

**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***

- V09.3 Пішохід, потерпілий внаслідок неуточненого дорожнього нещасного випадку;

- V09.9 Пішохід, потерпілий внаслідок неуточненого транспортного нещасного випадку.

Як бачимо, МОЗ веде ґрунтовний облік ДТП, що стаються за участю пішоходів, Система обліку ДТП та їхніх наслідків, яка існує в Україні, потребує удосконалення та уніфікації. За яким зразком має відбуватися ця уніфікація, повинні визначити фахівці, врахувавши кращий світовий досвід, зокрема досвід Європейського Союзу.

Список використаних джерел

1.URL:

https://www.irf.ua/standarti_evropeyskogo_soyuzu_schodo_zakhistu_pishokhodiv_i_praktichni_aspekti_ikh_zastosuvannya_v_ukraini_posibnik/ (дата звернення: 01.02.2023)

УДК 656.183

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ЩОДО ЗАСТОСУВАННЯ ВЕЛОТРАНСПОРТУ

О. С. КУЛІШ, студент,

І. О. КОЛОСОК, к.пед.н., доцент

*Національний університет біоресурсів і природокористування
України, м. Київ, Україна*

E-mail: kolosok@nubip.edu.ua

Кількість велосипедистів у містах України збільшується щороку. Про це свідчать підрахунки велосипедистів, які проводять громадські організації, та соціологічні транспортні дослідження. Особливо багато людей пересіли на велосипеди навесні 2020 року, коли в Україні було запроваджено карантин у зв'язку з коронавірусною пандемією. Ця тенденція відповідає світовій, де люди також пересіли на велосипеди через часткове або повне припинення роботи громадського транспорту чи з метою мінімізувати контакти. Водночас наявна велосипедна інфраструктура не задовольняє попит, який постійно зростає. Станом на жовтень 2020 року лише декілька міст України мають невеликі мережі велосипедної інфраструктури (Київ, Львів, Вінниця, Івано-Франківськ), і кілька десятків міст та ОТГ мають одну або кілька велодоріжок (Харків, Одеса, Полтава, Миргород). Приміські, міжміські та міжсільські веломаршрути відсутні. У понад тридцяти містах України розроблені велосипедні концепції, стратегії або плани, під час підготовки яких були проведені певні аналізи потреб користувачів і перешкод до їх реалізації (Львів, Миколаїв, Вінниця,

Київ, Івано-Франківськ, Миргород, деякі об'єднані територіальні громади).

Велосипедний транспорт є одним із елементів досягнення сталої мобільності: він не потребує палива, займає мало місця на дорозі та при паркуванні, доступний більшості людей, а також позитивно впливає на здоров'я людей, якість життя у містах і безпеку дорожнього руху. Завдяки відсутності викидів велосипедний транспорт допомагає переміщувати людей, не забруднюючи повітря та не викидаючи парникові гази, що спричиняють зміну клімату. Тому розвиток велотранспорту часто є однією з рекомендацій, яку надають транспортні та кліматичні експерти з ЄС.

Національна транспортна стратегія України до 2030 року, затверджена у 2018 році, визначила завданнями «розвиток інфраструктури для руху велосипедів», «впровадження систем громадського прокату велосипедів», «розроблення стратегії розвитку велосипедного руху, посилення велосипедної безпеки, яка б ґрунтувалася на прогресивному іноземному досвіді, та забезпечення розвитку інфраструктури для велосипедного руху», «забезпечення оптимальної взаємодії велосипедного руху з іншими видами транспорту». Розробка Національної велосипедної концепції розпочалася у 2020 році.

У малих містах, селах та об'єднаних територіальних громадах велосипедами зазвичай їздять старші люди (від 30-40 років до пенсійного віку), при чому відсоток жінок серед них достатньо високий (від 30% до 60%, згідно зі спостереженнями). Головною метою поїздки є робота («переважно робочі професії», «працівники лікарень, базарів», «продавці, охоронці», «столяри, будівельники», «виконком, ЖЕК, водоканал», «вчителі», «військові», «у промзону на роботу», «на завод») чи у справах («їздять в лікарню, за покупками», «в банк», «дуже багато на ринок»). З метою, яку можна назвати «рекреаційною» їздять лише «на дачу, в село» та «на рибалку». Діти та підлітки, якщо їздять, то на навчання («школярі в школу, технікум») або разом із сім'ями на велопробіги та інші заходи, якщо проводяться у населеному пункті.

У містах середнього розміру велосипедисти «молодшають» до 30+ років, а частка жінок серед них меншає (10-15%). Головними цілями поїздок залишаються «на роботу» (з сіл у центр, з мікрорайонів, на завод), «на навчання» (в школу і технікуми) та «у справах» (банк, ринок, магазин), але до них додається більше поїздок із суто рекреаційною метою: в парк, ліс, поля, на озеро – у компанії родичів та друзів. У рекреаційних поїздках вихідного дня кількість велосипедисток більша, ніж у робочих поїздках будніх днів. Аналогічно, кількість дітей на велосипедах більшає на вихідних, переважно у поїздках на природу або на велозаходи. З'являються молодіжні субкультури, пов'язані з велосипедом: ВМХ, сінглспід, даунгіл – до них переважно входять хлопці та дівчата віком 15-20 років. Також необхідно вказати на групи велоспортсменів-аматорів віком від 25 до 40 років, переважно чоловіків, які тренуються за містом, але ця тенденція не переважає у містах середнього розміру.

У великих містах і столиці найбільшими групами велосипедистів

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