

УДК 351.811:656.15

DOI: <https://doi.org/10.31470/2786-6246-2026-17-22-29>

Велієв Тимур, аспірант кафедри менеджменту та публічного управління Державного податкового університету

Veliiev Timur, Postgraduate student of the Department of Public Administration, Management of the Department of Management and Public Administration at State Tax University

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0003-1811-9368>

КОНЦЕПТУАЛЬНИЙ ПІДХІД ДО РЕФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ З ВИКОРИСТАННЯМ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА

A CONCEPTUAL APPROACH TO THE REFORM OF THE PUBLIC TRANSPORT SYSTEM USING THE CITY'S BICYCLE INFRASTRUCTURE

Анотація. В статті зауважено, що в умовах повномасштабної збройної агресії російської федерації проти України значення сучасної велосипедної інфраструктури суттєво зросло, оскільки руйнування транспортної інфраструктури, перебої у функціонуванні громадського транспорту та необхідність забезпечення безперервної мобільності населення актуалізували пошук альтернативних моделей організації транспортного сполучення. **Мета статті** полягає в аналізі сучасного стану розвитку активної мобільності в громаді, доступності велосипедної інфраструктури й обґрунтуванні реформування системи громадського транспорту з використанням велосипедної інфраструктури міста. Встановлено високий рівень узгодженості Концепції розвитку велосипедної інфраструктури Ірпінської міської територіальної громади (далі – Концепція) з чинними стратегічними документами державного, регіонального та місцевого рівнів, що забезпечує інституційну цілісність транспортної політики та мінімізує ризики фрагментарності управлінських рішень. Концепція формує передумови для розвитку безперервної велосипедної мережі з функціональною диференціацією маршрутів та інтеграцією навігаційних елементів у міський простір.

Обґрунтовано, що розвиток велосипедної інфраструктури є чинником підвищення безпеки дорожнього руху, зменшення транспортного навантаження та покращення екологічного стану території. Доведено, що реалізація Концепції має позитивний соціально-економічний ефект, який проявляється у розвитку малого та середнього бізнесу, розширенні доступності міської інфраструктури, формуванні ринку супутніх послуг (прокат, сервіс, логістика), а також у підвищенні туристичної привабливості та конкурентоспроможності Ірпінської міської територіальної громади.

Зазначено, що сучасні умови функціонування територіальних громад обумовлюють необхідність перегляду підходів до розвитку велосипедної інфраструктури як об'єкта державної транспортної політики. Її розбудову доцільно розглядати не лише як інструмент забезпечення сталої міської мобільності, а і як складову механізму підвищення транспортної безпеки, кризової стійкості та інституційної спроможності територіальних громад. Такий підхід відповідає сучасним принципам публічного управління, орієнтованим на формування безпечного, інклюзивного та людиноцентричного міського середовища.

Ключові слова: публічне управління, громада, спроможність громад, мобільність населення, транспортна (велосипедна) інфраструктура, транспортна безпека, громадський транспорт, воєнний стан, повоєнна відбудова території.

*Corresponding author



Copyright © The Author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

ISSN 2786-6246 (print)
ISSN 2786-9091 (online)

Abstract. The article noted that in the conditions of full-scale armed aggression of the Russian Federation against Ukraine, the importance of modern bicycle infrastructure has increased significantly, since the destruction of transport infrastructure, interruptions in the functioning of public transport and the need to ensure the continuous mobility of the population have actualized the search for alternative models of organizing transport connections.

The purpose of the article is to analyze the current state of development of active mobility in the community, the availability of bicycle infrastructure, and justify the reform of the public transport system using the bicycle infrastructure of the city. A high level of consistency of the Concept of Bicycle Infrastructure Development of the Irpin Urban Territorial Community (hereinafter referred to as the Concept) has been established with the current strategic documents of the state, regional and local levels, which ensures the institutional integrity of the transport policy and minimizes the risks of fragmentation of management decisions. The concept forms the prerequisites for the development of a continuous bicycle network with functional differentiation of routes and integration of navigational elements into the urban space.

It is substantiated that the development of bicycle infrastructure is a factor in increasing road safety, reducing the traffic load, and improving the ecological condition of the territory. It has been proven that the implementation of the Concept has a positive socio-economic effect, which is manifested in the development of small and medium-sized businesses, the expansion of the availability of city infrastructure, the formation of the market for related services (rental, service, logistics), as well as in the increase of tourist attractiveness and competitiveness of the Irpin urban territorial community.

It is noted that the current conditions of functioning of territorial communities make it necessary to review approaches to the development of bicycle infrastructure as an object of state transport policy. Its development should be considered not only as a tool for ensuring sustainable urban mobility, but also as a component of the mechanism for increasing transport safety, crisis resilience and institutional capacity of territorial communities. This approach corresponds to modern principles of public management, focused on the formation of a safe, inclusive and people-centered urban environment.

Keywords: public administration, community, capacity of communities, population mobility, transport (bicycle) infrastructure, public transport, martial law, post-war territorial reconstruction.

Постановка проблеми. Одним із пріоритетних напрямів забезпечення сталої міської мобільності є розвиток сучасної велосипедної інфраструктури, яка виконує не лише функцію альтернативного способу пересування населення, а й сприяє підвищенню стійкості транспортної системи до кризових і надзвичайних ситуацій. В умовах повномасштабної збройної агресії російської федерації проти України значення цього напрямку суттєво зросло, оскільки руйнування транспортної інфраструктури, перебої у функціонуванні громадського транспорту та необхідність забезпечення безперервної мобільності населення актуалізували пошук альтернативних моделей організації транспортного сполучення.

Показовим прикладом впровадження сучасної політики розвитку велосипедного транспорту є Ірпінська міська територіальна громада, у якій ще до початку повномасштабної війни розвиток велосипедної інфраструктури визначався одним із перспективних напрямів удосконалення міської транспортної системи. У громаді здійснювалося формування мережі велосипедних маршрутів, розбудова відповідної інфраструктури та реалізація заходів, спрямованих на популяризацію використання велосипеда як екологічного й доступного виду транспорту. Водночас воєнні дії суттєво трансформували функціональне призначення велосипедного транспорту, який із засобу рекреації та активного дозвілля перетворився на важливий елемент забезпечення транспортної доступності населення в умовах воєнного стану.

Досвід перших місяців повномасштабної війни засвідчив, що велосипед став одним із найбільш ефективних і надійних засобів пересування в умовах дефіциту пального, пошкодження автомобільної інфраструктури, обмеженого функціонування громадського транспорту та нестабільного енергозабезпечення. Завдяки автономності, мобільності, економічності та простоті

експлуатації велосипед забезпечував можливість евакуації населення, доставки необхідних товарів і здійснення повсякденних поїздок навіть за відсутності інших транспортних альтернатив.

У зв'язку з цим велосипедну інфраструктуру доцільно розглядати не лише як складову системи сталої міської мобільності, а й як важливий елемент забезпечення транспортної безпеки, кризової стійкості та цивільного захисту територіальних громад. Її інтеграція до загальної транспортної системи міста сприятиме підвищенню безперервності транспортного сполучення, диверсифікації видів мобільності населення, зміцненню спроможності громад функціонувати в умовах надзвичайних ситуацій, а також відповідатиме сучасним європейським підходам до розвитку безпечної, інклюзивної та сталої транспортної політики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Праця «Методологія розробки Концепції розвитку велосипедної інфраструктури територіальної громади» авторів Т. Нагорного та С. Клименка – науково-практична публікація, презентована у 2023 р. на Всеукраїнській науково-практичній конференції у м. Ніжин. Автори є провідними українськими експертами з транспортного планування. У своїй роботі вони виділяють кілька обов'язкових послідовних кроків для створення ефективного велосипедного плану територіальної громади [1]: аналітичний етап (збір даних), соціологічний зріз та партисипація, моделювання мережі, розробка супутніх рішень та безпеки, нормативно-економічне планування: формування етапності реалізації (коротко-, середньо- та довгострокові плани) відповідно до вимог державних будівельних норм (включаючи ДСТУ 8906:2019), розрахунок орієнтовного бюджету [1]. Зазначена робота, на наш погляд, є посібником для урбаністів, працівників комунальних підприємств та профільних департаментів міських рад, що займаються просторовим плануванням і сталою мобільністю.

Науковці Н. Васильєва, О. Васильєва, П. Приймак, С. Приліпко, Д. Шатірішвілі зазначають, що попри значну кількість досліджень функціонування міського громадського транспорту, недостатньо вирішеними залишаються питання забезпечення належної якості транспортного обслуговування населення [2; 3; 4].

Мета статті полягає в аналізі сучасного стану розвитку активної мобільності в громаді, доступності велосипедної інфраструктури й обґрунтуванні реформування системи громадського транспорту з використанням велосипедної інфраструктури міста.

Виклад основного матеріалу. Внаслідок російського військового вторгнення та активних бойових дій на території Ірпінської міської територіальної громади було зруйновано 76 % об'єктів інфраструктури. Місто зазнало чи не найбільшої руйнації житлового сектору та цивільної інфраструктури серед населених пунктів Київщини: було зруйновано та пошкоджено 7204 об'єкти інфраструктури [5].

Відповідно до законів України «Про регулювання містобудівної діяльності», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про дорожній рух», «Про туризм», Державної Стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 рр., Правил дорожнього руху, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. №1306 (зі змінами), Правил благоустрою м. Ірпінь, затверджених рішенням сесії від 18.02.2016 р. № 575-8-VII (зі змінами) з метою підвищення якості життя та відновлення інженерно-транспортної інфраструктури Ірпінської міської територіальної громади, виконавчий комітет Ірпінської міської ради прийняв у 2023 р. рішення «Про розроблення проекту Концепції розвитку велосипедної інфраструктури Ірпінської міської територіальної громади» (далі – Концепція) [6]. Відповідальним виконавцем було призначено відділ архітектури та містобудування Ірпінської міської ради, визначено обговорення пропозицій з громадськістю щодо зазначеної Концепції. Робоча група була утворена рішенням виконавчого комітету Ірпінської міської ради як тимчасовий консультативно-дорадчий орган при виконавчому комітеті та була сформована з представників Ірпінської міської ради, її виконавчого комітету, депутатів, представників комунальних підприємств, представників громадськості, бізнесу, залучених експертів, інших заінтересованих сторін. Основним завданням робочої групи був розгляд пропозицій громадськості, узгодження спірних питань з урахуванням інтересів Ірпінської міської територіальної громади.

Отже, сьогодні найбільш цінними стають проекти післявоєнної відбудови, що в тому числі включають відбудову інфраструктури, а також розвиток туризму і створення максимально зручного транспортного сполучення з містом [1].

Першим етапом розроблення Концепції розвитку велосипедної інфраструктури у м. Ірпін Київської області стало проведення комплексних польових досліджень, які відбулися у жовтні 2022 р. У ході їх виконання здійснено обстеження вулично-дорожньої мережі Ірпінської міської територіальної громади, проаналізовано особливості її планувальної структури, визначено стан і розміщення наявної велосипедної інфраструктури, зокрема велосипедних парковок, а також досліджено просторове розташування туристичних і рекреаційних об'єктів. Важливою складовою підготовчого етапу стали робочі консультації з представниками Ірпінської міської ради, які дали змогу врахувати актуальні потреби громади та визначити пріоритетні напрями подальшого планування.

Для забезпечення практичної спрямованості та обґрунтованості Концепції було використано партисипативний підхід, що передбачав активне залучення мешканців громади до процесу її формування. З цією метою проведено стратегічну сесію та соціологічне опитування користувачів велосипедного й легкого персонального транспорту. Стратегічна сесія відбулася 20 березня 2023 р. за участю 27 представників громади різного віку, статі та професійної діяльності. За результатами колективного обговорення та аналізу практичного досвіду учасників виконано SWOT-аналіз розвитку велосипедної інфраструктури, що дозволив визначити її сильні та слабкі сторони, а також окреслити потенційні можливості й загрози. Крім того, у процесі партисипативного картування було сформовано пропозиції щодо перспективної конфігурації велосипедної мережі, розвитку маршрутів, розміщення об'єктів супутньої інфраструктури та заходів із підвищення безпеки дорожнього руху.

Одночасно проводилося онлайн-опитування користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту, у якому взяли участь 783 респонденти. Збір інформації здійснювався у два етапи: з 7 до 28 листопада 2022 р. та з 15 до 31 березня 2023 р. Отримані результати дали змогу сформувати модальний портрет користувача велосипедного й легкого персонального транспорту Ірпінської міської територіальної громади, який став однією з аналітичних основ Концепції [5].

Наступним етапом стали камеральні дослідження, що передбачали комплексний аналіз містобудівної документації, стратегічних документів розвитку громади, регіону та держави, а також систематизацію матеріалів щодо ролі велосипедного транспорту у забезпеченні мобільності населення в кризових ситуаціях, зокрема в умовах воєнного стану.

Окрему увагу приділено аналізу безпеки дорожнього руху. На підставі статистичних даних, наданих відповідними підрозділами Національної поліції України, про дорожньо-транспортні пригоди за участю велосипедистів і пішоходів упродовж 2019–2021 рр. було визначено місця їх найбільшої концентрації, а також виявлено часові й сезонні особливості виникнення аварійних ситуацій. Результати проведеного аналізу стали підґрунтям для розроблення комплексу заходів із підвищення безпеки дорожнього руху, серед яких облаштування світлофорних об'єктів, будівництво кільцевих транспортних розв'язок, впровадження засобів заспокоєння руху, а також створення безпечних переїздів через залізничні колії [5].

У межах дослідження здійснено комплексну оцінку існуючої велосипедної паркувальної інфраструктури Ірпінської міської територіальної громади. За результатами аналізу встановлено, що основним типом велопаркувального обладнання є стійка стандарту «Шеффілд-стенд», яка відповідає сучасним вимогам щодо безпечного та зручного паркування велосипедів. Водночас обґрунтовано доцільність подальшого розвитку інфраструктури тривалого зберігання велосипедів шляхом облаштування велопаркінгів, велосховищ і велогаражів, що сприятиме зростанню популярності велосипедного транспорту серед населення.

Окрему увагу приділено розвитку супутньої велосипедної інфраструктури. Зазначено, що підвищенню комфорту та якості користування велосипедним транспортом сприятиме створення

мережі велосипедних станцій технічного обслуговування, встановлення питних фонтанчиків, а також запровадження автоматизованих лічильників велосипедного трафіку, які забезпечуватимуть моніторинг інтенсивності руху та формуватимуть інформаційну основу для подальшого транспортного планування.

Важливим напрямом розвитку велосипедної мережі визначено будівництво спеціалізованих велосипедних мостів, насамперед на міжміських маршрутах, які проходять поза межами існуючої автомобільної дорожньої мережі. У Концепції визначено перспективні місця їх розташування з урахуванням особливостей планувальної структури громади, конфігурації вулично-дорожньої мережі та перспектив розвитку велосипедних маршрутів [7].

Пріоритетність розвитку велосипедної інфраструктури підтверджується й положеннями Стратегії розвитку Ірпінської міської територіальної громади на 2022–2032 рр. (далі – Стратегія), у якій розвиток велосипедної мобільності визначено одним із напрямів реалізації транспортної політики громади. Для досягнення поставлених стратегічних цілей передбачено комплекс заходів, зокрема будівництво велосипедних доріжок, у тому числі в сільських населених пунктах, формування велосипедних маршрутів, створення системи велопрокату та місць для паркування велосипедів, проведення тематичних велоходів, популяризацію велосипедного туризму, а також реалізацію освітніх програм, спрямованих на підвищення рівня безпеки користування велосипедним транспортом [8]. Стратегія також базується на принципах «зеленої» економіки, орієнтації на людину, створенні безбар'єрного середовища та залученні інвестицій.

Ірпінська міська територіальна громада розташована в межах Бучанського району Київської області, адміністративним центром якої є місто Ірпінь. До складу громади входять одне місто та чотири сільські населені пункти, об'єднані у два старостинські округи. Територія громади межує з Київською міською громадою, а також із низкою міських, селищних і сільських територіальних громад Київської області. Загальна площа громади становить 117,2 км², із яких майже третину займає місто Ірпінь. Чисельність населення перевищує 77 тис. осіб, більшість яких проживає саме в адміністративному центрі громади [5].

Аналіз транспортної інфраструктури засвідчив, що велосипедна мережа громади наразі перебуває на стадії формування. Існуючі велосипедні та велопішохідні доріжки мають фрагментарний характер і переважно розташовані в паркових та рекреаційних зонах. Попри проведену останніми роками реконструкцію окремих міських вулиць, у більшості випадків питання інтеграції велосипедної інфраструктури до проєктів їх модернізації залишалося поза увагою. Це обумовлює необхідність комплексного розвитку велосипедної мережі, її інтеграції із загальною транспортною системою громади та впровадження сучасних принципів планування міської мобільності [7, с. 14].



Рис. 1. Загальний обсяг велосипедної мережі в м. Ірпінь [7, с. 22].

Проведений аналіз засвідчив, що розвиток велопаркувальної інфраструктури в Ірпінській міській територіальній громаді має нерівномірний характер. Переважна більшість велосипедних парковок облаштована за ініціативою суб'єктів приватного підприємництва біля закладів торгівлі, громадського харчування та сфери обслуговування населення. Найнижчий рівень забезпеченості велосипедними парковками спостерігається у східній частині міста Ірпінь, тоді як у західній частині міста, а також у селах Забуччя, Козинці та Діброва відповідна інфраструктура практично відсутня. Така ситуація потребує комплексного планування розвитку мережі

велопаркування з урахуванням принципів просторової доступності та рівномірного забезпечення потреб населення.

Дослідження особливостей пересування велосипедистів засвідчило, що близько половини респондентів надають перевагу використанню велосипедної інфраструктури, а за її відсутності – проїзній частині автомобільних доріг. Майже п'ята частина опитаних обирає спосіб пересування залежно від інтенсивності автомобільного руху, використовуючи як проїзну частину, так і тротуари. Водночас лише незначна частка респондентів постійно пересувається тротуарами, тоді як більшість використовує їх виключно за відсутності безпечної велосипедної інфраструктури. Це свідчить, що саме недостатній розвиток велосипедної мережі та низький рівень безпеки дорожнього руху залишаються основними чинниками, які стримують ширше використання велосипедів і засобів легкої персональної мобільності. Таку позицію підтримали близько трьох чвертей опитаних, а майже дві третини респондентів додатково відзначили незадовільний стан безпеки дорожнього руху.

Разом із тим результати опитування демонструють високий потенціал розвитку велосипедної мобільності. За умови створення зручної та безпечної мережі велосипедних маршрутів понад 80 % респондентів готові регулярно користуватися велосипедом у теплий період року, а більше половини – і в холодний сезон. Це свідчить про сформований суспільний запит на розвиток відповідної інфраструктури.

Проведений під час стратегічної сесії SWOT-аналіз засвідчив, що до основних конкурентних переваг Ірпінської міської територіальної громади належать активна громадянська позиція мешканців, високий суспільний запит на післявоєнну модернізацію транспортної системи, вигідне географічне розташування між Києвом і Бучею, а також наявність окремих елементів велосипедної інфраструктури, які можуть стати основою для формування цілісної мережі. Водночас серед слабких сторін визначено недостатню інтегрованість існуючих велосипедних маршрутів, обмежену транспортну доступність окремих населених пунктів громади, недостатню кількість та місткість велопарковок, відсутність єдиних стандартів їх облаштування, а також проблеми із безпекою дорожнього руху й випадками крадіжок велосипедів.

До основних можливостей розвитку велосипедної інфраструктури віднесено популяризацію здорового способу життя, покращення екологічного стану громади, зменшення транспортного навантаження на вулично-дорожню мережу, а також залучення міжнародної фінансової та інституційної підтримки в межах програм післявоєнного відновлення. Перспективним напрямом визначено інтеграцію велосипедної інфраструктури до проєктів реконструкції вулиць та удосконалення організації дорожнього руху. Серед ключових загроз учасники стратегічної сесії виокремили ризики продовження воєнних дій, обмеженість фінансових ресурсів місцевого бюджету та необхідність спрямування бюджетних коштів на інші першочергові потреби громади. Водночас результати SWOT-аналізу свідчать, що потенційні можливості розвитку велосипедної мобільності істотно переважають наявні загрози, що створює сприятливі передумови для реалізації довгострокової політики розвитку велосипедної інфраструктури [7, с. 16].

Концепція розвитку велосипедної інфраструктури Ірпінської міської територіальної громади спрямована на формування цілісної системи сталої міської мобільності шляхом забезпечення безпечних, доступних і функціонально ефективних умов пересування велосипедним транспортом. Її реалізація передбачає інтеграцію велосипедної інфраструктури в загальну транспортну систему громади через модернізацію наявної мережі та впровадження нових інфраструктурних рішень, що сприятиме зростанню частки використання велосипеда для трудових, побутових, рекреаційних і туристичних поїздок та підвищенню якості життя населення [7, с. 75].

Встановлено високий рівень узгодженості Концепції з чинними стратегічними документами державного, регіонального та місцевого рівнів, що забезпечує інституційну цілісність транспортної політики та мінімізує ризики фрагментарності управлінських рішень. Концепція формує передумови для розвитку безперервної велосипедної мережі з функціональною диференціацією маршрутів та інтеграцією навігаційних елементів у міський простір.

Вважаємо, що розвиток велосипедної інфраструктури є чинником підвищення безпеки дорожнього руху, зменшення транспортного навантаження та покращення екологічного стану

території. Паралельно він сприяє формуванню культури активної мобільності, розширенню практик рекреаційного та туристичного використання велосипеда, а також зниженню ризиків захворюваності населення завдяки зростанню рівня фізичної активності.

Зауважимо, що реалізація Концепції матиме позитивний соціально-економічний ефект, який проявляється у розвитку малого та середнього бізнесу, розширенні доступності міської інфраструктури, формуванні ринку супутніх послуг (логістика, сервіс, прокат), а також у підвищенні туристичної привабливості та конкурентоспроможності Ірпінської міської територіальної громади.

Вагоме значення для популяризації велосипедного руху має й спортивно-туристичний потенціал Ірпеня. Саме в громаді було започатковано один із найбільших українських велосипедних марафонів Trans Ukraine, маршрут якого охоплює значну територію країни та об'єднує численних учасників. Подібні ініціативи не лише сприяють розвитку велосипедного спорту, а й формують позитивний імідж громади, посилюють міжрегіональні та міжнародні зв'язки й інтегрують українські громади до європейського простору активної мобільності. На сучасному етапі дедалі більше жителів Ірпеня використовують велосипед не лише для відпочинку чи занять спортом, а й як повсякденний транспорт для здійснення коротких міських поїздок. Це свідчить про наявність значного потенціалу для подальшого розвитку велосипедної мобільності та створення транспортної системи, що відповідатиме сучасним європейським стандартам.

Таким чином, сучасні умови функціонування територіальних громад обумовлюють необхідність перегляду підходів до розвитку велосипедної інфраструктури як об'єкта державної транспортної політики. Її розбудову доцільно розглядати не лише як інструмент забезпечення сталої міської мобільності, а і як складову механізму підвищення транспортної безпеки, кризової стійкості та інституційної спроможності територіальних громад. Такий підхід відповідає сучасним принципам публічного управління, орієнтованим на формування безпечного, інклюзивного та людиноцентричного міського середовища.

Висновки. Отриманий під час війни досвід дає підстави стверджувати, що розвиток велосипедної мережі не повинен відкладатися до завершення війни. Навпаки, створення безпечних велосипедних маршрутів уже сьогодні є важливим чинником забезпечення мобільності населення, підвищення транспортної доступності та зменшення залежності від традиційних видів транспорту. Крім того, під час планування велосипедної інфраструктури доцільно враховувати її потенційне використання як складової евакуаційної мережі, здатної забезпечити безпечне переміщення населення в умовах надзвичайних ситуацій.

Повномасштабна війна стала каталізатором переосмислення підходів до організації транспортної системи українських міст. Вона виявила вразливість традиційних моделей транспортного планування, орієнтованих переважно на автомобільний транспорт, та актуалізувала необхідність розвитку альтернативних видів мобільності. Зростання популярності велосипедів і засобів індивідуальної легкої мобільності створює передумови для формування нової транспортної культури, у якій активні способи пересування розглядаються як невід'ємний елемент сталої міської політики не лише у воєнний, а й у післявоєнний період. Водночас післявоєнне відновлення громади створює унікальні можливості для відмови від застарілих підходів до містобудування та впровадження сучасних принципів планування міського простору, орієнтованих на людину, безпеку та сталий розвиток.

Вважаємо, що важливим кроком у цьому напрямі стало розроблення Концепції розвитку велосипедної інфраструктури Ірпінської міської територіальної громади, яка визначає стратегічні засади розвитку велосипедної мережі на довгострокову перспективу. Концепцію підготовлено в межах програми післявоєнного відновлення громади та сформовано з урахуванням результатів польових досліджень, аналізу транспортної ситуації, громадських консультацій, соціологічних опитувань, стратегічного планування, чинного законодавства, міжнародних стандартів і кращих практик українських та європейських міст. Такий підхід забезпечує комплексне бачення розвитку велосипедної інфраструктури як невід'ємної складової сучасної транспортної політики, спрямованої на підвищення якості життя населення, екологічної безпеки та стійкості міської мобільності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Нагорний Т.В., Клименко С.В. Методологія розробки Концепції розвитку велосипедної інфраструктури територіальної громади. Соціально-економічні особливості та проблеми сучасного розвитку Чернігівської області: *матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції. Ніжин: НДУ імені Миколи Гоголя, 2023. С. 21–25.*
2. Васильєва Н.В., Приліпко С.М. Доступність інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп населення: аналіз зарубіжного досвіду. *Державне управління: удосконалення та розвиток.* 2020. №11. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2156-2020.11.6>.
3. Приймак В. Розвиток громадського транспорту України в контексті Національної транспортної стратегії. *Економіка та суспільство.* 2024. № 68. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-25>.
4. Vasylieva N., Prylipko S., Shatirishvili D., Vasylieva O. Public Administration of Municipal Transport in the Capital of Ukraine Based on Client-Oriented Paradigm. *Public Policy and Administration.* 2020. Vol. 19. No. 4. P. 129–141. DOI: <https://doi.org/10.13165/VPA-20-19-4-09>.
5. Оперативні матеріали Ірпінської міської ради.
6. Про розроблення проекту Концепції розвитку велосипедної інфраструктури Ірпінської міської територіальної громади: рішення виконавчого комітету Ірпінської міської ради від 20.06.2023 р. № 66/3. *Оперативні матеріали Ірпінської міської ради.*
7. Концепція розвитку велосипедної інфраструктури Ірпінської міської територіальної громади: схвалена Ірпінською міською радою 27 липня 2023 року (рішення №2667-31-VIII). Ірпінь, 2023. 86 с. URL: <https://imr.gov.ua/velosypedna-infrastruktura-imtg/> (дата звернення: 10.06.2026).
8. Стратегія розвитку Ірпінської міської територіальної громади на 2022-2032 роки : схвалена Ірпінською міською радою 23.12.2021 року (рішення № 1995-17-VIII). Ірпінь, 2021. URL: <https://imr.gov.ua/strategy-2022-2032/> (дата звернення: 10.06.2026).

REFERENCES

1. Nahorny, T.V., & Klymenko, S.V. (2023). Metodolohiya rozrobky Kontseptsyi rozvytku velosypednoyi infrastruktury terytorialnoyi hromady [Methodology for Developing a Concept for Cycling Infrastructure Development in a Territorial Community]. Proceedings from SEOTPSR'23: *Vseukrayinska naukovo-praktychna konferentsiya «Sotsialno-ekonomichni osoblyvosti ta problemy suchasnoho rozvytku Chernihivskoyi oblasti» – All Ukrainian Scientific and Practical Conference «Socio-Economic Characteristics and Challenges of the Modern Development of the Chernihiv Region»*. Nizhyn: NDU imeni Mykoly Hoholya, (pp. 21-25) [in Ukrainian].
2. Vasyl'yeva, N.V., & Prylipko, S.M. (2020). Dostupnist' infrastruktury hromads'koho transportu dlya malomobil'nykh hrup naselennya: analiz zarubizhnogo dosvidu [Accessibility of public transport infrastructure for people with reduced mobility: an analysis of foreign experience]. *Derzhavne upravlinnya: udoskonalennya ta rozvytok – Public Administration: Improvement and Development*, 11. Retrieved from <https://doi.org/10.32702/2307-2156-2020.11.6>. [in Ukrainian].
3. Pryymak, V. (2024). Rozvytok hromads'koho transportu Ukrayiny v konteksti Natsional'noyi transportnoyi stratehiyi [Development of Public Transport in Ukraine in the Context of the National Transport Strategy]. *Ekonomika ta suspil'stvo – Economy and Society*, 68. Retrieved from <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-25>. [in Ukrainian].
4. Vasylieva, N., Prylipko, S., Shatirishvili, D., & Vasylieva, O. (2020). Public Administration of Municipal Transport in the Capital of Ukraine Based on Client-Oriented Paradigm. *Public Policy and Administration*, 19, 4, 129–141. <https://doi.org/10.13165/VPA-20-19-4-09>. [in Ukrainian].
5. *Operativni materialy Irpyn'skoyi mis'koyi rady [Operational materials of the Irpin City Council]* [in Ukrainian].
6. Pro rozroblennya proektu Kontseptsyi rozvytku velosypednoyi infrastruktury Irpyn'skoyi mis'koyi terytorial'noyi hromady [On the development of the draft Concept for the development of bicycle infrastructure in the Irpin urban territorial community]: rishennya vykonavchoho komitetu Irpyn'skoyi mis'koyi rady vid 20.06.2023 r. №66/3. *Operativni materialy Irpyn'skoyi mis'koyi rady* [in Ukrainian].
7. Kontseptsiya rozvytku velosypednoyi infrastruktury Irpyn'skoyi mis'koyi terytorial'noyi hromady [Concept for the Development of Cycling Infrastructure in the Irpin Urban Territorial Community]: skhvalena Irpyn'skoyu mis'koyu radoyu 27 lypnya 2023 roku (rishennya №2667-31-VIII). Irpin'. *imr.gov.ua*. Retrieved from <https://imr.gov.ua/velosypedna-infrastruktura-imtg/> [in Ukrainian].
8. Stratehiyi rozvytku Irpyn'skoyi mis'koyi terytorial'noyi hromady na 2022-2032 roky [Development Strategy of the Irpin Urban Territorial Community for 2022-2032]: skhvalena Irpyn'skoyu mis'koyu radoyu 23.12.2021 roku (rishennya № 1995-17-VIII). Irpin'. *imr.gov.ua*. Retrieved from <https://imr.gov.ua/strategy-2022-2032/> [in Ukrainian].

Історія статті / Article history:

Подано до редакції / Submitted to the editorial office (03.08.2026);

Прийнято до друку / Accepted for publication (26.09.2026);

Опубліковано / Published (10.10.2026)