його ліхтариком для ефекту. Намагайтеся не їздити, коли вже темно, адже вам значно важче буде орієнтуватися на місцевості, та і видимість велосипедиста у темряві значно гірша. Не забувайте,

що для руху в темний час доби вам обов'язково потрібно мати справний ліхтар, щоб і самим дорогу бачити, і вас було видно.

- **Приклад маршруту до школи:**

— Уявімо, що ви їдете до школи. Ваш шлях проходить через парк, де є велодоріжка, а потім через вулицю без велопереїзду, але з пішохідним переходом. На велодоріжці ви їдете, тримаючись правої сторони. Але коли вона закінчується, ви зупиняєтеся, злізаєте з велосипеда і переходите вулицю пішки через пішохідний перехід, дивлячись ліворуч і праворуч. У школі ви паркуєте велосипед на велопарковці і замикаєте його велосипедним замком.

Ведучий малює умовний маршрут на фліпчарті або показує плакат із прикладом маршруту, позначаючи велодоріжку, пішохідний перехід і небезпечні зони.

Інтерактивна гра «Мій маршрут».

— Давайте пограємо в гру «Мій маршрут», щоб навчитися обирати безпечні місця для їзди!

Правила гри: ведучий показує картки із зображеннями різних локацій: велодоріжка, парк, прибудинкова територія, село, тротуар, проїжджа частина, перехрестя без велопереїзду. Діти піднімають **праву руку**, якщо місце безпечне для катання (велодоріжка, парк, прибудинкова територія), і **ліву руку**, якщо небезпечне (тротуар, проїжджа частина, перехрестя без велопереїзду, автомобільна парковка). Після кожної картки ведучий пояснює: «Велодоріжка – безпечна, можна їхати!» «Перехрестя без велопереїзду – злізаємо і переходимо пішки через пішохідний перехід».

Приклад запитання:

— Ви їдете до школи, і велодоріжка закінчилася перед дорогою. Що робите? *(Очікувана відповідь: зупиняюся, злізаю з велосипеда і веду його через пішохідний перехід)*

— Молодці! Ви добре знаєте, де можна їздити. Давайте повторимо головне правило: якщо немає велодоріжки, злізаємо з велосипеда і йдемо пішки. А ще завжди повідомляємо дорослих, куди їдемо, особливо якщо це дорога до школи.

Питання дітям:

— Як ви думаєте, чому важливо планувати маршрут заздалегідь? *(Очікувані відповіді: щоб уникнути небезпечних місць, знати, де спішуватися, бути готовими до перетину перехресть)*

Якщо є час, можна попросити дітей намалювати свій маршрут до школи як частину домашнього завдання, позначивши безпечні та небезпечні зони.

3. Правила їзди для юних велосипедистів (20 хвилин).

3.1. Де можна їздити та як.

Де можна їздити: у 9–10 років ви можете їздити велосипедними доріжками, у житловій зоні, на прибудинкових територіях, дачних ділянках, парках. Тротуари заборонені, бо вони для пішоходів, а проїжджа частина – тільки для дорослих від 14 років. Наприклад, якщо ви їдете до школи, обирайте маршрут через парк або велодоріжкою. Якщо таких немає, ведіть велосипед пішки тротуаром, пішохідними доріжками та через пішохідний перехід.

Пріоритет пішоходів: на доріжках для спільного руху пішоходів і велосипедистів пішоходи завжди мають перевагу. Якщо бачите попереду себе людину, сповільніть рух або зупиніться, щоб не зачепити її. Їдьте повільно, приблизно 5–10 км/год, щоб уникнути зіткнення.

Обережність на перехрестях і «сліпих зонах»: коли виїжджаєте з двору, парку чи іншої території, зупиніться і перевірте, чи немає машин. Вони мають перевагу. Дивіться, чи немає «сліпих зон» – місць, де вас можуть не побачити водії, наприклад, позаду автомобіля, за припаркованими машинами чи кущами.

Дистанція та швидкість: тримайте відстань до іншого велосипедиста чи пішохода – приблизно 3–4 метри, якщо їдете повільно, і 7–10 метрів, якщо швидше. Це як довжина одного чи двох велосипедів. Бічний інтервал до інших – не менше 1,5 метра, щоб не зачепити нікого. На мокрій дорозі чи в тумані дистанцію збільшуйте, а швидкість – зменшуйте. У житлових зонах і парках не їдьте швидше 20 км/год, а на вело-пішохідних доріжках – 5–10 км/год, щоб було безпечно для всіх.

Перевірка безпеки перед маневром: перед поворотом праворуч чи ліворуч чи іншою зміною напрямку руху озирніться назад і подайте сигнал рукою. Переконайтеся, що позаду нікого немає, і тільки тоді повертайте. Якщо сумніваєтеся, сповільніть або зупиніться.

3.2. Велодоріжки та велосмуги: в чому різниця.

— Велодоріжка – це окрема дорога для велосипедистів, позначена знаком «Велосипедна доріжка» *(показати знак).*

— Велосмуга – це частина проїжджої частини, відокремлена суцільною лінією розмітки, але ви ще не можете там їздити, бо це для дорослих від 14 років.

— Якщо велодоріжка закінчується, злізьте з велосипеда і ведіть його пішки до наступної безпечної зони.

3.3. Правила їзди велодоріжками.

— Велодоріжки – це ваші спеціальні дороги для їзди на велосипеді, але вони бувають різними! Сьогодні ми дізнаємося, як правильно їздити різними велодоріжками, як об'їжджати перешкоди і бути обережними з пішоходами.

Типи велодоріжок:

Односторонні – розташовані з одного чи по обидва боки вулиці для руху у вказаному напрямку, лише для велосипедистів. Будьте обережні, бо іноді там стоять припарковані машини або ж на них раптово виходять пішоходи, щоб, наприклад, обійти якусь перешкоду.

Двосторонні – одна доріжка вздовж вулиці, де велосипеди їздять в обидва боки. Часто поруч є тротуар, пішоходи можуть вийти на неї лише за відсутності тротуару чи пішохідної доріжки, а також для того, щоб обминути перешкоду.

Ізольовані – окремі доріжки, не прив'язані до дороги. Іноді поруч влаштований тротуар, але за його відсутності пішоходи можуть ходити і власне доріжкою.

Вело-пішохідні – для велосипедистів і пішоходів разом. Бувають також суміжними, тобто розділеними суцільною лінією

розмітки чи кольором / матеріалом покриття. Позначені знаком із велосипедом і пішоходом *(4.17 або 4.18, бажано продемонструвати)*. За відсутності роздільної смуги пішоходи завжди мають перевагу в русі.

У такому контексті доречно показати плакат із типами велодоріжок, вказуючи на знаки та бордюри, які відокремлюють доріжку від дороги чи тротуару.

Як їздити велодоріжкою:

— Тримайтеся правої сторони, як у школі, коли йдете коридором, щоб не заважати іншим, адже в нашій країні правосторонній рух не тільки для машин на дорогах.

— На односторонній велодоріжці їдьте тільки у вказаному напрямку руху. На двосторонній – на своїй правій стороні відповідно до напрямку руху, і обережно, бо велосипеди можуть їхати назустріч суміжною частиною доріжки.

— Якщо хочете обігнати іншого велосипедиста, робіть це зліва. Спочатку подзвоніть дзвоником і перевірте, що попереду вільно. Можна також голосом продублювати «Обережно, я зліва».

— На вело-пішохідній доріжці їдьте повільно, 5–10 км/год, щоб не налякати пішоходів. Якщо бачите пішохода, сповільніться або зупиніться, бо вони мають перевагу.

— Якщо бачите припарковану машину чи іншу перешкоду, зупиніться, переконайтеся, що безпечно, і обережно об'їдьте.

— Не зупиняйтеся раптово посеред велодоріжки – від'їдьте на узбіччя чи станьте поруч на тротуарі.

— Перед з'їздом з велодоріжки у двір чи поворотом на роздоріжжі у парку подайте сигнал повороту рукою: ліва рука – поворот ліворуч, права – праворуч. Озирніться назад, щоб не зачепити нікого, особливо на двосторонній доріжці. Тримайте кермо міцно однією рукою. Закінчіть показ сигналу перед початком маневру, щоб не втратити керування на повороті.

(Показати малюнок із прикладом повороту та демонструвати сигнали руками, попросити дітей повторити)

— Якщо велодоріжка закінчується: зупиніться, злізьте з велосипеда і ведіть його пішки до наступної безпечної зони, наприклад,

тротуаром чи через пішохідний перехід. У вашому віці їздити тротуарами чи дорогами не можна.

3.4. Перетин дороги.

— Ви знаєте, що таке велопереїзд? Подивіться на картинку! Це спеціальне місце, де дорослі велосипедисти можуть переїхати дорогу. Воно часто намальоване поруч із пішохідним переходом – тими білими смужками, які ми називаємо «зеброю».

— Але пам'ятайте: діти віком до 14 років НЕ МОЖУТЬ користуватися велопереїздом самостійно! Якщо ви ще не досягли 14 років, то через дорогу потрібно переходити пішки, ведучи велосипед поруч із собою пішохідним переходом. Велопереїзд призначений тільки для дорослих велосипедистів, які вміють правильно оцінювати дорожню ситуацію та безпечно керувати велосипедом у складних умовах руху.

— Пішохідний перехід позначений білими смугами («зебра») і знаком «Пішохідний перехід». На ньому треба спішитися і вести велосипед поруч, як пішохід. Так вас краще побачать водії, і це безпечніше.

• *Нерегульований перехід:* зупиніться, подивіться ліворуч, праворуч, ще раз ліворуч. Якщо є пішоходи або вони йдуть, почекайте, коли вони пройдуть. Як пішохід, ви маєте перевагу перед машинами, але будьте обережні.

• *Регульований перехід:* чекайте зеленого сигналу світлофора – зеленого чоловічка. Якщо зелений сигнал почав блимати – зупиніться перед дорогою і дочекайтеся наступного, адже найімовірніше, ви не встигнете безпечно завершити перехід. Якщо на дорогу вийшов поліцейський-регулювальник та подає сигнали жезлом чи диском зі світловідбивачем – слухайтеся сигналів регулювальника, якщо він є – його сигнали важливіші за світлофор.

Особливі ситуації:

Якщо бачите шкільний автобус із увімкненими помаранчевими проблисковими маячками або знаком «Діти», зупиніться і почекайте, коли діти сядуть в автобус чи вийдуть з нього.

Якщо бачите людину з білою тростиною, спрямованою вперед, зупиніться і пропустіть її – це людина з порушенням зору.

Питання дітям:

— Чим відрізняється велопереїзд від пішохідного переходу? Чому важливо спішуватися?

(Очікувані відповіді: велопереїзд має червоно-білу розмітку, спішуватися безпечніше, водії краще бачать)

3.5. Сигнали при повороті.

— Коли ви звертаєте з велодоріжки чи зупиняєтеся на ній, або ж повертаєте на роздоріжжі в парку, важливо попередити інших, щоб вони знали, що ви робите. Сьогодні ми навчимося подавати прості сигнали рукою, щоб їздити безпечно!

Чому потрібні сигнали: сигнали рукою показують іншим велосипедистам чи пішоходам, що ви плануєте повернути або зупинитися. Це робить ваші дії зрозумілими, щоб уникнути зіткнень. Але сигнали не дають вам права їхати першим – завжди перевіряйте, чи безпечно.

Які сигнали подавати:

– Поворот ліворуч: витягніть ліву руку вбік.
– Поворот праворуч: витягніть праву руку вбік.
– Зупинка: підніміть будь-яку руку вгору.

Ведучий демонструє сигнали на уявному велосипеді, тримаючи «кермо» однією рукою, діти повторюють та проговорюють: «Ці сигнали прості і зрозумілі. Альтернативний спосіб – зігнути протилежну руку в лікті вгору, але він складніший, тому краще витягувати руку вбік».

— Як подавати сигнали: починайте сигнал за кілька секунд до повороту чи зупинки, щоб усі побачили. Озирніться назад, переконайтеся, що нікого немає поруч, і подайте сигнал. Тримайте кермо міцно однією рукою, щоб не втратити рівновагу. Закінчуйте сигнал перед самим поворотом, щоб тримати кермо обома руками. Якщо не впевнені, що можете подати сигнал безпечно, зупиніться і подайте його стоячи.

3.6. Їзда у парках, на прибудинкових територіях.

— Друзі, парки, двори – це місця, де ви можете кататися на велосипеді, але там багато пішоходів, дітей і навіть тварин!

— У парках багато людей, які гуляють, бігають або граються. Їдьте повільно, не швидше 5–10 км/год, щоб при потребі встигнути зупинитися. Будьте уважні до маленьких дітей, які можуть раптово вибігти, і до тварин, наприклад, собак, які гуляють із господарями. Тримайте дистанцію – приблизно 3–4 метри до пішоходів, щоб не налякати їх. Якщо бачите багато людей, подзвоніть дзвоником або зупиніться, щоб пропустити їх.

— На прибудинкових територіях: біля будинків часто граються діти, ходять дорослі або виїжджають машини. Їдьте повільно і тримайтеся подалі від дитячих майданчиків і припаркованих машин. Якщо бачите, що хтось виходить із під'їзду або машина рухається, зупиніться і пропустіть. Завжди тримайте дистанцію 3–4 метри до пішоходів чи інших велосипедистів, щоб уникнути зіткнень.

3.7. Переїзд трамвайних та залізничних колій.

— Іноді на вашому шляху можуть бути залізничні або трамвайні колії. Як їх правильно та безпечно переїжджати / перетинати, хто знає? *(запитання дітям)*

(Вислухати усі відповіді)

— Ви молодці, давайте ще раз повторимо, як переїжджати залізничні рейки та трамвайні. Що обов'язкового потрібно знати та чого робити не можна.

1. Залізничні колії можна перетинати тільки на спеціальних переїздах зі шлагбаумом чи світлофором спеціально обладнаних переходах для пішоходів. У вашому віці для безпеки завжди спішуйтесь і ведіть велосипед пішки через пішохідну частину переїзду. Не переїжджайте, якщо: шлагбаум опущений або опускається; світлофор чи звуковий сигнал забороняють рух; черговий стоїть із піднятим жезлом, ліхтарем чи прапорцем; наближається поїзд; перед переїздом затор. Ніколи не об'їжджайте шлагбаум і не відкривайте його самостійно.

2. Трамвайні колії можуть бути на велодоріжці чи перехресті. Спішуйтесь і переходьте їх пішки, тримаючи велосипед міцно, щоб не посковзнутися. Дивіться, чи не їде трамвай, і переконуйтеся, що шлях вільний.

3. Як перетинати колії безпечно:

– Зупиніться перед колією, злізьте з велосипеда і ведіть його через переїзд чи рейки, дивлячись ліворуч і праворуч.

– Переходьте колії під прямим кутом, щоб колесо не застрягло чи повело вбік.

– Якщо бачите трамвай, почекайте, поки він проїде.

3.8. Важливі дорожні знаки та сигнали світлофора.

— Діти, дорога – як чарівна книга з підказками! Знаки і світлофори допомагають нам їхати чи переходити безпечно. Сьогодні ми дізнаємося, що вони означають! Ми сьогодні вже з вами разом вивчили багато важливих дорожніх знаків, давайте ще раз їх повторимо.

Показує знаки / малюнки знаків та проговорює:

1. Знак «Велосипедна доріжка» – синій круг із білим велосипедом. Тут можна їхати тільки на велосипедах, пішоходам – не можна.

2. Знак «Вело-пішохідна доріжка» – із велосипедом і пішоходом. Тут їздять велосипедисти і ходять пішоходи, але пішоходи мають перевагу, тож їдьте повільно.

3. Знак «Пішохідна доріжка» – із пішоходом. Тут їздити не можна, спішуйтесь і ведіть велосипед.

4. Знак «Пішохідна зона» – синій квадрат із пішоходом. Це місце, де багато людей, тому їздити заборонено, йдіть пішки з велосипедом.

5. Знак «Зона для пішоходів і велосипедистів» – а тут уже дозволено їздити на велосипеді, однак потрібно бути уважним щодо пішоходів.

6. Знак «Кінець зони для пішоходів і велосипедистів» – вказує, що зазначена вище зона закінчилася, і рух на велосипеді можливий лише велодоріжкою, якщо вона є поруч.

7. Знак «Велосипедний переїзд» – синій квадрат із велосипедом і червоно-біла розмітка. У вашому віці спішуйтесь і переходьте його пішки як пішохідний перехід.

8. Знак «Кінець велосипедної доріжки» – синій круг із білим велосипедом і червоною облямівкою. Тут велодоріжка закінчується, спішуйтесь і ведіть велосипед пішки до безпечного місця.

9. Знак «Рух велосипедів заборонено» – білий круг із червоною облямівкою і велосипедом. Їздити тут не можна, спішуйтесь і йдіть пішки.

10. Знак «Рух заборонено» – білий круг із червоною облямівкою. Сюди не можна їхати на велосипеді чи будь-якому транспорті, якщо ви там не проживаєте, спішуйтесь.

11. Знак «В'їзд заборонено» – червоний круг із білим прямокутником-«цеглиною». Сюди не можна їхати на велосипеді чи будь-якому іншому транспорті взагалі.

12. Знак «Пішохідний перехід» – синій трикутник із червоною облямівкою і пішоходом. Спішуйтесь і переходьте дорогу пішки, ведучи велосипед.

(Показати плакат зі знаками, звертаючи увагу на їхні кольори та форми)

Світлофори:

– Автомобільний світлофор – із трьома кольорами: червоний – стій, жовтий – готуйся, зелений – можна йти чи їхати. Ви дивитеся на нього, коли переходите дорогу пішки з велосипедом.

– Пішохідний світлофор – із червоною або зеленою людиною. Червона людина – стійте, зелена – переходьте дорогу спокійно, ведучи велосипед.

– Велосипедний світлофор – із зображенням велосипеда. Буває в містах на регульованих перехрестях із велопереїздами. Червоний – зупиніться, жовтий – готуйся, зелений – у вашому віці спішуйтесь і переходьте перехрестя пішки через пішохідний перехід.

(Показати плакат зі світлофорами, підкреслюючи кольори та символи)

Правила:

— Ніколи не переходьте дорогу на червоний сигнал, навіть якщо машин немає – чекайте зеленого. Машини можуть з'явитися раптово!

— Не перебігайте дорогу, навіть на зелений сигнал – ідіть спокійно, щоб не спіткнутися.

Інтерактивна гра «Світлофор» (2 хвилини).

— Давайте зіграємо в «Світлофо», щоб запам'ятати, як реагувати на сигнали!

Правила гри: ведучий показує кольорові картки: червона – діти стоять нерухомо, як статуї.

Жовта – плескають у долоні, готуючись. Зелена – дивляться ліворуч, праворуч (перевіряють безпеку) і крокують на місці. Ведучий швидко змінює картки, щоб діти встигали реагувати.

3.9. Сигнали регулювальника.

Регулювальник – це поліцейський, який керує рухом. Його сигнали важливіші за світлофор.

(Прочитати вірш про сигнали регулювальника та повтори його декілька разів з дітьми)

Як рука стирчить уліво –
проїжджай, як закортіло;
Руки в сторони у копа –
зупинись, інакше скопа;
Руку виставив до вас –
повертати вправо час;
Паралельно став по смузі –
вправо і прямо їдьте друзі;
Як рука стирчить доправа –
їхати немає права;
Руку зів він догори –
зупинився і замри;

Заїзд в спину і живіт –
заборонений кульбіт[83].

(Ведучий читає вірш, демонструючи кожен сигнал жезлом, діти слухають і спостерігають. Можно додатково показати плакат із сигналами)

— Важливо: регулювальник важливіший за світлофор. Якщо він є, слухайтеся його сигналів. У вашому віці, якщо потрібно перетнути дорогу, спішуйтесь і ведіть велосипед пішки.

3.10. Де паркувати велосипед.

— Паркуйте велосипед за допомогою велозамка на спеціальних велопарковках – це металеві стійки біля шкіл, магазинів чи парків. Якщо велопарковки немає, залишайте велосипед у дворі чи іншому безпечному місці, де він не заважатиме пішоходам чи машинам.

(Показати плакат із велопарковкою)

Де не можна паркувати:

– Не залишайте велосипед на пішохідних переходах, тротуарах чи велодоріжках – це заважає людям.

– Не залишайте на дорозі чи біля дороги, щоб не створювати перешкоди машинам.

– Не паркуйтеся на зупинках автобусів, де люди сідають чи виходять.

(Показати плакат із забороненими місцями)

Захист від крадіжки: завжди замикайте велосипед велозамком, навіть якщо залишаєте його ненадовго. Найкраще – U-подібний замок, бо він міцний. Тросовий замок легший і більш зручний у транспортуванні, адже його можна накрутити навколо рами, але він є менш надійним, тому його краще використовувати разом із U-замком. Пристібайте велосипед до стійки чи міцного стовпа одночасно через раму і заднє колесо – так буде надійніше.

[83] Вірш, який допоможе вивчити сигнали регулювальника. *Радіо ТРЕК*. URL: https://radiotrek.rv.ua/news/virsh_yakyy_dopomozhe_vyvchyty_zhesty_regulyuvalnyka_267169.html (дата звернення: 26.05.2025).

3.11. Що робити у випадку аварії.

— Аварія (дорожньо-транспортна пригода – ДТП) – це коли ви, наприклад, зіткнулися з автомобілем, іншим велосипедом чи пішоходом, упали чи пошкодили щось. У таких випадках часто бувають травми, тому потрібно діяти швидко.

Що робити:

– Зупиніться і залишайтеся на місці. Не тікайте, навіть якщо злякалися. Станьте біля велосипеда в безпечному місці, щоб вас не зачепили машини чи інші велосипеди.

– Перевірте, чи є травми у вас чи інших учасників руху. Якщо хтось постраждав, покличте дорослих, зателефонуйте батькам / родичам, за необхідності наберіть 103, щоб викликати швидку медичну допомогу. Зателефонуйте у поліцію за номером 102, розкажіть, де ви і що сталося, або попрохайте це зробити когось із дорослих. Також у більшості регіонів України діє єдиний номер 112, за яким можна одразу викликати на місце всі потрібні спеціальні служби.

– Чекайте поліцію на місці, за можливості не рухайте велосипед і не чіпайте речі, пов'язані з аварією, щоб поліція могла все перевірити. Якщо бачите, що місце аварії небезпечне, попросіть дорослих допомогти відгородити його.

4. Висновки до заняття та прощання (5 хвилин).

— Давайте згадаємо, що ми сьогодні вивчили!

Запитання до дітей:

— Де можна їздити у вашому віці? Що перевіряємо на велосипеді? Як правильно носити шолом? Що робимо на переході?

Повторюємо основні правила уроку:

– Перед поїздкою завжди перевіряйте велосипед: гальма, дзвоник, світловідбивачі, ліхтарики.

– Завжди носіть шолом і за необхідності захисне спорядження.

– Рухайтеся тільки велодоріжками, у парках, дворах

– Перетинайте дорогу пішохідним переходом пішки, ведучи велосипед.

– Подавайте сигнали руками перед поворотами чи зупинкою.

– Плануйте безпечний маршрут і повідомляйте про нього дорослих.

— Ви молодці! Тепер ви знаєте, як кататися безпечно. Дякую за увагу! Бажаю веселих і безпечних поїздок!

Домашнє завдання: намалюйте свій безпечний маршрут до парку чи велодоріжки. Позначте, де ви будете обережними.

2.4.3 Особливості проведення занять для дітей 13–14 років

Діти віком від 14 років, згідно з чинним законодавством України, набувають статусу повноцінних учасників дорожнього руху при керуванні велосипедом і мають право пересуватися проїжджою частиною дороги нарівні з іншими транспортними засобами. Цей віковий рубіж характеризується якісними змінами в когнітивному розвитку підлітків, що дозволяє застосовувати інший підхід до організації навчального процесу порівняно з молодшими віковими групами.

Підлітки 14–17 років характеризуються сформованістю абстрактного мислення, здатністю до аналізу складних причиново-наслідкових зв'язків та критичного осмислення інформації. На цьому етапі розвитку вони здатні засвоювати повний обсяг правил дорожнього руху без необхідності їхнього спрощення чи адаптації. Водночас підлітковий вік характеризується підвищеною схильністю до ризикованої поведінки, переоцінкою власних можливостей та прагненням до самоствердження, що може негативно впливати на дотримання правил безпеки.

Важливою особливістю цієї вікової групи є те, що тривалість концентрації уваги у підлітків дає можливість проводити заняття стандартної тривалості (45 хвилин) без необхідності частої зміни видів діяльності. Вони здатні сприймати теоретичний матеріал у повному обсязі та застосовувати отримані знання в практичних ситуаціях.

Враховуючи повноцінний статус підлітків як учасників дорожнього руху, їх навчання безпечної їзди на велосипеді має базуватися на принципах комплексності та системності, що передбачає вивчення всього спектру правил дорожнього руху, які стосуються

велосипедистів, без винятків чи спрощень. Для гарантування безпеки підлітків рекомендується, щоб вони повністю опанували всі вимоги, зазначені в підрозділі 1.2 цих рекомендацій. Це охоплює фундаментальні принципи, технічні стандарти, інструкції з експлуатації захисного обладнання, спеціальні норми 6 розділу ПДР, додаткові правила та аспекти відповідальності, що суттєво підвищить рівень їхньої безпеки на дорозі.

Не менш важливим є принцип практико-орієнтованості, який передбачає акцент на реальних дорожніх ситуаціях, з якими підлітки стикатимуться при самостійному пересуванні велосипедом у міському середовищі. Особлива увага має надаватися складним перехрестям, взаємодії з автомобільним транспортом, поведінці в умовах інтенсивного руху. Ключовим аспектом навчання є формування усвідомлення повної особистої відповідальності за дотримання ПДР та безпеку власного життя і здоров'я, а також безпеку інших учасників дорожнього руху.

Ураховуючи, що зазначений навчальний матеріал для підлітків 13–14 років повністю відповідає змісту підрозділу 1.2 «Правила дорожнього руху для велосипедистів» цих науково-методичних рекомендацій без будь-яких обмежень чи спрощень, підлітки можуть засвоїти повний обсяг основних положень ПДР щодо велосипедистів, детальні технічні вимоги до велосипеда як транспортного засобу, правила використання велосипедного шолома та іншого захисного спорядження, всі вимоги розділу 6 ПДР без винятків, супутні правила дорожнього руху, що впливають на безпеку велосипедистів, а також повний спектр відповідальності за порушення ПДР.

На відміну від занять із молодшими школярами, навчання підлітків віком 13–14 років не вимагає спрощення навчального матеріалу чи використання ігрових методик, враховуючи їхній когнітивний розвиток і здатність до аналізу складних ситуацій. Натомість доцільно застосовувати структуровані методи навчання, такі як лекційно-семінарські заняття, які сприяють активному залученню учнів до дискусій щодо проблемних питань безпеки дорожнього руху. Ефективним є використання кейс-методу,

який передбачає аналіз реальних дорожньо-транспортних подій за участю велосипедистів. Наприклад, за даними Департаменту патрульної поліції України за 2024 рік, ДТП за участю велосипедистів часто стаються через неправильне виконання маневрів, що підкреслює важливість розбору таких ситуацій під час занять. Обговорення причин аварій та способів їх запобігання допомагає підліткам глибше зрозуміти наслідки недотримання Правил дорожнього руху (ПДР).

Практичний компонент навчання рекомендується реалізовувати через заняття на спеціально обладнаних навчальних майданчиках, якщо є така можливість, або в контрольованих умовах дорожнього руху, де підлітки можуть відпрацьовувати складні маневри, такі як об'їзд перешкод, повороти на перехрестях чи взаємодія з іншими учасниками руху. Такий підхід, наприклад, широко застосовується у Німеччині, де практичні заняття з велосипедної їзди поліцейські проводять для підлітків безпосередньо на вулиці біля школи, або на майданчиках, що імітують реальні дорожні умови, відповідно до стандартів. Це допомагає учням не лише засвоїти теоретичні знання, а й набути впевнених практичних навичок, які можна застосовувати в реальному дорожньому середовищі.

Для оцінки рівня засвоєння знань і навичок підлітків віком від 13 років доцільно використовувати стандартизовані методи контролю, подібні до тих, що застосовуються під час підготовки водіїв автотранспортних засобів. У багатьох європейських країнах, наприклад, таких як Австрія та Німеччина, для учнів розроблена система оцінювання, що включає письмове тестування з питань ПДР. В Україні впровадження аналогічної сертифікаційної системи могло б сприяти підвищенню рівня безпеки та відповідальності молодих велосипедистів.

Ураховуючи вікові особливості підлітків від 13 років, їхню здатність до сприйняття повного обсягу навчального матеріалу без спрощення, а також можливість використання стандартних методик навчання, розробка окремих прикладів уроків для цієї вікової групи в рамках пропонованих науково-методичних рекомендацій вважається недоцільною. Працівники поліції,

які проводитимуть такі заняття, можуть використовувати матеріали, викладені в підрозділі 1.2 цих рекомендацій, що охоплюють повний спектр ПДР для велосипедистів, а також скористатися заняттям 14 «Безпека дорожнього руху для велосипедистів» з посібника «Школа і поліція» або ж матеріалами, розробленими в рамках кампанії «Велосипедом до школи» – «Посібник для веломенторів», «Робочий зошит для учнів» та «ПДР для велосипедистів» – які якраз розраховані на учнів 6–9-х класів, зазначених вище та в списку використаних джерел. Основна мета інструктора – забезпечити якісне засвоєння підлітками всіх правил дорожнього руху, висвітлених у підрозділі 1.2, та сформувати відповідальне ставлення до їхнього дотримання в реальних умовах. Для цього рекомендується поєднувати теоретичні заняття з практичними вправами й інтерактивними методами, що враховують сучасні виклики безпеки на дорогах України.

ВИСНОВКИ

Розроблення пропонованих науково-методичних рекомендацій стало результатом комплексного дослідження, що поєднало успішний німецький досвід гарантування безпеки дітей-велосипедистів із глибоким аналізом української реальності, включаючи репрезентативне опитування понад сорока трьох тисяч батьків школярів, детальне вивчення чинного законодавства та оцінку поточного стану велосипедної освіти в країні. Дослідження проводилося протягом року із залученням вітчизняних і німецьких науковців та експертів у галузі дорожньої безпеки, працівників патрульної поліції, психологів та представників громадських організацій, що забезпечило міждисциплінарний підхід до розв'язання проблеми.

Проведений аналіз виявив великий розрив між потребами українських дітей, половина з яких бажають користуватися велосипедом для поїздок до школи, та реальною практикою, коли лише два відсотки школярів регулярно використовують цей вид транспорту, що свідчить про системні проблеми у сфері велосипедної мобільності. Додатковий аналіз показав, що основними перешкодами для використання велосипедів є недостатня розвиненість велосипедної інфраструктури (78 % відповідей), занепокоєння батьків щодо безпеки дітей (65 %) та відсутність системної велосипедної освіти в школах (54 %).

Вивчення зарубіжного досвіду, зокрема німецької системи поетапного навчання велосипедного руху, виявило високу ефективність диференційованого підходу до формування навичок безпечної їзди у дітей різних вікових груп. Досвід Німеччини, Польщі та Естонії демонструє, що впровадження кваліфікаційних

випробувань для юних велосипедистів уможливлює суттєво знизити рівень дитячого травматизму – статистичні показники свідчать про зменшення кількості нещасних випадків на 40–60 % у країнах, де функціонує система сертифікації.

Аналіз вітчизняного законодавства виявив критичну прогалину у правовому регулюванні велосипедного руху для дітей віком 7–14 років, що створює ситуацію, коли переважна більшість (близько 80 %) юних велосипедистів цієї категорії фактично експлуатують транспортні засоби без належного правового підґрунтя. Така невизначеність призводить до систематичних порушень правил дорожнього руху та зростання кількості судових справ щодо дорожньо-транспортних пригод за участю неповнолітніх.

Ураховуючи специфіку розвитку велосипедної інфраструктури та культури безпечного руху в Україні, найбільш доцільним на поточному етапі є впровадження перехідної моделі правового регулювання. Вона передбачає надання дітям віком від 7 до 14 років права користування дорогами загального користування лише за умови супроводу повнолітньої особи, що дасть можливість негайно усунути наявний правовий вакуум та створити підґрунтя для поступового переходу до більш досконалої системи сертифікації велосипедистів у майбутньому.

Урахування психофізіологічних особливостей дітей різних вікових груп стало основою для розробки диференційованої системи навчання, яка враховує обмежене периферійне бачення, недостатній розвиток просторової орієнтації та імпульсивність поведінки молодших школярів, що зумовлюють підвищений ризик дорожньо-транспортних пригод. Нейропсихологічні дослідження показують, що здатність дітей до адекватної оцінки дорожньої ситуації формується поступово: у 7–8 років вони можуть оцінити відстань до об’єкта, у 9–10 – швидкість руху транспорту, а комплексна оцінка ризиків формується лише до 12–13 років.

Розроблена система навчання для учнів першого і четвертого класів інтегрує когнітивний компонент вивчення правил дорожнього руху та дорожніх знаків із афективним компонентом формування відповідальної поведінки на дорозі, використовуючи

інтерактивні методи навчання для забезпечення високого рівня засвоєння матеріалу та формування стійких поведінкових патернів.

Окремою проблемою виявився критично низький рівень використання захисного спорядження, коли лише чотири відсотки дітей постійно носять велосипедний шолом, незважаючи на доведену ефективність зниження травматизму на 88 %. Така ситуація зумовлена комплексом психологічних, соціальних та економічних факторів і потребує багаторівневого підходу через інформаційно-просвітницьку роботу з батьками, демонстраційні заходи в школах та створення позитивного іміджу використання захисного спорядження. Дослідження мотиваційних факторів показало, що основними причинами відмови від використання шоломів є дискомфорт (45 %), негативний вплив на зачіску (38 % серед дівчат), відсутність шолома відповідного розміру (23 %) та небажання виділятися серед однолітків (19 %).

Ці науково-методичні рекомендації пропонують комплексний розв'язок виявлених проблем через впровадження системи диференційованого навчання, усунення законодавчих колізій та формування культури безпечного велосипедного руху серед дітей і їхніх батьків, що створює підґрунтя для розвитку безпечної та екологічної мобільності в українських містах.

Розроблені приклади занять для дітей різних вікових категорій враховують психофізіологічні особливості розвитку, рівень когнітивних здібностей та практичні навички керування велосипедом. Запропоновані рекомендації допоможуть адаптувати європейські стандарти безпеки до українських реалій та створити основу для формування сталої системи велосипедної освіти для майбутніх поколінь.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Berlin : Bundesministerium für Digitales und Verkehr. 2025. URL: https://www.bmdv.bund.de (дата звернення: 24.03.2025).
2. Aubert S., Barnes J. D., Abdeta C., et al. Global Matrix 3.0 Physical Activity Report Card Grades for Children and Youth: Results and Analysis From 49 Countries. *Journal of Physical Activity and Health*. 2018. 15 (Suppl 2). Pp. 251–273. DOI: https://doi.org/10.1123/jpah.2018-0472
3. Bjerregaard L. G., et al. Change in overweight from childhood to early adulthood and risk of type 2 diabetes. *New England Journal of Medicine*. 2018. 378(14). Pp. 1302–1312.
4. Bjorklund D. F. Children's thinking: Cognitive development and individual differences (4th ed.). Belmont : Thomson Wadsworth, 2005.
5. Carone L., Ardley R., Davies P. Cycling related traumatic brain injury requiring intensive care: Association with non-helmet wearing in young people. *Injury*. 2019. 50(1). Pp. 61–64. DOI: https://doi.org/10.1016/j.injury.2018.08.015
6. Chervinchuk A., Atamanenko Y., Tsurkalenko Y. Cycling mobility of school students in Ukraine: Legal regulations and public opinion (based on empirical research*). Bulletin of Luhansk Scientific-Educational Institute named after E. O. Didorenko*. 2025. No. 1(109). Pp. 135–147. DOI: https://doi.org/10.32782/2786-9156.109.1.135-147
7. Einstellungssache: So sitzt der Fahrradhelm richtig. pd-f. URL: https://www.pd-f.de/einstellungssache-so-sitzt-der-fahrradhelm-richtig_15714/ (дата звернення: 24.03.2025).
8. Ellis J. Bicycle safety education for children from a developmental and learning perspective. Washington, D.C. : National Highway Traffic Safety Administration, 2014.

9. European Declaration on Cycling: The European Parliament, the Council and the European Commission solemnly proclaim the following joint Declaration on Cycling dated 03.04.2024 No. C/2024/2377. *EUR-Lex*. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AC_202402377 (дата звернення: 16.01.2025).

10. Green-way. Правила дорожнього руху України (ПДР 2025) онлайн на сайті green-way.com.ua. URL: https://green-way.com.ua/uk/dovidniki/pdr (дата звернення: 18.03.2025).

11. Guthold R., Stevens G. A., Riley L. M., Bull F. C. Global trends in insufficient physical activity among adolescents: A pooled analysis of 298 population-based surveys with 1,6 million participants. *The Lancet Child Adolescent Health*. 2019. No. 4(1). Pp. 23–35. DOI: https://doi.org/10.1016/S2352-4642(19)30323-2

12. Hagel B. E., Lee R. S., Karkhaneh M., et al. Factors associated with incorrect bicycle helmet use. *Injury Prevention*. 2010. No. 16. Pp. 178–184. DOI: https://doi.org/10.1136/ip.2009.023994

13. Hamann C. J., Conrad A. Inventory of child bicycle education programs reveals need for age, development, and skill-level considerations. *Traffic Injury Prevention*. 2019. No. 20(sup3). Pp. 33–38. DOI: https://doi.org/10.1080/15389588.2019.1665651

14. Велосипедний шолом підвищує прагнення до ризику – навіть без велосипеда. *Громадське.* 2024. URL: https://hromadske.ua/posts/velosipednij-sholom-pidvishuye-pragnennya-do-riziku-navit-bez-velosipeda-doslidzhennya (дата звернення: 24.03.2025).

15. Insurance Institute for Highway Safety. 2005 fatality facts: bicycles. Arlington, VA. 2005. URL: http://www.iihs.org/research/fatality_facts/bicycles.html (дата звернення: 08.06.2007).

16. Irwin-Chase H., Burns B. Developmental changes in children's abilities to share and allocate attention in a dual task. *Journal of Experimental Child Psychology*. 2000. No. 77(1). Pp. 61–85. DOI: https://doi.org/10.1006/jecp.1999.2557

17. Keezer M. R., Rughani A., Carroll M., Haas B. Head first: Bicycle-helmet use and our children's safety. *Canadian Family Physician*. 2007. No. 53. Pp. 1131–1137.

18. Kroher T. Motorradhelm: Alles über Kauf, Pflege, Visiere. *ADAC: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club*. 2025. URL: https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/motorrad-roller/motorradausruestung/motorradhelme/

19. Lastenradverkehr. BMDV – Startseite. URL: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/radverkehr/lastenradverkehr.html (дата звернення: 24.03.2025).

20. Macknin M. L., Medendorp S. V. Association Between Bicycle Helmet Legislation, Bicycle Safety Education, and Use of Bicycle Helmets in Children. *Archives of Pediatrics Adolescent Medicine*. 1994. No. 148(3). Pp. 255–259. DOI: https://doi.org/10.1001/archpedi.1994.02170030025005

21. Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske. Djeca biciklisti u prometu. URL: https://mup.gov.hr/policijske-uprave/djeca-biciklisti-u-prometu-238118/234398 (дата звернення: 19.03.2025).

22. Page d'accueil – Génération Vélo. Circulation des enfants à vélo: que dit la loi? URL: https://generationvelo.fr/actualites/30-circulation-des-enfants-a-velo-que-dit-la-loi (дата звернення: 19.03.2025).

23. Polizei Hamburg. Polizei Hamburg. URL: https://www.polizei.hamburg (дата звернення: 19.03.2025).

24. Przepisy ogólne – Kodeks Drogowy Prawo o ruchu drogowym – Przepisy drogowe. *dlakierowcy.info*. URL: https://kodeks-drogowy.dlakierowcy.info/s/1899/47467-przepisy/167051-Art-1-2-Przepisy-ogolne.htm (дата звернення: 19.03.2025).

25. Qu'en est-il de la mobilité douce en famille? Office de la naissance et de l'enfance (ONE). URL: https://www.one.be/public/detailarticle/news/quen-est-il-de-la-mobilite-douce-en-famille/ (дата звернення: 19.03.2025).

26. Rahman M. L., Moore A., Smith M., Lieswyn J., Mandic S. A conceptual framework for modelling safe walking and cycling routes to high schools. *International Journal of Environmental Research and Public Health.* 2020. No. 17(10), Article 3318. DOI: https://doi.org/10.3390/ijerph17103318

27. Rainham D. G. C., Donovan G. H., Triguero-Mas M., et al. Urban form, physical activity, and health: A review of the evidence. *International*

Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity. 2012. No. 9(1), Article 80. DOI: https://doi.org/10.1186/1479-5868-9-80

28. Reeglid lapsega jalgrattaga sõites. *Liikluskasvatus*. URL: https://www.liikluskasvatus.ee/et/lapsevanemale/1/jalgrattur/reeglid-lapsega-jalgrattaga-soites (дата звернення: 19.03.2025).

29. Schaefer S., Krampe R. T., Lindenberger U., Baltes P. B. Age differences between children and young adults in the dynamics of dual-task prioritization: Body (balance) versus mind (memory). *Developmental Psychology*. 2008. No. 44(3). Pp. 747–757. DOI: https://doi.org/10.1037/0012-1649.44.3.747

30. Sittha C. Evaluation of unsafe driving behaviour change by road safety education. Asian Transport Studies. 2019. URL: https://www.atransociety.com/resources/pdf/pdfResearchResources/2019/Project2019-001%28Dr.Sittha%29.pdf (дата звернення: 28.05.2025).

31. The effectiveness of a bicycle safety program for improving safety-related knowledge and behavior in young elementary students. *Journal of Pediatric Psychology*. 2010. No. 35(4). Pp. 343–353. DOI: https://doi.org/10.1093/jpepsy/jsp076

32. Thompson D. C., Rivara F. P., Thompson R. Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists. *Cochrane Database of Systematic Reviews*. 2000. No. 2, CD001855. DOI: https://doi.org/10.1002/14651858.CD001855

33. Traffic rules and regulations for cyclists. *Stadt Wien*. URL: https://www.wien.gv.at/english/transportation-urbanplanning/cycling/traffic-rules.html (дата звернення: 24.03.2025).

34. Verlinde L., Verlinde F., Van Doren S., De Coninck D., Toelen J. Cycle safe or cycle cool? Adolescents' views on bicycle helmet use and injury prevention campaigns in Belgium. *Injury Prevention*. 2024. DOI: https://doi.org/10.1136/ip-2023-045227

35. Vitale A. S. The end of policing. New York : Verso, 2017. 272 p.

36. VMS Verkehrswacht Medien Service GmbH. Die Radfahrausbildung (Kl. 3/4). URL: https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/ (дата звернення: 24.03.2025).

37. Weekly C. Why do cyclists ride side by side? *Cycling Weekly*. URL: https://www.cyclingweekly.com/news/latest-news/why-do-cyclists-ride-side-by-side-306024 (дата звернення: 24.03.2025).

38. Wetten.nl – Regeling – Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) – BWBR0004825. *Overheid.nl*. URL: https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2024-07-01 (дата звернення: 19.03.2025).

39. Wierda M., Brookhuis K. A. Analysis of cycling skill: A cognitive approach. *Applied Cognitive Psychology*. 1991. No. (2). Pp. 113–122. DOI: https://doi.org/10.1002/acp.2350050204

40. Zeuwts L., Vansteenkiste P., Cardon G., Lenoir M. Development of cycling skills in 7- to 12-year-old children. *Traffic Injury Prevention*. 2016. No. 17(7). Pp. 736–742. DOI: https://doi.org/10.1080/15389588.2016.1143553

41. Παπαλάμπρος Λ. Μπορώ να κάνω ποδήλατο στον δρόμο; Είναι νόμιμο; *gocar.gr*. URL: https://www.gocar.gr/useful/law/41463,Podhlata_dromos_nomima_ti_isxyei.html (дата звернення: 19.03.2025).

42. Австрійський молодіжний Червоний Хрест. Добровільний іспит із їзди на велосипеді [пер. з нім.]. Відень : klimaaktiv mobil та Міністерство охорони клімату в галузі мобільності, 2022. 44 с.

43. Асоціація велосипедистів Києва. Правила безпеки дорожнього руху для велосипедистів : навчальний посібник. Київ : Асоціація велосипедистів Києва, 2018. 32 с.

44. Велосипеди поступово витісняють автомобілі: де це відбувається. *Auto24*. 2025. URL: https://auto.24tv.ua/velosypedy_postupovo_vytisniaiut_avtomobili_de_tse_vidbuvaietsia_n48728 (дата звернення: 24.03.2025).

45. Велосипедом до школи: в Україні стартує проєкт про освіту з безпеки руху. *U-Cycle* (ГО «Асоціація велосипедистів Києва»). 2025. URL: https://u-cycle.org.ua/news/velosypedom-do-shkoly-v-ukraini-startuie-proiekt-pro-osvitu-z-bezpeky-rukhu/ (дата звернення: 18.03.2025).

46. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII (станом на 05.01.2025). *Офіційний вебпортал парламенту України*.

1993. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n276 (дата звернення: 18.03.2025).

47. Сімейний кодекс України : Кодекс України від 10.01.2002 № 2947-III. *Офіційний вебпортал парламенту України.* 2002. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2947-14 (дата звернення: 24.03.2025).

48. Цивільний кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. *Офіційний вебпортал парламенту України.* 2003. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15 (дата звернення: 24.03.2025).

49. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV (станом на 15.11.2024). *Офіційний вебпортал парламенту України*. 2005. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#n160 (дата звернення: 18.03.2025).

50. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. *Офіційний вебпортал парламенту України.* 2015. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19 (дата звернення: 24.03.2025).

51. Відповіді МОН та МВС на запитання щодо Служби освітньої безпеки. *Нова українська школа.* 2025. URL: https://nus.org.ua/2025/03/06/vidpovidi-mon-ta-mvs-na-zapytannya-shhodo-sluzhby-osvitnoyi-bezpeky/ (дата звернення: 24.03.2025).

52. Укрзалізниця дозволила провозити велосипеди в Інтерсіті. *Економічна правда.* 2019. URL: https://epravda.com.ua/news/2019/05/24/648101 (дата звернення: 24.03.2025).

53. Про Правила дорожнього руху : Постанова від 10.10.2001 № 1306 (станом на 14.01.2025). *Офіційний вебпортал парламенту України.* 2001. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#Text (дата звернення: 18.03.2025).

54. Про внесення змін до Правил дорожнього руху : Постанова від 29.09.2021 № 1091. *Офіційний вебпортал парламенту України.* 2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1091-2021-п#Text (дата звернення: 18.03.2025).

55. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного

плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках : Постанова від 27.12.2024 № 1550. *Офіційний вебпортал парламенту України.* 2024. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п (дата звернення: 24.03.2025).

56. Карго-байк – новий тренд у транспортній логістиці? *U-Cycle.* 2025. URL: https://u-cycle.org.ua/news/karho-bajk-novyj-trend-u-transportnij-lohistytsi/ (дата звернення: 24.03.2025).

57. Про затвердження Правил користування міським наземним пасажирським транспортом міста Києва : рішення від 28.02.2019 № 164/6820. *Офіційний портал КМДА*. 2019. URL: https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_zatverdzhennya_pravil_koristuvannya_miskim_nazemnim_pasazhirskim_transportom_mista_kiyeva/wgojimsn3c_164-6820/ (дата звернення: 24.03.2025).

58. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-X. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. № 51, ст. 1122. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10 (дата звернення: 24.03.2025).

59. Лапа О. В. Роль пілотного проєкту «Шкільний офіцер поліції» в соціалізації дітей та учнівської молоді. *Актуальні проблеми сучасного розвитку освіти і науки* : збірник наукових праць за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції (28–29 квітня 2016 року). Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2016. С. 33–35.

60. Про затвердження Інструкції з організації роботи підрозділів ювенальної превенції Національної поліції України : Наказ від 19.12.2017 № 1044. *Офіційний вебпортал парламенту України.* 2017. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0130-18 (дата звернення: 24.03.2025).

61. Навчальна програма для закладів загальної середньої освіти : Наказ від 03.08.2022 № 698. *Міністерство освіти і науки України.* 2022. URL: https://surl.li/sujady (дата звернення: 12.02.2025).

62. Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329 : наказ від 23.10.2017 № 277. *Міністерство юстиції України.* 2017. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1388-17 (дата звернення: 24.03.2025).

63. Міністерство транспорту та зв'язку України. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : наказ від 27.12.2006 № 1196. *Офіційний вебпортал парламенту України.* 2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0046-07 (дата звернення: 24.03.2025).

64. Морозов О. 54 % українських вчителів мають професійне вигоряння, а три чверті учнів – ознаки стресу. *The Village Україна.* 2025. URL: https://www.village.com.ua/village/city/city-news/335601-54-ukrayinskih-vchiteliv-mayut-profesiyne-vigorannya-a-tri-chverti-uchniv-oznaky-stresu (дата звернення: 24.03.2025).

65. З якою швидкістю можна їздити українськими дорогами : Постанова Кабінету Міністрів України № 1306 від 10 жовтня 2001 року (в редакції 2009 року). *Офіційний портал Верховної Ради.* Київ : Кабінет Міністрів України, 2001. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0

66. Статистика. Патрульна поліція України. URL: https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/ (дата звернення: 18.03.2025).

67. Сюравчик В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування національної поліції України та законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ.* 2018. № 1(106). С. 158–172.

68. Індекс майбутнього: Пілотне дослідження добробуту дітей в Україні. Фундація Олени Зеленської. URL: https://www.zelenskafoundation.org.ua/?fbclid=IwAR0yh-_CXssa7KoSiqDwOGAEsRcT3J8WzxxbPQTafNPQ-5FQu1p6Z (дата звернення: 24.03.2025).

69. Червінчук А. В., Атаманенко Ю. Ю., Цуркаленко Ю. В. Соціальний настрій батьків щодо велосипедної мобільності дітей в Україні: аналітичний звіт. Київ : Алерта, 2025. 40 с.

70. Школа і поліція : методичні рекомендації для учнів 1–11 класів / за ред. МВС України, МОН України. Київ : Міністерство внутрішніх справ України, 2016. 120 с. URL: https://rescentre.org.ua (дата звернення: 24.03.2025).

ДОДАТКИ

Додаток 1

ВЕЛОСИПЕДНА МОБІЛЬНІСТЬ ДІТЕЙ (результати онлайн-опитування)

Донецький державний університет внутрішніх справ у період від 19 грудня 2024 до 25 січня 2025 року провів анонімне онлайн-опитування батьків здобувачів освіти шкіл, гімназій та ліцеїв в усіх регіонах України (крім тимчасово окупованої території) з питань велосипедної мобільності дітей.

В опитуванні взяли участь 43 480 респондентів. За категоріями населених пунктів учасники опитування розподілилися так (рис. 1):

– мешканці столиці – 846 (1,9 %);
– мешканці обласних центрів – 2260 (5,2 %);
– мешканці інших міст – 19 668 (45,2 %);
– мешканці селищ – 6229 (14,3 %);
– мешканці сіл – 14 477 (33,3 %).

Загалом опитуванням охоплено:

– міського населення – 22 774 особи (52,4 %);
– сільського населення – 20 706 осіб (47,6 %).

Це свідчить про значне представлення респондентів як з урбанізованих регіонів, так і з сільської місцевості. Особливо показовим є той факт, що міське населення складає 52,4 %, а сільське – 47,6 %, що досить близько до реального розподілу населення в Україні, відповідно до офіційної статистики.

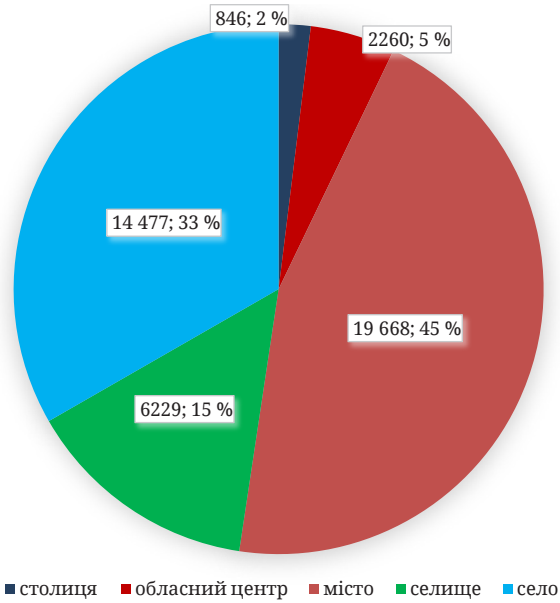

Рис. 1. Розподіл респондентів за категоріями населених пунктів

В опитуванням взяли участь батьки школярів усіх вікових категорій (рис. 2), зокрема:

– 6–7 років – 5435 (12,5 %);
– 8–9 років – 8268 (19,0 %);
– 10–11 років – 10 163 (23,4 %);
– 12–13 років – 9367 (21,5 %);
– 14 років і старші – 10 247 (23,6 %).

Соціально-демографічна репрезентативність дослідження підкреслюється долучення до опитування батьків школярів усіх вікових категорій, що дає змогу вивчати думки щодо освіти у динаміці шкільного віку. Таке рівномірне охоплення усіх вікових груп забезпечує можливість порівнювати думки батьків дітей різного віку, що підвищує аналітичну цінність результатів.

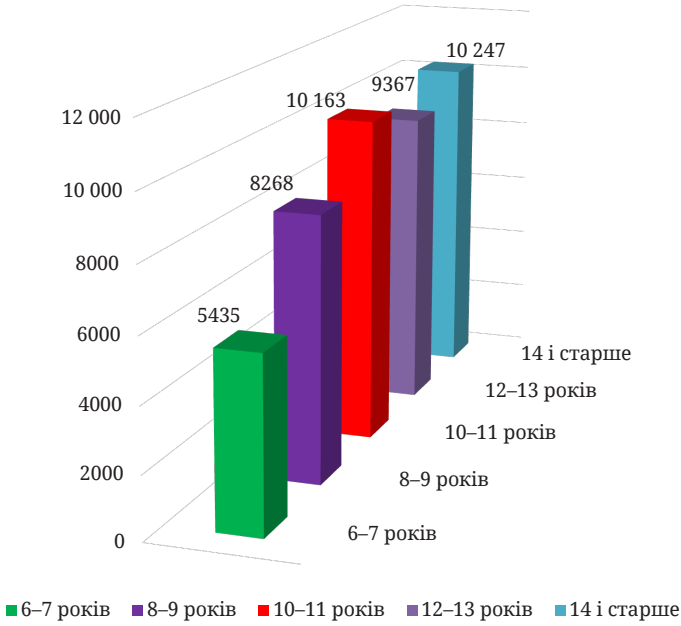

Рис. 2. Вік дітей респондентів

З метою вивчення «велосипедного клімату» в сім'ях школярів було 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, 8,5 % (3714) батьків навіть не вміють їздити (рис. 3).

Серед батьків, які часто користуються велосипедами, переважають мешканці сіл 5029 (48,7 %) та селищ – 1937 (18,8 %). Загалом 33,6 % сільського населення постійно використовують велосипеди для пересування. Водночас серед міського населення лише 14,87 % опитаних є постійними користувачами велотранспорту. При цьому найнижчий показник велосипедної активності батьків (8,1 %) в обласних центрах країни (табл. 1).

Рис. 3. Велосипедна активність батьків

Таблиця 1

Дані щодо кількості батьків, які часто користуються велосипедом

Категорія населених пунктів	Кількість респондентів, всього	Кількість респондентів, які часто користуються велосипедом	Питома вага, %	% до кількості респондентів цих населених пунктів
Столиця	846	81	0,78	9,6
Обласний центр	2260	184	1,8	8,1
Інші міста	19 668	3101	30,0	15,8
Селище	6229	1937	18,8	31,1
Село	14 477	5029	48,7	34,7
Всього	43 480	10 332	100	23,8

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 в усіх категоріях населених пунктів і складає від 37,0 % до 44,4 % (табл. 2).

Таблиця 2

**Дані щодо кількості батьків,
які дуже рідко користуються велосипедом**

Категорія населених пунктів	Кількість респондентів, всього	Кількість респондентів, які дуже рідко користуються велосипедом	Питома вага, %	% до кількості респондентів цих населених пунктів
Столиця	846	376	2,1	44,4
Обласний центр	2260	836	4,6	37,0
Інші міста	19 668	7931	44,0	40,3
Селище	6229	2700	15,0	43,4
Село	14 477	6196	34,4	42,8
Всього	43 480	18 039	100	41,5

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

Понад чверть опитаних (11 396 або 26,2 %) вміють керувати велосипедом, проте не користуються ним взагалі. Тенденція збільшення таких респондентів зворотно пропорційна до розмірів населених пунктів. Якщо в селах цей показник становить лише 16,2 %, то в обласних центрах і столиці – 42,8 % та 34,4 % відповідно (табл. 3).

Таблиця 3

Дані щодо кількості батьків, які вміють керувати велосипедом, проте не користуються ним взагалі

Категорія населених пунктів	Кількість респондентів, всього	Кількість респондентів, які вміють керувати велосипедом, але не користуються ним взагалі	Питома вага, %	% до кількості респондентів цих населених пунктів
Столиця	846	291	2,6	34,4
Обласний центр	2 260	967	8,5	42,8
Інші міста	19 668	6 578	57,7	33,5
Селище	6 229	1 222	10,7	19,6
Село	14 477	2 338	20,5	16,2
Всього	43 480	11 396	100	26,2

3 714 (8,5 %) респондентів зізналися, що не вміють керувати велосипедом. При цьому з-поміж міських мешканців, які не володіють такими навичками, таких удвічі більше, ніж у сільських населених пунктах (табл. 4).

Таблиця 4

Дані щодо кількості батьків, які не вміють керувати велосипедом

Категорія населених пунктів	Кількість респондентів всього	Кількість респондентів, які не вміють керувати велосипедом	Питома вага, %	% до кількості респондентів цих населених пунктів
Столиця	846	98	2,6	11,6
Обласний центр	2 260	273	7,4	12,1
Інші міста	19 668	2 058	55,4	10,5
Селище	6 229	370	10,0	5,9
Село	14 477	915	24,6	6,3
Всього	43 480	3 714	100	8,5

Згідно з результатами опитування, найбільш поширений вік для навчання дітей керування велосипедами становить 4–5 років. Саме у цьому віці 43,6 % дітей респондентів опанували премудрості двоколісної їзди. 10,37 % 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 (рис. 4).

Загалом до досягнення 7-річного віку переважна більшість дітей (81,57 %) вже вміють вправлятися з велосипедами.

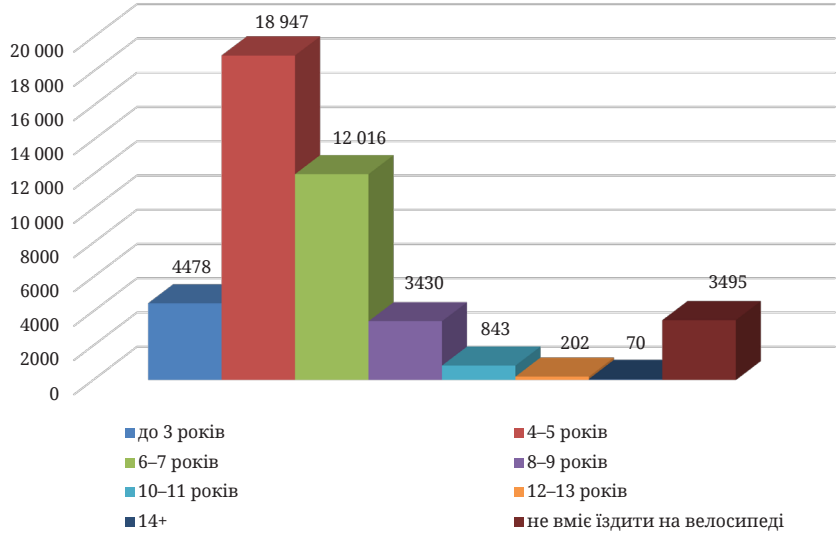

Рис. 4. Набуття дітьми навичок керування велосипедом

Проте за результатами опитування з'ясовано, що залишається 8 % дітей шкільного віку, які не вміють керувати велосипедом.

Очікувано, 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 (табл. 5).

Таблиця 5

Взаємозв'язок між дітьми, які вміють їздити на велосипеді, та батьків, які не вміють

Вік дітей (років)	Діти, які вміють їздити	% від тих, хто не вміє їздити	Із них діти, батьки яких не вміють їздити											
			столиця		обласний центр		місто		селище		село		всього	
			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
Всього	3 495	100	34	1,0	81	2,3	967	27,7	73	2,1	168	4,8	967	27,7

Водночас доцільно зазначити, що частка школярів, котрі не вміють керувати велосипедом та виховуються батьками, які не володіють такими вміннями, у міру дорослішання дітей поступово збільшується. Так, якщо у 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 старших 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 (26,87 %) зізналися, що їхні діти вже з 6–7 років почали поїздки без нагляду. Ще майже третина опитаних відповіли, що діти розпочали такі поїздки у віці 8–9 років. А загалом в таких подорожах у віці до 11 років брали участь вже 70,3 % дітей респондентів (рис. 5). При цьому в сільських населених пунктах діти раніше починають спільні самостійні поїздки, ніж у містах.

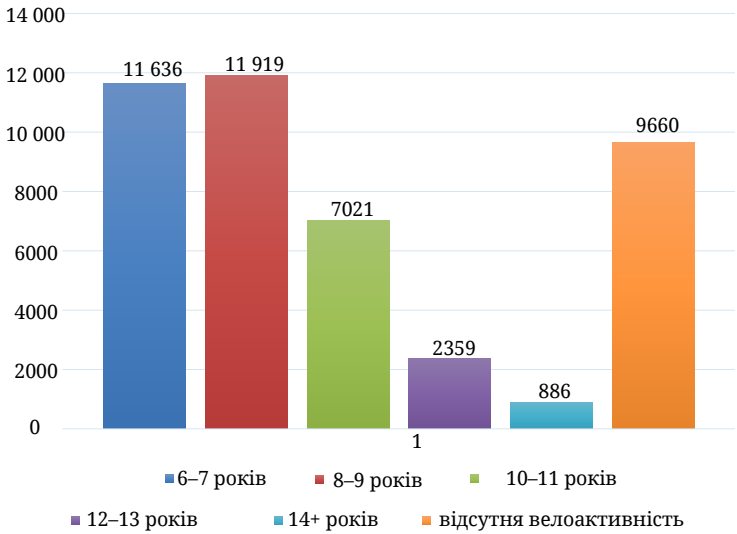

Рис. 5. Початок велосипедної активності дітей

Провокативність цього запитання полягає у тому, що батьки щиро визнають факти безконтрольних з боку дорослих спільних велопоїздок дітей, які потенційно можуть здійснюватися у недозволених місцях (тротуарах, проїжджій частині, узбіччі тощо), адже належна велосипедна інфраструктура в українських населених пунктах майже відсутня.

Отже, лише 2,0 % респондентів безумовно дотримувалися встановлених Правилами дорожнього руху України обмежень руху на велосипедах дорогою дітей віком до 14 років (табл. 6).

Крім зазначених, до анкети було включено питання щодо використання дітьми велосипедних шоломів, адже в Україні його рівень залишається вкрай низьким. Ця проблема притаманна багатьом країнам, тому неодноразово ставала предметом дослідження науковців усього світу.

Отже, лише 4,1 % учасники опитування повідомили, що їхні діти постійно користуються шоломами під час їзди на велосипеді (рис. 6). При цьому найактивнішими користувачами шоломів є наймолодші школярі 6–7 років, що мешкають у м. Київ (12,9 %). Вдвоє 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 використовують велошоломи.

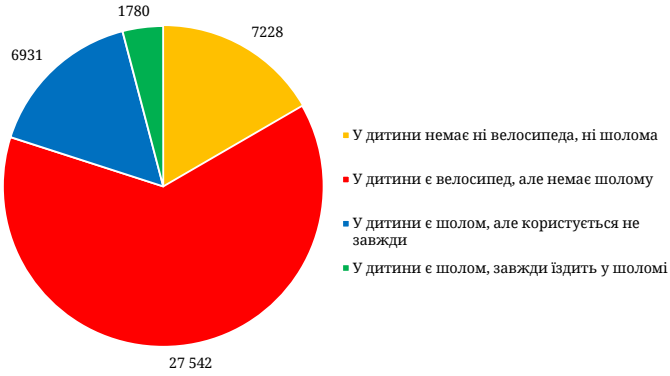

Рис. 6. Використання велосипедних шоломів

Таблиця 6

Розподіл початку велосипедної активності дітей за категоріями населених пунктів

	Київ		Обласні центри		Міста		Селища		Села		Всього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
6–7років	188	22,2	379	16,8	4305	21,9	1880	30,2	4884	33,7	11 636	26,8
8–9 років	165	19,5	549	24,3	4882	24,8	1846	29,6	4477	30,9	11 919	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
Всього	846	100	2260	100	19 668	100	6229	100	14 477	100	43 480	100

Водночас коефіцієнт використання захисних шоломів з віком, хоч і набуває тенденції до зменшення, але не набуває великих показників (табл. 7–11). Так, у віці 6–7 та 8–9 років постійними користувачами велошоломів є 4,97 % дітей, 10–11 років – 3,9 %, 12–13 років – 3,3 %, а у віці 14 років і старше – 4,0 %.

Як засвідчують відповіді респондентів, чимало з них проявляють турботу про безпеку дітей. Майже чверть школярів, які користуються велосипедами (24,07 %), 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 (6–7 років – 12,17 %) та найстарших (14+ – 11,77 %) дітей. Найбільша частка дітей (20,17 %), які мають шоломи та не завжди ними користуються, припадає на 8–9-річних. А зі збільшенням віку цей показник поступово зменшується.

Наймасовішою категорію школярів є ті, хто керують велосипедами без мотошоломів. Їхня частка серед учасників опитування становить 63,3 %. Таке явище більш поширене у сільських населених пунктах та зростає в усіх категоріях поселень зі збільшенням віку велосипедистів.

Таблиця 7

Використання школярами у віці 6–7 років велосипедних шоломів за категоріями населених пунктів

	Київ		Обласні центри		Міста		Селища		Села		Всього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
Немає ні велосипеда, ні шолома	29	20,7	45	21,4	469	20,3	116	13,8	216	11,3	875	16,2
Є велосипед, але немає шолома	57	40,7	94	44,8	1232	53,4	571	67,8	1362	71,2	3316	61,3
Є шолом, але не завжди користується	36	25,7	48	22,9	467	20,3	123	14,6	280	14,6	954	12,1
Є шолом, завжди їздить в шоломі	18	12,9	23	10,9	139	6,0	32	3,8	54	2,8	266	4,9
Всього	140	100	210	100	2307	100	842	100	1912	100	5411	100

Таблиця 8

Використання школярами у віці 8–9 років велосипедних шоломів за категоріями населених пунктів

	Київ		Області центри		Міста		Селища		Села		Всього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
Немає ні велосипеда, ні шолома	44	23,2	87	20,3	722	19,6	116	10,2	257	9,9	1226	15,2
Є велосипед, але немає шолома	72	37,9	189	44,2	2014	54,6	763	66,9	1773	68,1	4811	59,8
Є шолом, але не завжди користується	56	29,5	114	26,6	743	20,1	229	20,1	475	18,3	1617	20,1
Є шолом, завжди їздить в шоломі	18	9,5	38	8,9	210	5,7	33	2,9	97	3,7	396	4,9
Всього	190	100	428	100	3689	100	1141	100	2602	100	8050	100

Таблиця 9

Використання школярами у віці 10–11 років велосипедних шоломів за категоріями населених пунктів

	Київ		Обласні центри		Міста		Селища		Села		Всього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
Немає ні велосипеда, ні шолома	45	25,6	142	23,6	879	19,4	176	12,2	296	8,7	1538	15,1
Є велосипед, але немає шолома	77	43,7	309	51,3	2601	7133	1003	69,7	2473	72,5	6463	63,6
Є шолом, але не завжди користується	37	21,0	119	19,8	830	18,3	221	15,3	555	12,3	1762	17,3
Є шолом, завжди їздить в шоломі	17	9,7	32	5,3	222	4,9	40	2,8	89	2,6	400	3,9
Всього	176	100	602	100	4532	100	1440	100	3413	100	10 163	100

Таблиця 10

Використання школярами у віці 12–13 років велосипедних шоломів за категоріями населених пунктів

	Київ		Області центри		Міста		Селища		Села		Всього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
Немає ні велосипеда, ні шолома	26	19,7	124	26,1	890	20,7	161	11,9	297	9,5	1498	16,0
Є велосипед, але немає шолома	68	51,5	237	49,8	2567	59,7	976	72,4	2317	74,5	6165	65,8
Є шолом, але не завжди користується	29	22,0	89	18,7	665	15,5	179	13,3	434	14,0	1396	14,9
Є шолом, завжди їздить в шоломі	9	6,8	26	5,5	176	4,1	33	2,5	64	2,1	308	3,3
Всього	132	100	476	100	4298	100	1349	100	3112	100	9367	100

Таблиця 11

Використання школярами у віці 14 років і старших велосипедних шоломів за категоріями населених пунктів

	Київ		Обласні центри		Міста		Селища		Села		Всього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
Немає ні велосипеда, ні шолома	56	26,9	163	30,0	1244	25,8	225	15,4	403	12,5	2091	20,4
Є велосипед, але немає шолома	109	52,4	279	51,3	2825	58,6	1014	69,6	2318	72,0	6545	63,9
Є шолом, але не завжди користується	29	13,9	78	14,3	553	11,5	162	11,1	380	11,8	1202	11,7
Є шолом, завжди їздить в шоломі	14	6,7	24	4,4	196	4,1	56	3,8	120	3,7	410	4,0
Всього	208	100	544	100	4818	100	1457	100	3221	100	10 248	100

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 та місця, де вони можуть їздити на велосипедах, 43,1 % вважають, що достатньо обізнані з цих питань (рис. 7).

Рис. 7. Обізнаність батьків щодо участі дітей в дорожньому русі на велосипеді

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 (табл. 12), що може бути пов'язано з високою динамікою міського життя, різноманітністю інформаційних потоків і, можливо, недостатньою цільовою комунікацією щодо дорожньої безпеки дітей.

Таблиця 12

Батьки не знають вікових обмежень дітей для їзди на велосипеді

	Всього респондентів	**Кількість батьків, які не знають вікових обмежень дітей для їзди на велосипеді**	**% від загальної кількості**
Київ	846	229	27,1
Обласні центри	2260	509	22,5
Міста	19 668	4080	20,7
Селища	6229	1180	18,9
Села	14 477	2905	20,1
Всього	43 480	8903	20,5

Ще 4,0 % опитаних вважають, що в супроводі дорослих дитина може їздити за будь-яких умов. 2,8 % батьків переконані, що дитина може їздити де завгодно, лиш би не дорогою.

Переважна кількість батьків (19 474 – 44,8 %) вважають, що дітям треба дозволити їздити тротуарами до 14 річного віку (рис. 8). Тоді як підтримують чинні норми про дозвіл руху на велосипедах дітей до 7 років лише 9,6 % (4181) опитаних. Водночас 8,1 % (3532) респондентів стверджують, що такий вік може бути зменшений до 6 років.

Окрім домінуючої думки батьків щодо дозволу 14-річним велосипедистам здійснювати рух тротуарами, варто відзначити пікові значення відповідей щодо дозволу такого руху до 7 років (9,6 %), 10 (12,9 %) та 12 (9,4 %). Хоч питома вага цих показників невелика, але сумарно максимально допустимим віком їзди на велосипеді у 10 років вважають 40,4 %, а у 12 років – 52,2 % опитаних, що свідчить про певну гнучкість у сприйнятті допустимого віку залежно від умов та рівня відповідальності дитини.

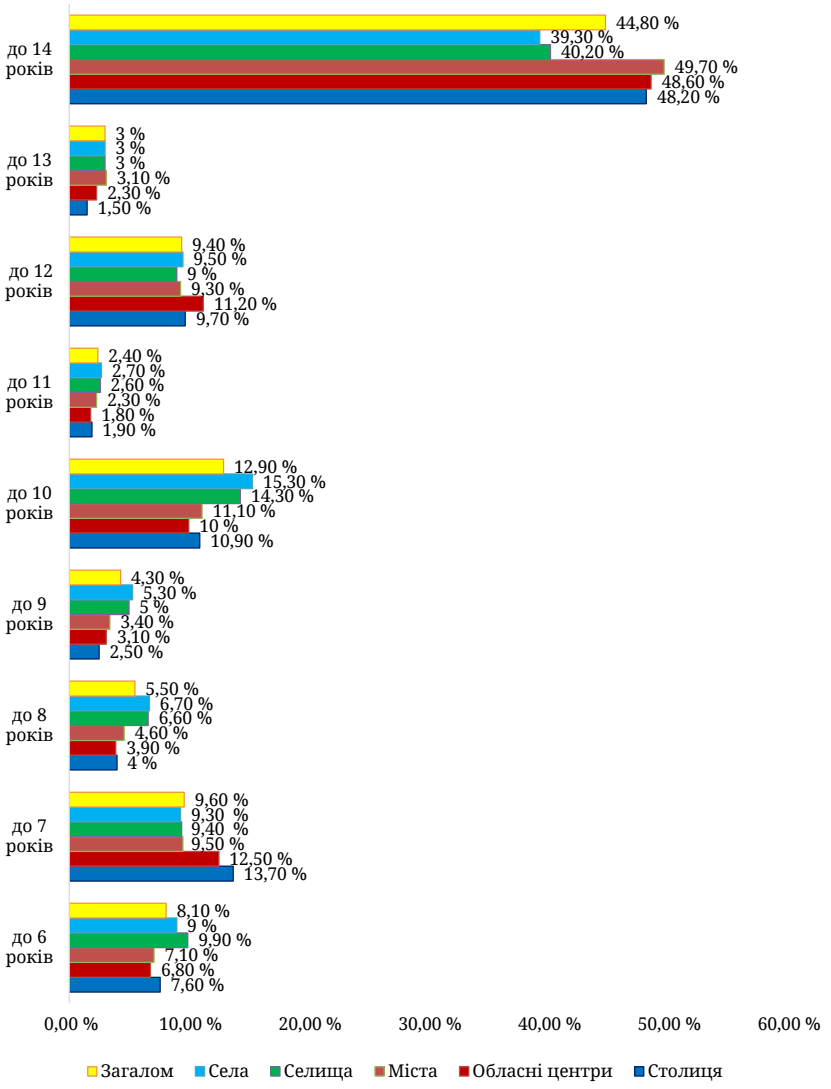

Рис. 8. Думка батьків щодо руху дітей на велосипедах по тротуару

У розрізі категорій населених пунктів мешканці міст більше схиляються до підвищення віку дітей, дозволеного для руху велосипедами тротуарами і становить 48,2 %–49,7 %. Тоді як у сільській місцевості респонденти менш категоричні, хоча частка опитаних з такою позицію також висока і становить 39,37 %–40,27 % (табл. 13). Це може бути пов'язано з більшою щільністю дорожнього руху, розвитком інфраструктури та підвищеною увагою до безпеки в міських умовах.

Отже, більшість батьків (44,87 %) вважають, що дітям до 14 років треба дозволити їздити тротуарами. Це свідчить про бажання розширити можливості використання велосипедів для дітей у порівнянні з чинними нормами, які дозволяють рух лише до 7 років (9,67 % підтримки).

Цікаво, що частка батьків, які підтримують максимальний вік дітей для спільних подорожей із дорослими, зменшується зі зменшенням розмірів населених пунктів проживання респондентів. Так, серед мешканців столиці 48,37 % батьків відповіли, що доцільно допускати такі подорожі лише з 14 років, в обласних центрах питома вага таких респондентів склала 46,27 %, в інших містах – 40,57 %, а селищах і селах – 22,47 % та 19,77 % відповідно (рис. 9, табл. 14).

Таблиця 13

Щодо підвищення віку дітей, дозволеного для руху велосипедами тротуарами

	Київ		Обласні центри		Міста		Селища		Села		Всього	
	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	19 473	44,8
Всього	846	100	2260	100	19 668	100	6229	100	14 477	100	43 480	100

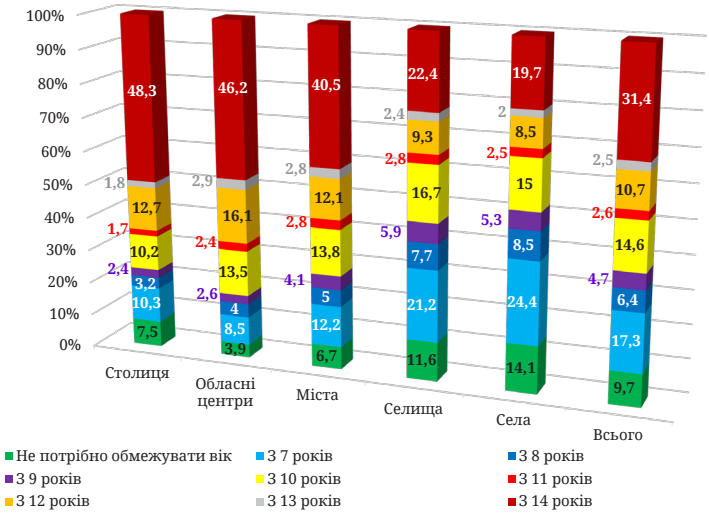

Рис. 9. Вікові обмеження руху дітей велосипедом у супроводі дорослих (думка мешканців населених пунктів)

Доцільно зазначити, що більш активні до велоподорожей батьки схильні до зниження вікового цензу дітей для спільних поїздок. Так, ті з них, хто часто користуються велосипедами у 12,37 % відповідей пропонують не застосовувати вікові обмеження взагалі, а у 24,17 % випадках уважають достатніми обмеження до 7-річного віку. Дві третини (66,07 %) таких батьків готові до спільних поїздок з 10-річними дітьми (табл. 15, рис. 10).

Водночас батьки, які самі не вміють їздити на велосипеді, виступають за максимальне збільшення віку дітей для участі у спільних поїздках з дорослими. 41,97 % з-поміж них вважають що лише з 14 років дитині можна їздити дорогою, навіть у супроводі дорослих.

Таблиця 14

Вікові обмеження руху дітей велосипедом у супроводі дорослих

	Київ		Обласні центри		Міста		Селища		Села		Всього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
Не потрібно обмежувати вік	63	7,5	87	3,9	1317	6,7	722	11,6	2039	14,1	4228	9,7
З 7 років	87	10,3	192	8,5	2405	12,2	1318	21,2	3533	24,4	7534	17,3
З 8 років	27	3,2	91	4,0	977	5,0	481	7,7	1226	8,5	2802	6,4
З 9 років	20	2,4	58	2,6	815	4,1	370	5,9	764	5,3	2027	4,7
З 10 років	86	10,2	304	13,5	2722	13,8	1038	16,7	2178	15,0	6346	14,6
З 11 років	14	1,7	55	2,4	543	2,8	171	2,8	364	2,5	1147	2,6
З 12 років	107	12,7	364	16,1	2378	12,1	582	9,3	1230	8,5	4662	10,7
З 13 років	15	1,8	65	2,9	548	2,8	149	2,4	293	2,0	1070	2,5
З 14 років	409	48,3	1044	46,2	7963	40,5	1398	22,4	2851	19,7	13 664	31,4
Всього	846	100	2260	100	19 668	100	6229	100	14 477	100	43 480	100

Таблиця 15

Уплив 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		Всього	
	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
З 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	13 664	31,4
Всього	3714	100	11 396	100	18 038	100	10 332	100	43 480	100

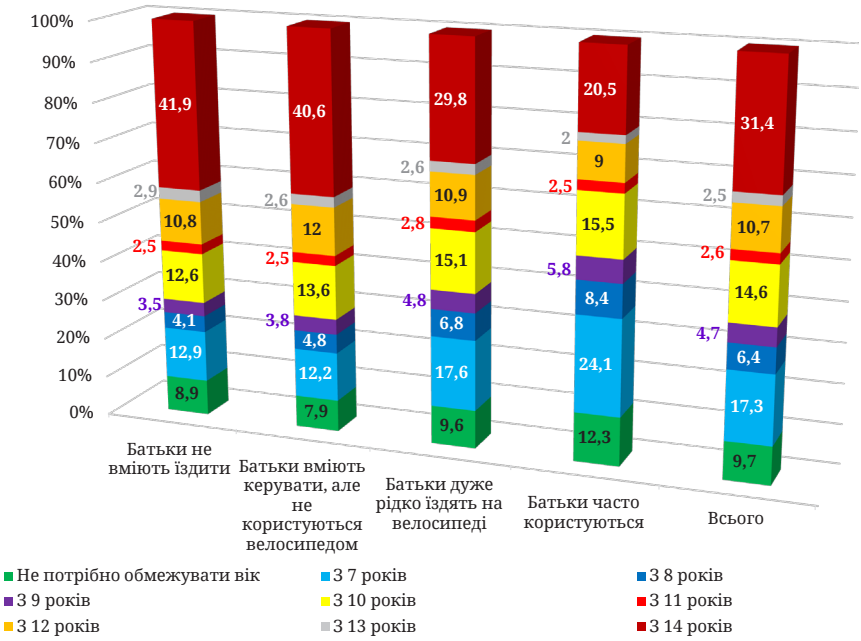

Рис. 10. Вплив веломобільності батьків на думку щодо вікових обмежень руху дітей велосипедом у супроводі дорослих

Переважна більшість респондентів (65,07 %) підтримують чинні сьогодні обмеження мінімального віку велосипедистів, які беруть участь в дорожньому русі на рівні 14 років (рис. 11). Проте чимало батьків вважають, що такий вік може бути зменшений. 21,07 % батьків відпустили б у самостійні велоподорожі дітей у 10-річному віці, а у 12 років таких уже – 31,27 %.

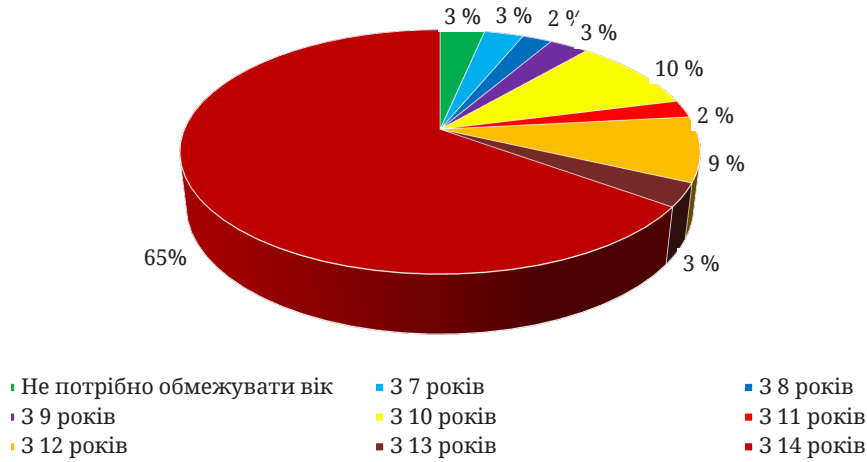

Рис. 11. Мінімальний вік дітей для самостійного руху на велосипедах дорогою

Однак думки батьків з цього питання дещо відрізняються, залежно від категорії населених пунктів, де вони проживають. Так, мешканці столиці та обласних центрів наполягають на 14-річному мінімальному віці велосипедистів у 85,37 % та 86,17 % відповідей, а серед мешканців сіл доля прибічників таких обмежень складає лише 49,07 % (табл. 16). Водночас сільські жителі більше схиляються до зменшення вікових обмежень. Зокрема, 31,77 % мешканців сіл та селищ вважають можливою участь у дорожньому русі 10-річних велосипедистів, 45,47 % погоджуються на зменшення вікового цензу до 12 років.

Також спостерігаються деякі розбіжності між позиціями батьків, які часто користуються велосипедами, та тими, які не є велосипедистами (табл. 17). Якщо серед перших трохи більше половини (51,67 %) прибічників чинних вікових обмежень, то в іншій категорії їхня доля сягає трьох чвертей опитаних (майже 75,07 %). Водночас 45,07 % 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, лише 2,57 %, а серед батьків, які вміють керувати, але не користуються велосипедом – 21,57 %.

Таблиця 16

Мінімальний вік дітей для самостійного руху на велосипедах по дорозі за категоріями населених пунктів

	Київ		Обласні центри		Міста		Селища		Села		Всього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
Не потрібно обмежувати вік	21	2,5	28	1,2	478	2,4	219	3,5	678	4,7	1424	3,3
З 7 років	8	1,0	11	0,5	264	1,3	226	3,6	741	5,1	1250	2,9
З 8 років	6	0,7	9	0,4	205	1,0	156	2,5	599	4,1	975	2,2
З 9 років	9	1,1	15	0,7	289	1,5	244	3,9	706	4,9	1263	2,9
З 10 років	26	3,1	66	2,3	1142	5,8	786	12,6	2210	15,3	4230	9,7
З 11 років	3	0,4	25	1,1	351	1,8	197	3,2	432	3,0	1008	2,3
З 12 років	38	4,5	123	5,4	1373	7,0	684	11,0	1513	10,5	3731	8,6
З 13 років	13	1,5	37	1,6	560	2,9	244	3,9	503	3,5	1357	3,1
З 14 років	722	85,3	1946	86,1	15 006	76,3	3473	55,8	7095	49,0	28 242	65,0
Всього	846	100	2260	100	19 668	100	6229	100	14 477	100	43 480	100

Таблиця 17

Вплив власного велосипедного досвіду батьків на рішення щодо вікових обмежень самостійної їзди дітей на велосипедах дорогою

	Батьки не вміють їздити		Батьки вміють керувати, але не користуються велосипедом		Батьки дуже рідко їздять на велосипеді		Батьки часто користуються велосипедом		Всього	
	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %	кількість	питома вага, %
Не потрібно обмежувати вік	163	4,4	287	2,5	541	3,0	433	4,2	1424	3,3
З 7 років	63	1,7	193	1,7	492	2,7	502	4,9	1250	2,9
З 8 років	53	1,4	119	1,0	394	2,2	409	4,0	975	2,2
З 9 років	65	1,8	170	1,5	539	3,0	489	4,7	1263	2,9
З 10 років	234	6,3	738	6,5	1778	9,9	1480	14,3	4230	9,7
З 11 років	65	1,8	195	1,7	447	2,5	301	2,9	1008	2,3
З 12 років	254	9,4	744	6,5	1701	9,4	1032	10,0	3731	8,6
З 13 років	100	2,7	327	2,9	577	3,2	353	3,4	1357	3,1
З 14 років	2717	73,2	8623	75,7	11 569	64,1	5333	51,6	28 242	65,0
Всього	3714	100	11 396	100	18 038	100	10 332	100	43 480	100

За результатами дослідження, представленого у таблиці 18, домінують у навчанні дітей безпечно керувати велосипедом батькам – їхня доля становить 85,37 % серед усіх суб'єктів (від 82,07 % у Києві і до 87,87 % – у селах). Це свідчить про високий рівень довіри до сімейних цінностей та переконання, що саме батьки повинні активно брати участь у формуванні навичок безпечного пересування.

Водночас інституції, такі як школа (7,57 %), поліція (4,97 %) та інші організації (2,37 %), займають незначну частку у цій системі освіти (рис. 12). Проте спостерігається цікава регіональна динаміка:

– у містах: батьки, крім власної ролі, також довіряють поліцейським та представникам інших організацій – їхня довіра до цих суб'єктів удвічі перевищує показники, зафіксовані у сільській місцевості;

– у селах: родинна освіта та внесок школи мають ще більшу вагу, тоді як допомога поліції та інших організацій є мінімальною.

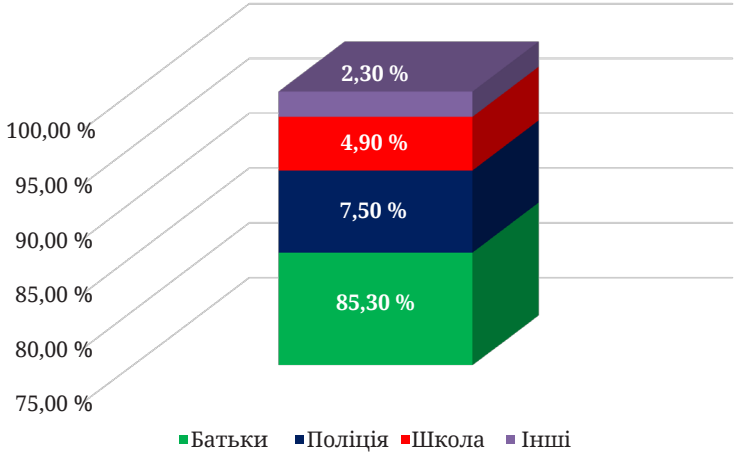

Рис. 12. Щодо питання, хто має навчати дітей безпечної їзди

Ця різниця може свідчити про наявність як культурних, так і організаційних чинників, що впливають на сприйняття ролей у навчанні безпечної їзди. У містах, де інституційна підтримка є більш розвиненою, батьки очікують допомоги від державних та громадських структур, тоді як у селах традиційна роль сім'ї має більший пріоритет.

Таблиця 18

Щодо питання хто має навчати дітей безпечної їзди за категоріями населених пунктів

	Київ		Обласні центри		Міста		Селища		Села		Всього	
	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	16 396	83,4	5439	87,3	12 717	87,8	37 071	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
Всього	846	100	2260	100	19 668	100	6229	100	14 477	100	43 480	100

НОТАТКИ

Навчальне видання

ЦУРКАЛЕНКО Юлія Володимирівна
ЧЕРВІНЧУК Андрій Васильович
АТАМАНЕНКО Юлія Юріївна
ПОЛЮХОВИЧ Микола Миколайович

ПРОСВІТНИЦЬКО-ПРОФІЛАКТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПОЛІЦІЇ З НАВЧАННЯ ДІТЕЙ БЕЗПЕЧНОГО КЕРУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДОМ

Науково-методичні рекомендації

Обкладинка та верстка *А. Демська*
Технічне редагування *О. Гринюк*

ЮРИДИКА
ВИДАВНИЦТВО

Підписано до друку 23.06.2025 р. Формат 60x84/16.
Папір офсетний. Гарнітура Droid Serif. Цифровий друк.
Ум. друк. арк. 10,35. Наклад 300.
Замовлення № 067-0926.
Віддруковано з готового оригінал-макета.

Видавництво і друкарня – Видавництво «Юридика»
65101, Україна, м. Одеса, вул. Інглезі, 6/1
Телефони: +38 (095) 934 48 28, +38 (097) 723 06 08
E-mail: mailbox@juridica.od.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
ДК № 7653 від 18.08.2022 р.