

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

ЧЕРВІНЧУК А. В.,
АТАМАНЕНКО Ю. Ю.,
ЦУРКАЛЕНКО Ю. В.

СОЦІАЛЬНИЙ НАСТРІЙ БАТЬКІВ ЩОДО ВЕЛОСИПЕДНОЇ МОБІЛЬНОСТІ ДІТЕЙ В УКРАЇНІ

Аналітичний звіт

КИЇВ • 2025

УДК 349.42:316.6:656.1

Ч45

*Затверджено до друку Науковою радою
Донецького державного університету внутрішніх справ
(протокол № 4 від 24 квітня 2025 року)*

Автори:

Червінчук Андрій Васильович – завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший дослідник;

Атаманенко Юлія Юріївна – старша наукова співробітниця науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидатка технічних наук, старша дослідниця;

Цуркаленко Юлія Володимирівна – стипендіатка фонду Філіп Шварц ініціатива, Університет Регенсбургу, кандидатка юридичних наук.

Червінчук А. В., Атаманенко Ю. Ю., Цуркаленко Ю. В.

Ч45 Соціальний настрій батьків щодо велосипедної мобільності дітей в Україні : аналітичний звіт / А. В. Червінчук, Ю. Ю. Атаманенко, Цуркаленко Ю. В. Київ: Алерта, 2025. 40 с.

ISBN 978-617-566-922-8

В аналітичному звіті представлено узагальнений опис результатів проведеного у 2025 років онлайн опитування батьків здобувачів освіти шкіл, гімназій та ліцеїв в усіх регіонах України (крім тимчасово окупованої території) щодо правового забезпечення велосипедної мобільності дітей шкільного віку. Проведене емпіричне дослідження дозволило оцінити рівень обізнаності батьків про чинне законодавство, виявити ключові проблеми у сфері безпеки дітей-велосипедистів та визначити фактори, що впливають на популярність велосипедного транспорту серед школярів.

Дане видання містить рекомендації, які сприятимуть покращенню безпеки дітей-велосипедистів, підвищенню рівня їхньої мобільності та формуванню сталої велокультури серед молоді в Україні.

Аналітичний звіт може становити інтерес для вчених, здобувачів вищої освіти, педагогічних працівників закладів загальної середньої освіти, батьків школярів, поліцейських Служби освітньої безпеки та ювенальної превенції, а також представників громадських організацій, які опікуються питанням безпеки велосипедистів.

УДК 349.42:316.6:656.1

© Червінчук А. В., Атаманенко Ю. Ю.,
Цуркаленко Ю. В., 2025

© Донецький державний університет
внутрішніх справ, 2025

ISBN 978-617-566-922-8

Зміст

Вступ	4
1. Репрезентативність дослідження	6
2. Велосипедна активність батьків учнів закладів середньої освіти України	8
3. Вікові параметри набуття дітьми навичок керування велосипедом	12
4. Початок велосипедної активності дітей	15
5. Використання школярами велосипедних шоломів	18
6. Обізнаність батьків щодо вікових обмежень участі дітей в дорожньому русі на велосипедах	23
7. Характеристика вікових критеріїв руху на велосипедах по тротуару	25
8. Допустимі можливості спільних велопоїздок дітей і дорослих проїзною частиною	28
9. Початок самостійного руху дітей по дорозі на велосипедах	32
10. Хто має навчати дітей безпечному керуванню ?	35
Висновки	38

ВСТУП

В реаліях велосипед є невід'ємною частиною нашого повсякденного життя, адже він символізує екологічність, сучасність та інновації, а регулярна їзда на ньому допомагає покращити здоров'я серцево-судинної системи та зменшує ймовірність ожиріння. Сучасні тенденції урбанізації та екологічної мобільності ставлять перед суспільством важливі питання щодо розвитку альтернативних видів транспорту, особливо серед молоді. Так, під час 7-го Глобального тижня безпеки дорожнього руху, що проводився у 2023 році, Організація Об'єднаних Націй закликала уряди країн та зацікавлені сторони переосмислити мобільність в населених пунктах та надати перевагу екологічним транспортним засобам, зокрема велосипедам. Проте в Україні розвиток велосипедного руху поки що не набув великої популярності. Водночас, зважаючи на обраний євроінтеграційний курс та Угоду про асоціацію між Україною та ЄС, українським урядом має бути взята до уваги Декларація Європейського Парламенту, Ради та Європейської Комісія про велосипедний рух (C/2024/2377), проголошена 03.04.2024 року, якою зокрема взято зобов'язання щодо розширення використання велосипедного транспорту для сприяння соціальній інтеграції, приділяючи особливу увагу потребам жінок, дітей, людей похилого віку та вразливих і маргіналізованих груп¹. Одним із найважливіших елементів досягнення поставленої мети є посилення навчання дітей і молоді безпечній їзді на велосипеді та підвищення обізнаності щодо безпеки дорожнього руху.

Велосипедна мобільність школярів є не лише засобом пересування, а й інструментом формування екологічно свідомої поведінки, фізичної активності та безпечного дорожнього руху. Однак в Україні існують нормативні обмеження щодо використання велосипедів неповнолітніми, а відсутність комплексної системи навчання велокультури у школах зумовлює численні ризики. Тому, з огляду на функціональність та універсальність можливостей велосипедної мобільності, громадськими діячами були сформульовані певні практичні положення щодо поглиблення освіти з безпеки руху на велосипеді, у тому числі у межах проекту «Впровадження освіти з безпеки руху на велосипеді в українських школах. Сприяння сталій мобільності та покращенню безпеки дорожнього руху для дітей та молоді в Україні». Однак, незважаючи на наявність значної теоретичної бази з досліджуваного питання, у науковій практиці до сьогодні відсутні ґрунтовні дослідження та пропозиції щодо правового забезпечення велосипедної мобільності дітей шкільного віку в Україні.

Тому, слід дослідити питання необхідності навчання дітей безпеці руху на велосипеді в українських школах на основі проведеного дослідження серед

¹ 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. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AC_202402377 (дата звернення: 16.01.2025).

їх батьків, визначити стан правового забезпечення велосипедної мобільності для дітей в Україні та надати пропозиції щодо його удосконалення.

Мета та методологія дослідження

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

Завдання проведеного аналітичного дослідження:

- провести онлайн опитування батьків учнів закладів загальної середньої освіти усіх регіонів України (крім тимчасово окупованої території) з питань велосипедної мобільності дітей;
- проаналізувати, систематизувати та здійснити аналітичний опис проведеного опитування;
- підготувати рекомендації щодо удосконалення правового забезпечення велосипедної мобільності для дітей в Україні.

Об'єкт дослідження: правова регламентація велосипедної мобільності дітей шкільного віку в Україні.

Предмет дослідження: особиста думка батьків учнів закладів середньої освіти усіх регіонів України (крім тимчасово окупованої території) щодо велосипедної мобільності дітей.

Методологія дослідження включає застосування формально-юридичного, соціологічного, статистичного, системного методів, а також методу прогнозування. Дослідження відображає лише думку тих учасників, які беруть участь у ньому. В основі онлайн опитування лежить спільно розроблена анкета, яка дозволяє дослідити думку батьків учнів щодо велосипедної мобільності, включаючи питання щодо вікових обмежень дітей під час керування велосипедом на дорозі та по тротуару.

Онлайн опитування проведено за допомогою Google Forms в період з 19 грудня 2024 року по 25 січня 2025 року та охопило 43 480 батьків здобувачів освіти шкіл, гімназій та ліцеїв в усіх регіонах України (крім тимчасово окупованої території).

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

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



1. РЕПРЕЗЕНТАТИВНІСТЬ ДОСЛІДЖЕННЯ

В опитуванні взяли участь 43 480 респондентів. За категоріями населених пунктів учасники опитування розподілилися наступним чином (рис. 1):

- Мешканці Столиці – 846 (1,9%);
- Мешканці обласних центрів – 2 260 (5,2 %);
- Мешканці інших міст – 19 668 (45,2 %);
- Мешканці селищ – 6 229 (14,3 %);
- Мешканці сіл – 14 477 (33,3 %).

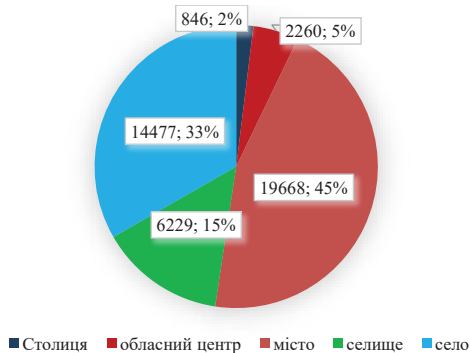


Рис. 1. Розподіл респондентів за категоріями населених пунктів

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.

В опитуванням взяли участь батьки школярів усіх вікових категорій (рис. 2), зокрема:

- 6-7 років – 5 435 (12,5 %);
- 8-9 років – 8 268 (19,0 %);
- 10-11 років – 10 163 (23,4 %);
- 12-13 років – 9 367 (21,5 %);
- 14 років і старше – 10 247 (23,6 %).

Соціально-демографічна репрезентативність дослідження підкреслюється тим, що до опитування долучилися батьки школярів усіх вікових категорій, що дозволяє 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.

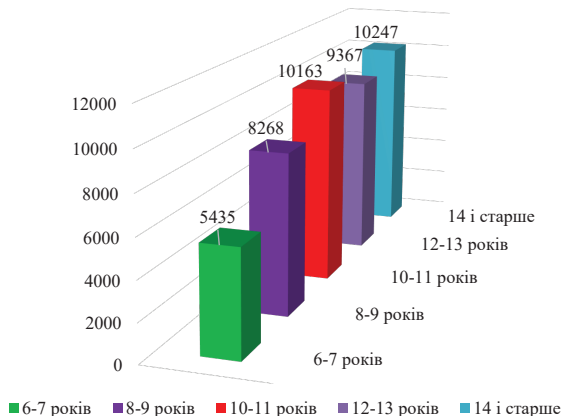


Рис. 2. Вік дітей респондентів

Висновок. Опитування є репрезентативним, оскільки охоплює значну вибірку населення, яка добре відображає географічну й соціально-демографічну структуру країни.

Велика кількість респондентів (43,5 тис.) мінімізує похибку та підвищує надійність висновків.

Балансування міського та сільського населення дозволяє виявляти потенційні відмінності в думках і потребах батьків з різних регіонів.

Рівномірне охоплення вікових груп дітей свідчить про можливість глибокого аналізу освітніх запитів та очікувань з урахуванням етапу навчання.

Таким чином результати опитування можуть бути використані для прийняття рішень на національному рівні щодо реформ у сфері правового забезпечення велосипедної мобільності дітей, освіти та соціальної політики, оскільки вибірка є представницькою, різноманітною й добре структурованою.



2. ВЕЛОСИПЕДНА АКТИВНІСТЬ БАТЬКІВ УЧНІВ ЗАКЛАДІВ СЕРЕДНЬОЇ ОСВІТИ УКРАЇНИ

З метою вивчення «велосипедного клімату» в сім'ях школярів було досліджено стан користування велотранспортом батьками. Виявилось, що часто використовують велосипеди лише 23,8 % (10 332) респондентів, їздять дуже рідко 41,5 % (18 039), а 26,2 % (11 396) опитаних не користуються велосипедами взагалі, 8,5 % (3 714) батьків навіть не вміють вправлятися з велосипедом (рис. 3).



Рис. 3. Велосипедна активність батьків

Серед батьків, які часто користуються велосипедами переважають мешканці сіл 5 029 (48,7 %) та селищ – 1 937 (18,8 %). Загалом 33,6 % сільського населення постійно використовують велосипеди для пересування. Водночас серед міського населення лише 14,8 % опитаних є постійними користувачами велотранспорту. При цьому найнижчий показник велосипедної активності батьків (8,1 %) в обласних центрах країни (табл. 1).

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	2 260	184	1,8	8,1
Інші міста	19 668	3 101	30,0	15,8
Селище	6 229	1 937	18,8	31,1
Село	14 477	5 029	48,7	34,7
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	2 260	836	4,6	37,0
Інші міста	19 668	7 931	44,0	40,3
Селище	6 229	2 700	15,0	43,4
Село	14 477	6 196	34,4	42,8
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 велосипедами взагалі. Тенденція збільшення таких респондентів зворотно пропорційна розмірам населених пунктів. Якщо в селах цей показник становить лише 16,2 %, то в обласних центрах і столиці – 42,8 % та 34,4 % відповідно (табл. 3).

Таблиця 3

Дані щодо кількості батьків, які вміють керувати велосипедом, проте не користуються велосипедом 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 вони не вміють керувати велосипедом. При цьому питома вага міських мешканців, які не володіють такими навичками, майже вдвічі більша, 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

Висновок. Аналіз даних дослідження показує, що велосипедна активність батьків наразі залишається на досить низькому рівні. Лише 23,8 % опитаних регулярно користуються велосипедом, тоді як майже половина (41,5 %) робить це дуже рідко. При цьому близько 26,2 % батьків, які вміють керувати велосипедом, взагалі ним не користуються, а 8,5 % не володіють навичками їзди.

Підвищити велосипедну активності серед батьків, що, у свою чергу, позитивно вплине на здоров'я населення та екологічну ситуацію в регіонах, можливо, зосередивши зусилля на:

1) **Розвиток велосипедної інфраструктури.** Створення окремих велосипедних доріжок, спеціальних майданчиків для тренувань та

покращення з'єднаності існуючих маршрутів сприятиме безпечному та зручному пересуванню на велосипеді.

2) **Заохочення сімейних заходів.** Організація спільних велосипедних прогулянок, фестивалів та змагань для всієї родини може не тільки підвищити інтерес батьків до велосипеда, а й стати позитивним прикладом для дітей.

3) **Інформаційні кампанії та просвітницькі програми.** Проведення кампаній, що демонструють користь регулярних фізичних навантажень, зокрема велосипедних поїздок, а також заходів з безпеки на дорозі, допоможуть підвищити мотивацію та впевненість батьків.

4) **Заохочення через субсидії та пільги.** Впровадження програм підтримки, таких як субсидії на покупку велосипедів або надання пільгових умов страхування для велосипедистів, може стимулювати активніше використання цього виду транспорту.

5) **Корпоративні та муніципальні ініціативи.** Розробка програм корпоративного велоспорту (наприклад, організація велосипедних маршрутів для працівників) та муніципальні проекти щодо модернізації міського простору сприятимуть формуванню позитивної культури велосипедного руху.

6) **Навчальні тренінги для дорослих.** Організація майстер-класів і тренінгів із техніки безпечного керування велосипедом, особливо для тих, хто не має достатнього досвіду, допоможе подолати психологічні бар'єри та покращити навички.



3. ВІКОВІ ПАРАМЕТРИ НАБУТТЯ ДІТЬМИ НАВИЧОК КЕРУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДОМ

Згідно з результатами опитування найбільш поширений вік для навчання дітей керуванню велосипедами становить 4-5 років. Саме у цьому віці 43,6 % дітей респондентів опанували премудрості двоколісної їзди. 10,3 % дітей змогли оволодіти вміннями тримати рівновагу на двох колесах ще раніше – до 3 років; 27,6% навчилися їздити на велосипеді у віці 6-7 років (рис. 4).

Загалом до досягнення 7-річного віку переважна більшість дітей (81,5 %) вже вміють вправлятися з велосипедами.

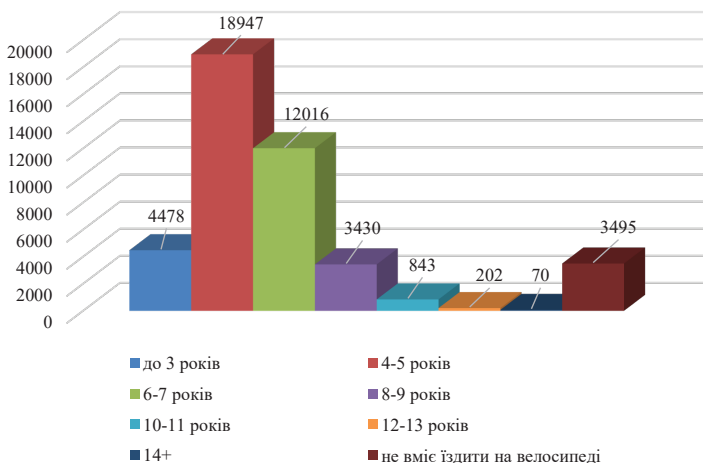


Рис. 4. Набуття дітьми навичок керування велосипедом

Проте за результатами опитування з’ясовано, що залишається 8 % дітей шкільного віку, які не вміють керувати велосипедом.

Таблиця 5

Взасмозв'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

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).

Водночас слід відзначити, 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 старше питома вага таких респондентів становить майже половину (42,4 %). Така тенденція свідчить про значний вплив сімейної велосипедної активності на розвиток відповідних навичок у дітей.

Висновок. Дослідження показало, що піковим періодом для набуття дітьми навичок керування велосипедом є раннє дитинство. Понад половину дітей респондентів оволоділи уміннями двоколісної їзди до 5-річного віку. Водночас кожен 13-й школяр не вміє їздити на велосипеді. Хоч у міру дорослішання діти поступово вчатья такому пересуванню, але навіть у віці понад 14 років залишається частка (13,6 %) дітей, які не можуть керувати велосипедом. При цьому 42,4 % таких дітей виховуються батьками, які самі не вміють їздити на велосипеді, що свідчить про значний вплив сімейного клімату на формування світоглядних орієнтирів учнів.

Створення сприятливого середовища, яке стимулюватиме дітей до швидшого та впевненішого набуття навичок керування велосипедом, а також сприятиме формуванню культури безпечного велосипедного руху у сім'ях, може бути досягнуто шляхом:

1) **Створення безпечних умов для навчання.** Розробки спеціальних дитячих велосипедних доріжок або майданчиків, де можна практикуватися у безпечних умовах, з мінімальним ризиком виникнення дорожньо-транспортних пригод.

2) **Інтеграції велосипедних занять у навчальні програми.** Включення курсів з велосипедної безпеки та керування велосипедом у програми дитячих садків та шкіл може стимулювати раннє знайомство з основами керування та підвищити впевненість дітей.

3) **Проведення сімейних велосипедних заходів.** Організація спільних заходів для батьків і дітей сприятиме не лише розвитку вмінь дітей, але й стимулюватиме батьків до активнішого використання велосипеда, що створює позитивний приклад для дітей.

4) **Впровадження тренінгових програм для батьків.** Проведення навчальних семінарів та майстер-класів для батьків, які не володіють навичками керування велосипедом, допоможе їм краще підтримувати дітей у процесі навчання.

5) **Проведення інформаційних кампаній для мотивації.** Запуск інформаційних кампаній, які підкреслюють користь велосипедного руху для здоров'я та екології, а також проведення велосипедних фестивалів чи змагань може мотивувати дітей до активного засвоєння навичок.

6) **Забезпечення доступу до відповідного обладнання.** Організація програм підтримки, що забезпечують дітей якісним обладнанням та засобами захисту (шоломи, наколінники тощо), допоможе знизити ризики травмування та підвищити готовність до практики.



4. ПОЧАТОК ВЕЛОСИПЕДНОЇ АКТИВНОСТІ ДІТЕЙ

На провокативне запитання щодо віку, з якого дитина почала кататися на велосипеді з однолітками без супроводу дорослих, понад чверть опитаних (26,8 %) зізналися, що їхні діти вже 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.

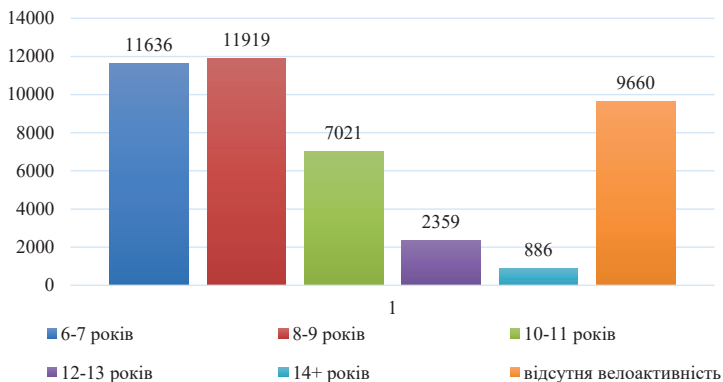


Рис. 5. Початок велосипедної активності дітей

Провокативність цього запитання полягає в тому, що батьки щиро визнають факти безконтрольних з боку дорослих спільних велопоїздок дітей, які потенційно можуть здійснюватися у недозволених місцях (тротуарах, проїзній частині, узбіччі тощо), адже належна велосипедна інфраструктура в українських населених пунктах майже відсутня.

Таким чином лише 2,0 % респондентів безумовно дотримувалися встановлених Правилами дорожнього руху України обмежень руху на велосипедах по дорозі дітей віком до 14 років (табл. 6).

Таблиця 6

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

Висновки. Аналізуючи дані дослідження, можна зробити кілька важливих висновків та спостережень щодо велосипедної активності дітей в Україні.

По-перше, варто зазначити, що понад чверть опитаних батьків дозволяють своїм дітям кататися на велосипеді без нагляду дорослих вже з 6-7 років. Це свідчить про те, що багато батьків вважають своїх дітей достатньо зрілими та відповідальними для самостійних поїздок у цьому віці. Цей тренд особливо помітний у сільських населених пунктах, де діти починають кататися раніше, ймовірно, через меншу щільність дорожнього руху та наявність відкритих просторів для катання.

По-друге, дані свідчать про те, що з віком діти все частіше починають здійснювати самостійні поїздки. Майже 70,3 % дітей до 11 років вже беруть участь у таких поїздках, що вказує на зростаючу незалежність дітей у межах їхнього соціального середовища. Однак, це також підкреслює ризики, пов'язані з відсутністю належної велосипедної інфраструктури, оскільки діти можуть кататися в небезпечних зонах, таких як проїзна частина або тротуар.

Крім того, лише 2,0 % респондентів дотримуються правил дорожнього руху, що обмежують рух дітей на велосипедах до 14 років. Це свідчить про фактичну неефективність правових заборон та нагальну потребу пошуку інших методів забезпечення безпеки дітей-велосипедистів в процесі дорожнього руху.

З огляду на ці дані, можна стверджувати, що існує нагальна потреба в покращенні велосипедної інфраструктури в Україні, а також у формуванні свідомого підходу до виховання дітей у питаннях безпеки дорожнього руху. Батькам слід більше уваги приділяти безпеці своїх дітей під час поїздок, а також підтримувати ініціативи, що сприяють розвитку велосипедної культури в країні.

Для поліпшення велосипедної активності дітей в Україні потрібне й вдосконалення й правового регулювання:

1) **Перегляд вікових обмежень у Правилах дорожнього руху (ПДР).** Оскільки лише 2,0 % батьків дотримуються обмеження руху дітей на велосипедах по дорогах до 14 років, а 70,3 % дітей до 11 років уже здійснюють самостійні поїздки, варто переглянути чинні норми. Можливо слід запропонувати зниження вікового порогу за умови проходження дітьми обов'язкового навчання з основ безпеки дорожнього руху та наявності базових навичок керування велосипедом. Це дозволить узгодити законодавство з реальною практикою та підвищити відповідальність дітей і батьків.

2) **Створення спеціальних умов для молодших велосипедистів (6-9 років).** Дані показують, що 26,8 % дітей починають самостійні поїздки у віці 6-7 років, а ще 27,4 % — у 8-9 років. Для цієї вікової групи доцільно популяризувати можливість руху на велосипедах у спеціально відведених зонах (наприклад, велодоріжки, парки, житлові зони зі зниженою швидкістю руху транспорту) без прямого супроводу дорослих, але за умови наявності світловідбивних елементів, шоломів і засобів зв'язку (наприклад, годинник із GPS).

3) **Розвиток велосипедної інфраструктури.** Відсутність належних велодоріжок змушує дітей кататися у недозволені і небезпечні місцях (тротуари, проїзна частина). У такій ситуації органам місцевого самоврядування було б доречно розробляти та впроваджувати плани розвитку велодоріжок, особливо в сільських населених пунктах, де діти починають кататися раніше, та в містах із високою щільністю руху. Закріпити в правовому полі мінімальні стандарти безпеки для таких зон (огороження, розмітка, освітлення тощо).

4) **Обов'язкова освіта з безпеки дорожнього руху.** Ввести у шкільну програму короткий курс із основ безпеки для велосипедистів, який включатиме правила поведінки на дорозі, базові дорожні знаки та практичні заняття з їзди. Для батьків передбачити інформаційні кампанії через школи та громади, щоб підвищити їхню обізнаність про безпеку дітей під час велопоїздок.

5) **Легалізація супроводу груп дітьми старшого віку.** Оскільки діти часто катаються групами з однолітками, можна дозволити супровід молодших велосипедистів (від 10 років) старшими дітьми (понад 14 років), які пройшли базове навчання з безпеки. Це зменшить потребу в постійному контролі дорослих і сприятиме формуванню відповідальності у старших дітей.

6) **Стимулювання безпечної поведінки.** Запровадити систему заохочень для сімей, які дотримуються правил безпеки (наприклад, субсидії на придбання шоломів чи світловідбивних аксесуарів). Водночас передбачити адміністративну відповідальність батьків за грубі порушення дітьми ПДР у випадках, коли це створює явну загрозу безпеці.

7) **Адаптація регулювання до типу населених пунктів.** Враховуючи, що в сільських місцевостях діти починають кататися раніше через менший трафік, вбачається логічним диференційований підхід: у селах і селищах знизити вікові обмеження для руху по дорогах із низькою інтенсивністю руху, а в містах і обласних центрах посилювати вимоги до інфраструктури та нагляду.



5. ВИКОРИСТАННЯ ШКОЛЯРАМИ ВЕЛОСИПЕДНИХ ШОЛОМІВ

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

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

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 4,9 % дітей, 10-11 років – 3,9 %, 12-13 років – 3,3 %, а у віці 14 років і старше – 4,0 %.

Втім, значна кількість батьків проявляють турботу про безпеку дітей. Майже чверть школярів, які користуються велосипедами (24,0 %) мають велошоломи. Проте значна частка респондентів (15,9 %) констатують, що діти не завжди користуються шоломами, хоч і мають такий захисний засіб. При цьому за віковими групами найменше таких школярів у наймолодших (6-7 років – 12,1 %) та найстарших (14+ – 11,7 %) дітей. Найбільша частка дітей (20,1 %), які мають шоломи та не завжди ними користуються у віці 8-9 років. А зі збільшенням віку їх частка поступово зменшується.

Наймасовішою категорією школярів є ті, хто керують велосипедами без мотошоломів. Їхня частка серед учасників опитування становить 63,3 %. Таке явище більш поширене у сільських населених пунктах та збільшується в усіх категоріях поселень зі збільшенням віку велосипедистів.

Таблиця 7

*Використання школярами у віці 6-7 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	29	20,7	45	21,4	469	20,3	116	13,8	216	11,3	875	16,2
Є велосипед, але немає шолому	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 шолому	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		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	45	25,6	142	23,6	879	19,4	176	12,2	296	8,7	1538	15,1
Є велосипед, але немає шолому	77	43,7	309	51,3	2601	713 3	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	10163	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 шолому	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 старше 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	56	26,9	163	30,0	1244	25,8	225	15,4	403	12,5	2091	20,4
Є велосипед, але немає шолому	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	10248	100

Висновки. Підвищення рівня використання велосипедних шоломів є комплексним завданням, що вимагає як державного регулювання, так і активної участі місцевих громад, шкіл та сімей. Ретельний аналіз даних свідчить, що існують як вікові, так і регіональні диспропорції, які потрібно враховувати при розробці заходів з безпеки.

Загалом лише близько 4–5 % дітей завжди користуються шоломами, що свідчить про серйозну проблему у сфері безпеки на дорогах серед школярів-велосипедистів. Найнижчі показники постійного використання шоломів спостерігаються серед підлітків (10 років і більше), що вказує на зниження уваги до заходів безпеки з віком.

Значні відмінності між мегаполісами та сільською місцевістю свідчать про нерівномірне розповсюдження інформації та доступ до засобів безпеки. Навіть серед тих, хто має шоломи, велика частина дітей не користується ними постійно, що може бути пов'язано з незручністю, низьким рівнем мотивації або недостатньою популяризацією.

Підвищенню рівня використання велосипедних шоломів може посприяти:

1) Розробка та впровадження нормативних документів, які стимулюватимуть або навіть зобов'язуватимуть регулярне використання захисних шоломів серед дітей.

2) Проведення інформаційних кампаній серед батьків і дітей з метою роз'яснення важливості використання захисних засобів, а також інтеграції теми безпеки в шкільні програми та позашкільні заходи.

3) Заохочення виробників до модернізації дизайну та підвищення комфорту захисних засобів, розробки більш зручних, стильних та адаптованих до дитячих потреб моделей шоломів, що сприятиме збільшенню їх привабливості.

4) Залучення місцевих органів влади до розробки програм з безпеки дорожнього руху, орієнтованих на активну промоцію використання велосипедних шоломів.

5) Співпраця з громадськими організаціями та школами для організації навчальних тренінгів з безпеки дорожнього руху.



6. ОБІЗНАНІСТЬ БАТЬКІВ ЩОДО ВІКОВИХ ОБМЕЖЕНЬ УЧАСТІ ДІТЕЙ В ДОРОЖНЬОМУ РУСІ НА ВЕЛОСИПЕДАХ

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	2 260	509	22,5
Міста	19 668	4 080	20,7
Селища	6 229	1 180	18,9
Села	14 477	2 905	20,1
Всього	43 480	8 903	20,5

Ще 4,0 % відсотки опитаних вважають, що в супроводі дорослих дитина може їздити за будь-яких умов. 2,8 % батьків вважають, що дитина може їздити де завгодно, аби не на дорозі.

Висновки. Підвищення рівня обізнаності батьків щодо правил дорожнього руху для дітей може значно покращити безпеку на дорогах. Тому, необхідно системно підходити до розповсюдження інформації через різні канали: від цифрових платформ до особистих зустрічей та публічних заходів, у тому числі залучення місцевих органів влади та експертів, що сприятиме кращому розумінню та дотриманню правил. Таким чином, з огляду на виявлену розбіжність в обізнаності батьків, особливо в великих містах, рекомендовано посилити цільові інформаційні кампанії та уточнити нормативні документи для зменшення ризиків та підвищення загальної безпеки дітей на дорогах.

Для створення умов поліпшення обізнаності батьків щодо участі дітей в дорожньому русі на велосипедах можуть бути застосовані:

1) **Розробка цільових інформаційних кампаній.** Створення інформативних відеороликів, інфографіки та статей, що чітко пояснюють правила та вікові обмеження для дітей. Особливу увагу варто приділити великим містам, зокрема Києву. Проведення спеціалізованих репортажів і передач за участю експертів у галузі дорожнього руху.

2) **Інтеграція інформації у систему освіти.** Організація навчальних заходів у школах, громадах для роз'яснення актуальних питань правил дорожнього руху. Розробка мобільних додатків або інтерактивних ресурсів, де батьки могли б легко перевірити інформацію щодо вікових обмежень і отримати рекомендації щодо безпечного використання велосипедів дітьми.

3) **Співпраця з місцевими органами влади.** Регулярне оновлення інформації на офіційних сайтах та в соціальних мережах місцевих адміністрацій. Розміщення інформаційних матеріалів у місцях, де часто перебувають батьки, наприклад, у лікарнях, школах, спортивних секціях та транспортних вузлах.



7. ХАРАКТЕРИСТИК А ВІКОВИХ КРИТЕРІЇВ РУХУ НА ВЕЛОСИПЕДАХ ПО ТРОТУАРУ

Переважна кількість батьків (19 474 – 44,8 %) вважають, що дітям слід дозволити їздити по тротуарам до 14 річного віку (рис. 8). Тоді як підтримують чинні норми про дозвіл руху на велосипедах дітей до 7 років лише 9,6 % (4 181) опитаних. Водночас 8,1 % (3 532) респондентів вважають, що такий вік може бути зменшений до 6 років.

Окрім домінуючої думки батьків щодо дозволу 14-річним велосипедистам здійснювати рух по тротуарам слід відзначити пікові значення відповідей респондентів щодо дозволу такого руху до 7 (9,6 %), 10 (12,9 %) та 12 (9,4 %) років. 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.

У розрізі категорій населених пунктів мешканці міст більше схильються до підвищення віку дітей, дозволеного для руху велосипедами по тротуарах і становить 48,2 % – 49,7 %. Тоді як у сільській місцевості респонденти менш категоричні, хоча частка опитаних з такою позицією також висока і становить 39,3 % – 40,2 % (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 (44,8 %) вважають, що дітям до 14 років слід дозволити їздити по тротуарах. Це свідчить про бажання розширити можливості використання велосипедів для дітей у порівнянні з чинними нормами, які дозволяють рух лише до 7 років (9,6 % підтримки).

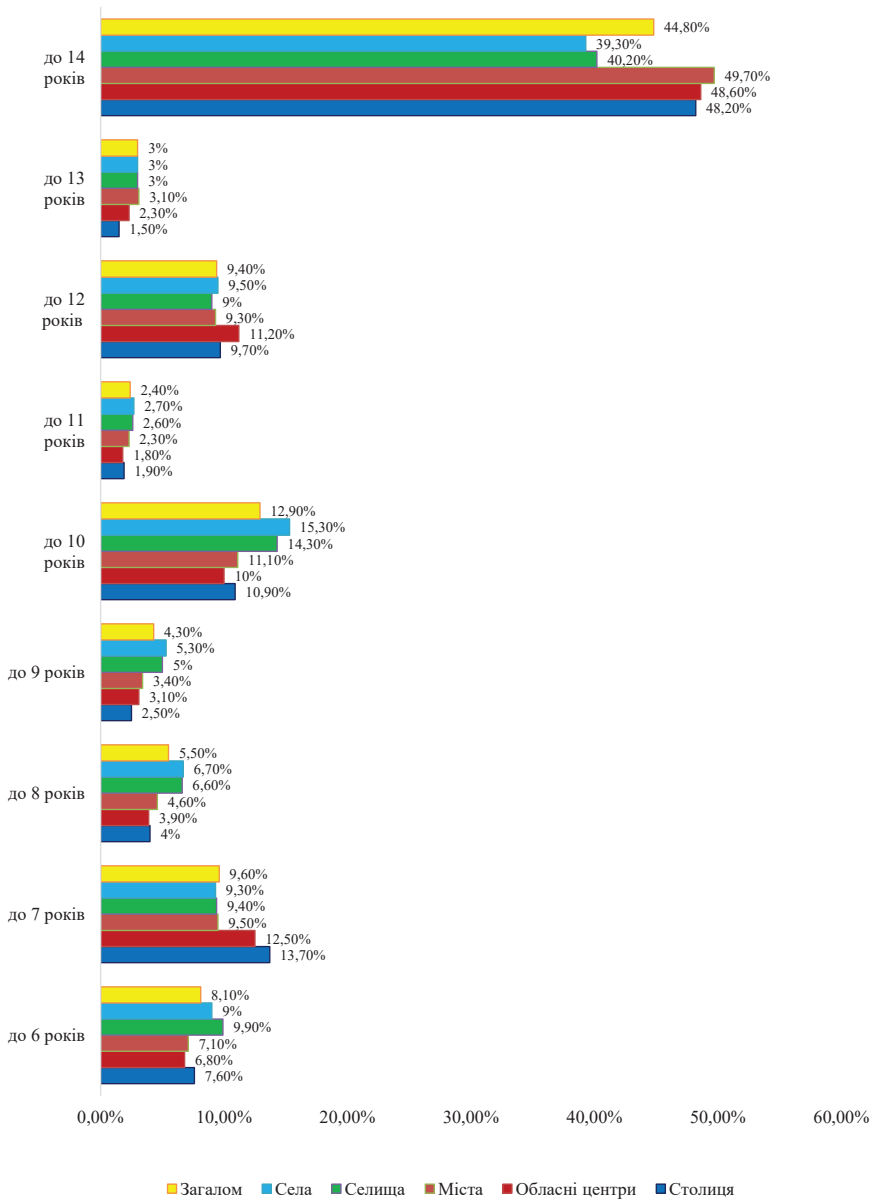


Рис. 8. Думка батьків щодо руху дітей на велосипедах по тротуару

Таблиця 13

*Щодо підвищення віку дітей, дозволеного для руху велосипедами
по тротуарах*

	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	19473	44,8
Всього	846	100	2260	100	19668	100	6229	100	14477	100	43480	100

Висновки. Існуючі правові норми щодо вікового цензу руху дітей на велосипедах по тротуару (до 7 років) не відповідають реальним поглядам більшості батьків, які надають перевагу розширенню можливостей для дітей до 10-14 років.

Підтримка різних вікових категорій (від 7 до 14 років) свідчить про потребу у впровадженні диференційованого підходу, який враховує як вік дитини, так і її готовність до участі у дорожньому русі. Різниця у думках мешканців міст та сільських районів вказує на необхідність адаптації регулювання до місцевих умов і рівня інфраструктури.

Тому слід розглянути можливості підвищення вікового цензу для руху на тротуарах, наприклад, до 10 або навіть 12 років, з урахуванням того, що більшість батьків підтримує розширення цього віку (40,4 % – 52,2 %).

Крім того, можливе запровадження диференційованого підходу: встановити більші обмеження для дітей молодшого віку та поступове розширення прав з набуттям відповідних навичок. Запровадити гнучкі механізми застосування норм залежно від типу населеного пункту: міські з високою інтенсивністю руху та розвинутою інфраструктурою можуть мати більш високий віковий ценз порівняно з сільськими районами, де умови можуть відрізнятися.



8. ДОПУСТИМИ МОЖЛИВОСТІ СПІЛЬНИХ ВЕЛОПОЇЗДОК ДІТЕЙ І ДОРОСЛИХ ПРОЇЗНОЮ ЧАСТИНОЮ

Цікаво, що частка батьків, які підтримують максимальний вік дітей для спільних подорожей із дорослими, зменшується із зменшенням розмірів населених пунктів проживання респондентів. Так, серед мешканців Столиці 48,3 % батьків відповіли, що доцільно допускати такі подорожі лише з 14 років, в обласних центрах питома вага таких респондентів склала 46,2 %, в інших містах – 40,5 %, а селищах і селах – 22,4 % та 19,7 % відповідно (рис. 9, табл. 13).

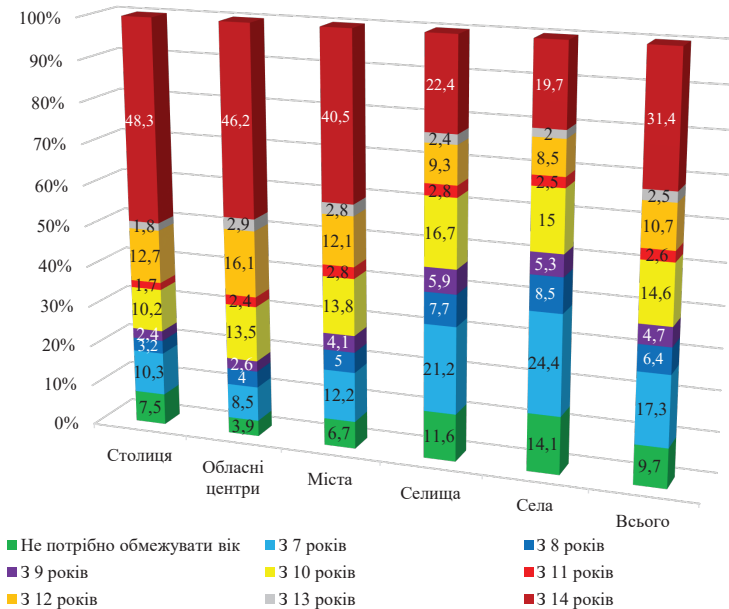


Рис. 9. Вікові обмеження руху дітей велосипедом у супроводі дорослих (думка мешканців населених пунктів)

Таблиця 13

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
3 7 років	87	10,3	192	8,5	2405	12,2	1318	21,2	3533	24,4	7534	17,3
3 8 років	27	3,2	91	4,0	977	5,0	481	7,7	1226	8,5	2802	6,4
3 9 років	20	2,4	58	2,6	815	4,1	370	5,9	764	5,3	2027	4,7
3 10 років	86	10,2	304	13,5	2722	13,8	1038	16,7	2178	15,0	6346	14,6
3 11 років	14	1,7	55	2,4	543	2,8	171	2,8	364	2,5	1147	2,6
3 12 років	107	12,7	364	16,1	2378	12,1	582	9,3	1230	8,5	4662	10,7
3 13 років	15	1,8	65	2,9	548	2,8	149	2,4	293	2,0	1070	2,5
3 14 років	409	48,3	1044	46,2	7963	40,5	1398	22,4	2851	19,7	13664	31,4
Всього	846	100	2260	100	19668	100	6229	100	14477	100	43480	100

Слід відзначити, що більш активні до велоподорожей батьки схильні до зниження вікового цензу дітей для спільних поїздок. Так, батьки, які часто користуються велосипедами у 12,3 % відповідей пропонують не застосовувати вікові обмеження взагалі, а у 24,1 % випадках вважають достатніми обмеження до 7-річного віку. Дві третини (66,0 %) таких батьків готові до спільних поїздок з 10-річними дітьми (табл. 14, рис. 10).

Таблиця 14

Вплив велосипедності 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
3 7 років	478	12,9	1391	12,2	3178	17,6	2488	24,1	7534	17,3
3 8 років	152	4,1	551	4,8	1231	6,8	868	8,4	2802	6,4
3 9 років	130	3,5	431	3,8	869	4,8	597	5,8	2027	4,7
3 10 років	466	12,6	1549	13,6	2732	15,1	1599	15,5	6346	14,6
3 11 років	94	2,5	285	2,5	510	2,8	258	2,5	1147	2,6
3 12 років	402	10,8	1363	12,0	1962	10,9	934	9,0	4662	10,7
3 13 років	106	2,9	299	2,6	462	2,6	203	2,0	1070	2,5
3 14 років	1555	41,9	4625	40,6	5368	29,8	2116	20,5	13664	31,4
Всього	3714	100	11396	100	18038	100	10332	100	43480	100

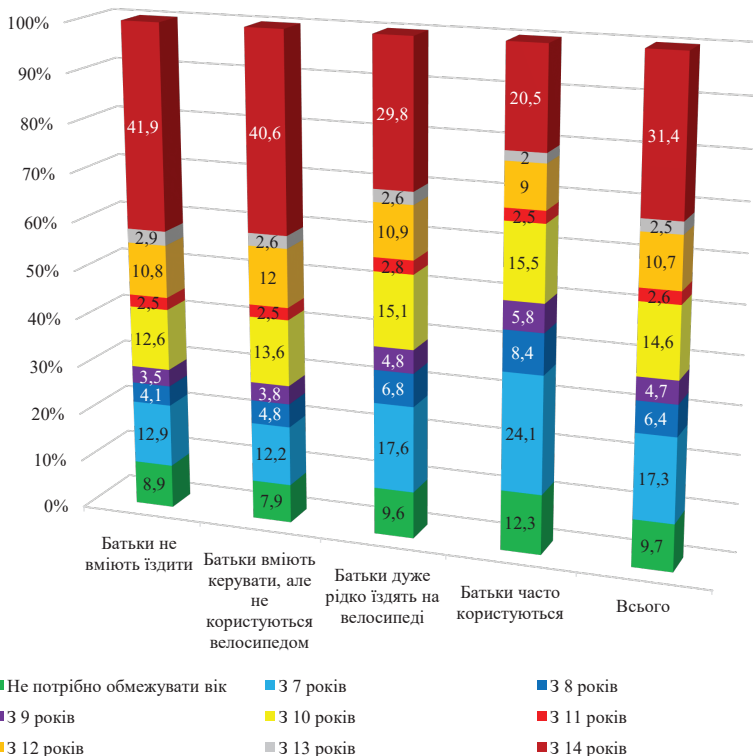


Рис. 10. Вплив веломобільності батьків на думку щодо вікових обмежень руху дітей велосипедом у супроводі дорослих

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

Висновки. Більшість батьків (52,8 %) підтримують ідею, що у супроводі дорослого діти можуть починати користуватися велосипедами на проїзній частині вже з 10 років. Це свідчить про загальну готовність довіряти дорослому супроводу як ключовому елементу безпеки.

Батьки великих міст більш схильні до вищого вікового порогу, що, імовірно, відображає високий рівень інтенсивності дорожнього руху та пов'язані з ним ризики. Натомість у менших населених пунктах батьки схиляються до зменшення вікового порогу, що пов'язано з меншою

інтенсивністю руху і можливою більшою довірою до знайомості з місцевими умовами.

Активні велокористувачі, які мають позитивний досвід велоподорожей, готові допускати дітей до руху за умови відповідного супроводу навіть у ранньому віці (від 7 до 10 років). Тим часом, батьки, які не володіють цими навичками, віддають перевагу більш пізньому початку спільних велоподорожей з дітьми (з 14 років). Позиція перших є більш виваженою та апробованою, адже саме ті дорослі, які за власним досвідом розуміють усі ризики та виклики, що можуть виникнути для дітей-велосипедистів в процесі дорожнього руху, порівняно з батьками, котрі самі не їздять на велосипедах. Тому саме цю позицію доцільно враховувати для вдосконалення правового регулювання велосипедного руху дітей.

Тому для упорядкування нормативно-правового регулювання участі дітей-велосипедистів у дорожньому русі рекомендується встановити загальний мінімум (наприклад, 10 років) для дітей, які можуть користуватися велосипедами по проїзній частині за умови супроводу дорослих.

У великих містах із високою інтенсивністю руху може бути доцільно встановити більш високий віковий поріг або ж посилити вимоги до супроводу (наприклад, обов'язкове проходження додаткових інструктажів з безпеки). У менших населених пунктах правила можуть бути більш гнучкими, проте із зазначенням обов'язкових стандартів безпеки.

Можливе також запровадження винятків за наявності спеціально пройденого курсу з безпеки дорожнього руху або іншого підтвердження компетентності супроводжуючого дорослого.



9. ПОЧАТОК САМОСТІЙНОГО РУХУ ДІТЕЙ ПО ДОРОЗІ НА ВЕЛОСИПЕДАХ

Переважна більшість респондентів (65,0 %) підтримує чинні сьогодні обмеження мінімального віку велосипедистів, які беруть участь в дорожньому русі на рівні 14 років (рис. 11). Проте значна доля батьків вважають, що такий вік може бути зменшений. 21,0 % батьків відпустили б у самостійні велоподорожі дітей у 10-річному віці, а у 12 років доля таких батьків вже становить 31,2 %.



Рис. 11. *Мінімальний вік дітей для самостійного руху на велосипедах по дорозі*

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 85,3 % та 86,1 % відповідей, а серед мешканців сіл доля прибічників таких обмежень складає лише 49,0 % (табл. 15). Водночас сільські жителі більше схиляються до зменшення вікових обмежень. Зокрема, 31,7 % мешканців сіл та селищ вважають можливою участь у дорожньому русі 10-річних велосипедистів, 45,4 % згодні на зменшення вікового цензу до 12 років.

Таблиця 15

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
3 7 років	8	1,0	11	0,5	264	1,3	226	3,6	741	5,1	1250	2,9
3 8 років	6	0,7	9	0,4	205	1,0	156	2,5	599	4,1	975	2,2
3 9 років	9	1,1	15	0,7	289	1,5	244	3,9	706	4,9	1263	2,9
3 10 років	26	3,1	66	2,3	1142	5,8	786	12,6	2210	15,3	4230	9,7
3 11 років	3	0,4	25	1,1	351	1,8	197	3,2	432	3,0	1008	2,3
3 12 років	38	4,5	123	5,4	1373	7,0	684	11,0	1513	10,5	3731	8,6
3 13 років	13	1,5	37	1,6	560	2,9	244	3,9	503	3,5	1357	3,1
3 14 років	722	85,3	1946	86,1	15006	76,3	3473	55,8	7095	49,0	28242	65,0
Всього	846	100	2260	100	19668	100	6229	100	14477	100	43480	100

Також спостерігаються деякі розбіжності між позиціями батьків, які часто користуються велосипедами та тими, які не є велосипедистами (табл. 16). Якщо серед перших близько половини (51,6 %) прибічників чинних вікових обмежень, то в іншій категорії доля таких прибічників сягає трьох чвертей опитаних (близько 75,0 %). Водночас 45,0 % батьків – постійних користувачів велосипедів вважають можливим зменшити мінімальний вік велосипедистів до 12 років, але прибічників такої ідеї серед батьків, які не вміють їздити на велосипеді всього 22,5 %, а серед батьків, які вміють керувати, але не користуються велосипедом – 21,5 %.

Таблиця 16

Вплив власного велосипедного досвіду батьків на рішення щодо вікових обмежень самостійної їзди дітей на велосипедах по дорозі

	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
3 7 років	63	1,7	193	1,7	492	2,7	502	4,9	1250	2,9
3 8 років	53	1,4	119	1,0	394	2,2	409	4,0	975	2,2
3 9 років	65	1,8	170	1,5	539	3,0	489	4,7	1263	2,9
3 10 років	234	6,3	738	6,5	1778	9,9	1480	14,3	4230	9,7
3 11 років	65	1,8	195	1,7	447	2,5	301	2,9	1008	2,3
3 12 років	254	9,4	744	6,5	1701	9,4	1032	10,0	3731	8,6
3 13 років	100	2,7	327	2,9	577	3,2	353	3,4	1357	3,1
3 14 років	2717	73,2	8623	75,7	11569	64,1	5333	51,6	28242	65,0
Всього	3714	100	11396	100	18038	100	10332	100	43480	100

Висновки. Загалом чинні обмеження вікового цензу підтримуються переважною більшістю респондентів. Проте дослідження показало відмінності суспільної думки батьків залежно від географічних критеріїв та власного досвіду керування велосипедами.

У великих містах (Київ, обласні центри) респонденти більш консервативні, адже серед них домінує думка про необхідність збереження 14-річного вікового цензу, що може бути пов'язано з більш високою інтенсивністю дорожнього руху та складністю умов міського середовища. Водночас у сільських жителів гнучкіший підхід до цього питання. Батьки з сільської місцевості, де умови дорожнього руху можуть бути менш напруженими, частіше готові допускати самостійність дітей вже з 10-12 років.

Особистий досвід користування велосипедом значно впливає на оцінку безпеки самостійної їзди – активні велосипедисти більш схильні до зниження вікового порогу, що свідчить про їхню більшу довіру до можливостей дітей.

Зважаючи на різні рівні підтримки вікового обмеження між містами та селами доцільно розглянути можливість впровадження регіональних норм або встановлення спеціальних умов для сільської місцевості, де умови дорожнього руху дозволяють безпечніше організувати самостійну їзду дітей.

Розробка та впровадження програми безпеки та підготовки дітей до самостійного руху (курси з правил дорожнього руху, тренувальні заняття, інформаційні кампанії) спроможні значно підвищити рівень підготовленості дітей, що зрештою може дозволити безпечно знизити мінімальний вік для деяких категорій дітей.

Розбіжності у поглядах між досвідченими велосипедистами та іншими батьками свідчать про необхідність посилення просвітницької роботи серед дорослих. З цією метою доцільно запровадити обов'язкове інформування та тренінги для батьків, особливо тих, хто не користується велосипедами, з метою підвищення розуміння безпечної організації велоподорожей дітей.

Поліпшення інфраструктури дозволить знизити ризики та підвищити довіру батьків до можливості зниження вікового цензу. Інвестувати в розбудову велосипедних доріжок, встановлення захисних бар'єрів та покращення умов дорожнього руху, що безпосередньо впливають на безпеку дітей.

Для перевірки безпеки самостійного руху дітей з мінімальним віком 10-12 років з подальшим аналізом результатів слід розглянути можливість запровадження пілотних проектів у регіонах з менш інтенсивним дорожнім рухом (села, селища). Емпіричні дані з пілотних проектів можуть допомогти адаптувати законодавчі норми до реальних умов.



10. ХТО МАЄ НАВЧАТИ ДІТЕЙ БЕЗПЕЧНОМУ КЕРУВАННЮ ВЕЛОСИПЕДОМ

За результатами дослідження, представленого у таблиці 17, домінуючу роль у навчанні дітей безпечному керуванню велосипедом відводять батькам – їх доля становить 85,3 % серед усіх суб'єктів (від 82,0 % у Києві до 87,8 % 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.

Таблиця 17

Щодо питання хто має навчати дітей безпечній їзді 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	16396	83,4	5439	87,3	12717	87,8	37071	85,3
Школа	72	8,5	196	8,7	1469	7,5	442	7,1	1087	7,5	3266	7,5
Поліція	46	5,4	176	7,8	1235	6,3	229	3,7	463	3,2	2149	4,9
Інші організації	34	4,0	63	2,8	568	2,9	119	1,9	210	1,5	994	2,3
Всього	846	100	2260	100	19668	100	6229	100	14477	100	43480	100

Водночас, інституції, такі як школа (7,5 %), поліція (4,9 %) та інші організації (2,3 %), займають незначну частку у цій системі освіти (рис. 12). Водночас спостерігається цікава регіональна динаміка:

- у містах: батьки крім власної ролі також довіряють поліцейським та представникам інших організацій – їх 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.

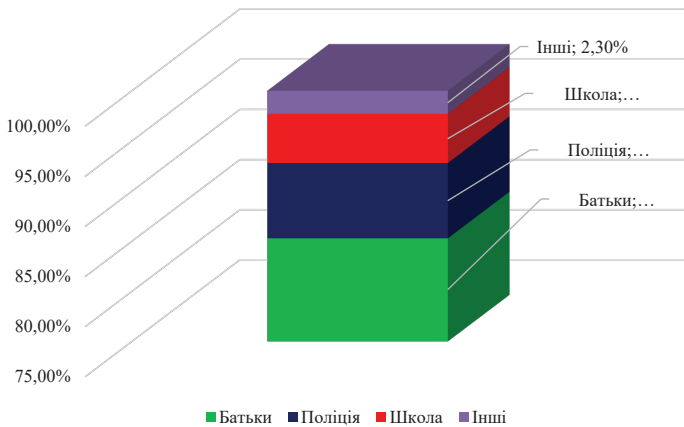


Рис. 12. Щодо питання, хто має навчати дітей безпечній їзді

Ця різниця може свідчити про наявність як культурних, так і організаційних чинників, що впливають на сприйняття ролей у навчанні безпечній їзді. В містах, де інституційна підтримка є більш розвинутою, батьки очікують допомоги від державних та громадських структур, тоді як у селах традиційна роль сім'ї має більший пріоритет.

Висновки. Більшість респондентів вважають, що саме батьки повинні бути основними носіями знань і навичок щодо безпечного керування велосипедом. Це свідчить про необхідність підтримки сімейних цінностей і розробки інструментів для підвищення кваліфікації батьків у цій сфері.

Школа, поліція та інші організації поки що виконують додаткову, допоміжну роль. Це вказує на недостатню інтеграцію безпечного велосипедного руху в систему освіти та громадського контролю.

В містах існує більша готовність залучати професійні органи (поліцію, громадські організації), що може бути зумовлено як наявністю ресурсів, так і більшим рівнем урбанізації. У сільській місцевості ж спостерігається більш традиційний підхід, орієнтований на провідну роль сім'ї.

Поліпшення організації навчання дітей безпечній їзді на велосипедах може бути досягнуто шляхом:

1) Інтеграції в освітній процес закладів загальної середньої освіти та внесення до шкільних програм обов'язкових занять з безпечного користування велосипедом, зокрема, через залучення фахівців з поліції та громадських організацій.

2) Організації спеціальних тренінгів та семінарів для вчителів і батьків з питань безпечного пересування.

3) Розробки програми підвищення обізнаності та тренінгів для батьків з питань безпечного керування велосипедом, які могли б проводитися як онлайн, так і офлайн.

4) Забезпечення доступу до інформаційних матеріалів (методичних посібників, відеоуроків) через державні портали та місцеві органи влади.

5) Посилення ролі поліції та інших організацій у містах з проведення профілактичних заходів, організації заходів із безпеки дорожнього руху. У сільській місцевості – адаптації програми до місцевих особливостей, з акцентом на партнерство між школою та родиною.

ВИСНОВКИ

На основі проведеного у 2025 році онлайн-опитування 43 480 батьків учнів закладів середньої освіти з усіх регіонів України (крім тимчасово окупованої території), було проаналізовано стан правового забезпечення велосипедної мобільності дітей шкільного віку. Дослідження дозволило оцінити рівень обізнаності батьків щодо чинного законодавства, виявити ключові проблеми у сфері безпеки дітей-велосипедистів та визначити фактори, що впливають на популярність велосипедного транспорту серед школярів. Особливу увагу приділено необхідності внесення змін до законодавства України щодо вікових обмежень для руху дітей на велосипедах по тротуарах та по дорозі у супроводі дорослих.

1. Необхідність перегляду вікових обмежень для руху дітей на велосипедах по тротуарах

Невідповідність чинних норм очікуванням батьків. Чинне законодавство дозволяє дітям рухатися на велосипедах по тротуарах лише до 7 років, однак лише 9,6% батьків підтримують цю норму. Натомість 44,8% респондентів вважають, що цей дозвіл має бути розширений до 14 років, а 12,9% – до 10 років. Це свідчить про значну розбіжність між законодавчими обмеженнями та реальними потребами суспільства.

Регіональні особливості та диференційований підхід. У містах, де інтенсивність руху вища, а інфраструктура більш розвинена, батьки (48,2–49,7%) частіше виступають за вищі вікові пороги (до 14 років). У сільській місцевості таких респондентів менше (39,3–40,2%), що може бути пов'язано з меншою щільністю пішоходів та транспорту. Підтримка різних вікових категорій (7, 10, 12, 14 років) вказує на потребу враховувати не лише вік, а й підготовку дитини та умови інфраструктури.

Таким чином, необхідно переглянути віковий ценз для руху по тротуарах, підвищивши його до 10–12 років із урахуванням регіональних особливостей. Наприклад, у містах із високою інтенсивністю руху доцільно встановлювати вищий поріг (12–14 років). Такі зміни узгодять законодавство з реальними поглядами батьків та сприятимуть підвищенню безпеки.

2. Необхідність дозволу руху дітей на велосипедах по дорозі у супроводі дорослих

Суспільна підтримка раннього початку. Більшість батьків (52,8%) вважають, що діти можуть їздити по дорозі у супроводі дорослих із 10 років. Активні велокористувачі (66,0%) особливо підтримують цей вік, демонструючи довіру до безпеки за наявності супроводу. Водночас лише 2% батьків дотримуються чинного обмеження, яке забороняє рух по дорозі до 14 років, що підкреслює неактуальність цієї норми.

Регіональні відмінності. У великих містах, таких як Київ, 48,3% батьків виступають за рух по дорозі у супроводі лише з 14 років через високу інтенсивність руху. У сільській місцевості лише 19,7–22,4% підтримують

такий поріг, що відображає менші ризики та більшу лояльність до раннього початку спільних поїздок.

Отже, чинне законодавство слід адаптувати, встановивши загальний мінімальний вік для руху по дорозі у супроводі дорослих на рівні 10 років. При цьому необхідно передбачити гнучкість: наприклад, у містах із високим трафіком передбачити можливість додаткової підготовки супроводжувача, а в селах дозволити винятки для дітей із 7–10 років за умови проходження навчання з безпеки дорожнього руху. Такий підхід врахує реальні умови та підвищить безпеку.

3. Загальні проблеми та пропозиції щодо правового регулювання

Низька ефективність чинних норм. Лише 2% батьків дотримуються заборони руху по дорозі дітей до 14 років, а 70,3% дітей уже до 11 років здійснюють самостійні поїздки. Це свідчить про невідповідність законодавства реальній практиці та підкреслює потребу в його перегляді.

Інфраструктурні та освітні виклики. Лише 4,1% дітей постійно носять шоломи, а 20,5% батьків не знають про вікові обмеження. Відсутність велодоріжок змушує дітей рухатися в небезпечних зонах, що посилює ризики виникнення небезпечних ситуацій.

Сучасні сім'ї перебувають у стані нормативної невизначеності: з одного боку, вони усвідомлюють необхідність мобільності дитини, а з іншого – не мають законодавчих інструментів для її безпечної реалізації. Це створює ризики порушення правил, напругу у взаємодії з правоохоронними органами, і вимагає створення адекватної, зрозумілої та реалістичної правової моделі.

Отже, проведені дослідження чітко демонструє, що чинні норми щодо велосипедної мобільності дітей в Україні не відповідають реальним потребам і очікуванням батьків, що створює загрози для безпеки. Перегляд вікових обмежень для руху по тротуарах (до 10–12 років) та встановлення можливості руху по дорозі у супроводі дорослих із 10 років сприятимуть узгодженню законодавства з практикою. Запровадження моделі поетапної інтеграції дітей-велосипедистів у дорожній рух, зможе забезпечити розвиток навичок, відповідальності та досвіду через супровід і навчання.

Для реалізації цих змін необхідно поєднати правові нововведення з освітніми програмами та розвитком інфраструктури, що підвищить безпеку та популяризуватиме велокультуру серед дітей в Україні.

Наукове видання

*Червінчук Андрій Васильович,
Атаманенко Юлія Юріївна,
Цуркаленко Юлія Володимирівна*

СОЦІАЛЬНИЙ НАСТРІЙ БАТЬКІВ ЩОДО ВЕЛОСИПЕДНОЇ МОБІЛЬНОСТІ ДІТЕЙ В УКРАЇНІ

Аналітичний звіт

Відповідальний за випуск
Комп'ютерна верстка

О. В. Діордійчук
Д. М. Алексєєв

Підписано до друку 29.04.2025 р. Формат 60 x 84 ¹/₁₆.
Папір офсетний. Гарнітура «Times New Roman».
Друк офсетний. Умовн.-друк. арк. 2,33.

Видавництво «Алерта»

04210, м. Київ, а/с 112.

Тел.: (044) 223-15-25; (099) 607-97-62.

E-mail: alerta.pravozaednist@gmail.com, веб-сайт: www.alerta.kiev.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 788 від 29.01.2002 р.