

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ МЕХАНІКИ ТА АВТОМАТИКИ АПВ НААН
ДЕРЖАВНИЙ БІОТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**



***ЗБІРНИК
ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ***

***X Міжнародної науково-технічної конференції з нагоди
116-ї річниці від дня народження
доктора технічних наук, професора,
члена-кореспондента ВАСГНІЛ,
віцепрезидента УАСГН
КРАМАРОВА
Володимира Савовича
(1906-1987)***

«КРАМАРОВСЬКІ ЧИТАННЯ»

***23-24 лютого 2023 року
м. Київ***

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

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

Список використаних джерел

1. URL: <https://ua.boell.org/uk/2020/12/15/potreba-u-rozvitku-velotransportu-ta-pereshkodi-do-ii-realizacii-u-mistakh-ta-regionakh> (дата звернення: 03.02.2023)

УДК 656.183

ПОТРЕБИ У ЗМІНАХ ВЕЛОТРАНСПОРТУ

В. Я. МАКСИМЧУК, студентка,

І. О. КОЛОСОК, к.пед.н., доцент

Національний університет біоресурсів і природокористування

України, м. Київ, Україна

E-mail: kolosok@nubip.edu.ua

Більшість мешканців населених пунктів вказують на те, що велосипед потрібен містам і громадам насамперед як транспорт. При цьому мешканці великих міст наголошують, що у порівнянні з громадським транспортом велосипед часто є швидшим і більш прямим (дозволяє скоротити шлях, не робити об'їзди і не втрачати час), та що велосипед має допомогти розвантажити громадський транспорт і дороги від заторів. Мешканці менших міст і ОТГ (як з наявним громадським транспортом, так і без нього) зазначають, що велосипед

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

Встановлено, що саме під час пандемії велосипед став особливо актуальним з двох причин: це подеколи єдиний спосіб дістатися роботи, а також спосіб уникнути зайвих контактів [1].

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

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

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

Загалом, усі опитані відзначили, що велосипедний транспорт потрібен, а велосипедна інфраструктура (велосипедні шляхи та велопарковки) мають з'явитися як у містах і громадах, так і між ними, щоб створити безпечні умови для пересування між селами та містами.

Список використаних джерел

1. URL: <https://ua.boell.org/uk/2020/12/15/potreba-u-rozvitku-velotransportu-ta-pereshkodi-do-ii-realizacii-u-mistakh-ta-regionakh> (дата звернення: 03.02.2023)