

Велоконцепція людською мовою

Оригінальна велоконцепція тут:

[Розділ 1: Обґрунтування →](#)

[Розділ 2: План дій →](#)

Для чого потрібна ця велоконцепція?

Щоб у 2025 році кожна десята поїздка у Києві була на велосипеді. ~~В-ідеалі~~

Що для цього треба зробити?

Пояснити Дептрансу, Київавтодору та Житлоінвестбуду-УКБ (який управляє будівництвом велодоріжок), що, де, коли і як будувати для велосипедистів.

Для кого ми написали цю велоконцепцію?

Для Департаменту транспортної інфраструктури КМДА, який опікується міським транспортом і будує для нього інфраструктуру. Чому? Щоб вони не забули про велосипед при розробці комплексної транспортної стратегії міста. Крім того, цьому департаменту підпорядковуються «Київавтодор», який будує і ремонтує дороги, «Київдорсервіс», який встановлює знаки і світлофори, «Київтранспарксервіс», який опікується парковками, «Київський метрополітен» і «Київпаstrans», які дозволяють чи забороняють перевозити велосипеди.

Для КП «Київське інвестиційне агентство», яке, можливо, допоможе знайти інвесторів для системи міського велопрокату.

Для проєктувальників, щоб вони розуміли, як враховувати інтереси велосипедистів.

Для «Київзеленбуду», який має прибирати велодоріжки у парках.

Крім того, ця велоконцепція призначена для **самих велосипедистів та велобізнесменів**.

Щоб втілити у життя окремі пропозиції з велоконцепції, потрібні також дії з боку:

— Кабінету Міністрів України, який своєю постановою затверджує Правила дорожнього руху.

— Верховної Ради України, яка встановлює покарання за перевищення швидкості у Кодексі про адміністративні правопорушення та може вносити зміни до закону «Про дорожній рух». Право законодавчої ініціативи належить Президентові України, народним депутатам України та Кабінету Міністрів України.

— Міністерства регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ, яке затверджує стандарти будівництва велосипедної інфраструктури (Державні будівельні норми ДБН В.2.3-5 «Вулиці та дороги населених пунктів»).

Що буде, якщо цю концепцію втілити в життя?

Кияни, які їздитимуть на велосипедах:

- 1) Менше хворітимуть.
- 2) Рідше потраплятимуть в ДТП.
- 3) Не стоятимуть у заторах, не страждатимуть від тисняви у метро, автобусах, маршрутках, тролейбусах і трамваях.

Завдяки тому, що більше людей віддаватиме перевагу велосипеду, а не авто чи громадському транспорту, на дорогах стане менше машин і заторів, а в громадському транспорті — менше пасажирів і тисняви.

Київ на транспортування тієї ж кількості людей зможе витратити **на 8-16 мільярдів гривень менше**.

Кияни їздитимуть на велосипедах, і жодні стереотипи їм не завадять:

- 1) На велосипеді їздитимуть і в дощ, і в сніг. Немає поганої погоди, є невідповідний одяг.
- 2) Підйоми — не проблема. Для цього є електровелосипеди або передачі.
- 3) Якщо є велодоріжки та велопарковки, велосипед — це безпечно.
- 4) Від бруду рятують крила і низька швидкість.
- 5) Підйом чи розв'язку можна проїхати на автобусі, тролейбусі, трамваї чи фунікулері. Якщо не година-пік.
- 6) Для закупів придбайте велокорзину або велобагажник, для дітей — дитяче крісло або велотрейлер.
- 7) Якщо мер та міські чиновники їздитимуть на роботу на велосипеді, кияни зрозуміють, що велосипед — це не тільки для бідних.

Навіщо потрібна велоінфраструктура?

Чим більше на вулицях автомобілів, тим неприємніше жити у місті. Дептранс хоче це виправити: головними на вулицях міста мають бути не авто, а пішоходи, велосипедисти та громадський транспорт.

Які переваги дає велосипед?

- 1) Навіть пенсіонери та школярі з безкоштовним проїздом у громадському транспорті зможуть доїхати на велосипеді до центру зі спальних районів. ~~Якщо захочуть.~~
- 2) Зменшиться кількість смертельних ДТП та ДТП з каліцтвами, адже частина водіїв пересяде на велосипед. ~~Можливо.~~
- 3) Велосипед дешевше, ніж авто: його дешевше як придбати, так і обслуговувати.
- 4) Велосипедом, як і автомобілем чи громадським транспортом, може користуватися будь-яка здорова людина.
- 5) На велосипеді можна перегнати авто чи метро. Теоретично. Плюс на велосипеді втричі швидше, ніж пішки, можна дістатися, наприклад, з Троєщини до Подолу.
- 6) Велосипед не шумить і не забруднює повітря.
- 7) Велосипедисти рідше хворіють і довше живуть. Тому менше витрачають медичний бюджет міста.

- 8) Якщо переробити автомобільну смугу на дві велодоріжки, можна буде провозити у 8 разів більше людей (8000 людей на годину для велосипеда, дві смуги по 1.5 м, замість 960 людей на годину, одна смуга завширшки 3,5 м).
- 9) Замість 1 авто можна запаркувати 15 велосипедів.
- 10) Велодоріжки в 10-60 разів дешевші, ніж автодороги.
- 11) Велосипеду не потрібне паливе або електроенергія, тому він ~~дає можливість врятуватися при зомбі-апокаліпсисі~~ та дешевший в обслуговуванні, ніж авто та електромобіль.

Велосипед може зробити повітря у Києві чистішим

84% забруднення повітря дають авто.

Якщо пересадити хоча б частину водіїв на екологічно чисті велосипеди, повітря столиці стане чистішим. Колись.

Як розробляють велосипедну інфраструктуру у Європі:

Про це детально написано у трьох посібниках:

- 1) [«Розробка транспортної політики з врахуванням велосипедного руху»](#)
- 2) [«Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту»](#)
- 3) [«PRESTO. Підручник з велосипедної політики»](#)

Де треба побудувати веломаршрути?

Якщо коротко, там, де у 2014 році запропонувала «Асоціація велосипедистів Києва».

Ось тут: <http://kga.gov.ua/files/Shema.pdf>

Не переживайте, що там 2015-й та 2016-й роки, ми це виправимо у фінальній версії.

Які бувають типи веломаршрутів і чим вони відрізняються?

Головні — де більше велосипедистів. Якість виконання найвища. Середня швидкість: 15-25 км/годину.

Другорядні — де менше велосипедистів. Можна робити менш якісно і вже після того, як збудують головні веломаршрути. Але якщо десь ремонтуватимуть дороги, треба облаштовувати такі другорядні маршрути, не чекаючи головних. Середня швидкість — на 5 км/годину менша, ніж на головних: 10-20 км/годину.

Всередині кварталів — якість велодоріжки не має бути вищою, ніж якість тротуарів, щоб пішоходи не ходили велодоріжками. Пішохідний перехід і велосипедний переїзд треба робити на рівні тротуару, створюючи «широкий лежачий поліцейський».

Для відпочинку. Покриття: асфальт або плитка (де багато велосипедистів, пішоходів та трапляються авто); земля, пісок або втрамбований гравій з піском (у парках, заповідниках, біля водойм). Вимоги: щоб до найближчих кущів чи хащів було мінімум 3 метри, щоб були вказівники, куди їхати, щоб було де зупинитися та перепочити.

Якими мають бути веломаршрути?

Безперервними

Щоб можна було доїхати, куди треба, не злазячи з велосипеда. Або зручно під'їхати громадським транспортом.

Прямими

Щоб не блукати чигирями, а проїхати найкоротшим шляхом від пункту А до пункту Б.

Безпечними

Щоб тебе не збили на дорозі машини, щоб не потрапити під колеса вантажівки, щоб тебе не покусали собаки, щоб тебе не пограбували гопніки.

Зручними:

Без вузьких місць

Без підйомів, бордюрів, підземних переходів, сходів, залізничних рейок.

Привабливими:

Щоб було приємно їхати.

Пропоновані маршрути:

Міські маршрути:

1. Троєщина - Центр (пілотний, частково реалізований)
2. Солом'янка - Центр
3. Виноградар - Центр
4. Солом'янка - Поділ
5. Проспект Перемоги - Центр
6. Куренівка - Центр
7. Лісовий масив - Центр
8. Воскресенка - Московський міст - Центр
9. Борщагівка - Центр
10. Оболонь - Поділ - Центр
11. Відрадний - Центр
12. Нивки - Центр
13. Воскресенка - міст Метро - Центр
14. Теремки - Центр

Для відпочинку:

1. Головний маршрут: Європейська площа - Труханів острів - острів Муромець - озеро Алмазне – парк Перемоги - Гідропарк – Набережна (52 км)
2. Північний маршрут: Пуца-Водиця - село Мощун - Межигір'я - дорога на Вишгород
3. Південний маршрут: Феофанія - ВДНГ – Голосієво

4. Південно-дніпровський маршрут - вул. Набережно-Корчуватська - острів Галерний - острів Жуків - вул. Новопирогівська - вул. Лютнева

Приміські:

1. Бровари - Київ (станція метро Чернігівська)
2. Бориспіль - Гора - Щасливе - Київ (станція метро Бориспільська)
3. Васильків - Глеваха - Малютянка - Боярка - Тарасівка - Крюківщина - Вишневе - Київ (станція метро Теремки)
4. Вишеньки - Гнідин - Бортничі - Київ (станція метро Бориспільська)
5. Ірпінь - Київ (станція метро Академмістечко)

Перевезення велосипеда у громадському транспорті

Треба зробити так, щоб можна було перевозити велосипед у громадському транспорті або залишати велосипед більше ніж на 2 години біля зупинок громадського транспорту.

Всюди на найбільших станціях та вузлах пересадок: широкі проходи для велосипедів, піктограми для позначення вагонів або місць для велосипедів, пандуси для велосипедів.

У метрополітені — щоб можна було провозити велосипед без чохла, але не в години пік.

Зробити велопарковки біля станцій. Зробити широкі турнікети для велосипедистів.

У трамваї — щоб були майданчики для велосипедів та двері без середнього поручня, а також платформи в рівень з підлогою вагону.

У тролейбусах і автобусах — зробити кріплення для велосипедів спереду.

Фунікулер — зробити пандус для велосипедів та візків.

Як робити велопарковки

[Прочитайте цей посібник](#), там усе розписано: які є види, які є розміри, які є матеріали, як кріпити на тротуарі, де краще розміщувати.

Як робити систему велопрокату

[Прочитайте цей посібник](#), там усе розписано: бізнес-модель (звідки брати гроші або на чому заробляти), як розташовувати станції велопрокату, які велосипеди краще використовувати в системі велопрокату, ([The Bike Share Planning Guide, PDF, англійською мовою](#) →)

Як зробити так, щоб на велосипедах їздило більше людей

Треба не тільки будувати велошляхи та велопарковки, але й розповідати людям, як вигідно, зручно і корисно для екології та здоров'я їздити велосипедом.

Мало лише розповідати про переваги велосипеда. Слід **заохочувати людей до дії**, щоб вони спробували щодня їздити велосипедом на роботу, на навчання, за покупками та в інших справах. Хто спробує, той переконається, наскільки це швидко, зручно та безпечно.

Щоб переконати майбутніх велосипедистів, які бояться поганої погоди і крутих схилів, опишіть типові життєві ситуації і кажіть, як їх можна вирішити.

За допомогою промокампаній переконуйте, що велосипедом зручно і вигідно їздити:

- *На роботу* (Переконуйте працівників, що вони не стоятимуть у заторах, не переживатимуть, де запаркувати авто, і будуть у кращій фізичній формі. Переконуйте роботодавців, що їхні працівники менше хворітимуть і не займатимуть місця на парковці).
- *До школи* (Якщо батьки вважають, що це небезпечно, запропонуйте їм супроводжувати дитину).
- *За покупками* (Переконуйте покупців, що легкі покупки зручно везти на велосипеді, а власників магазинів, що велопарковки допоможуть їм залучити більше клієнтів).
- *На тренування*
- *На відпочинок та у велотури навколо міста.*

Щоб велосипедисти рідше потрапляти в ДТП,

розповідайте їм, як важливо дотримуватися правил безпеки на дорозі, а саме:

- Велосипедист повинен бути добре **помітним** для водіїв **вдень і особливо вночі**. Для цього є яскравий одяг, світлоповертачі (катафоти), світловідбивні стрічки та плівки, передні та задні фари.
- Велосипедист повинен бути дуже **уважним** на дорозі і знати, як поводитися у складних ситуаціях та як **безпечно їздити у дощ, сніг, при ожеледиці чи вітрі**.
- Велосипедист повинен вміти **доглядати** за велосипедом, щоб він був справним та надійним.

Важливо **навчати дітей**, як правильно і безпечно їздити на велосипеді в місті. Необхідно **проводити у школах спеціальні велоуроки** для дітей за участю батьків або окремі курси після шкільних занять. Діти, які пройдуть курси:

- Знатимуть, як керувати велосипедом
- Умітимуть безпечно поводити себе на дорозі, передбачати можливу небезпеку та уникати її.
- Знатимуть, як взаємодіяти з іншими водіями, пішоходами та велосипедистами.

Щоб водії автомобілів не наражали велосипедистів на небезпеку,

потрібно нагадувати, що на дорозі є велосипедисти, та розповідати водіям:

- З якою швидкістю може рухатися велосипед та яких маневрів від нього можна очікувати.
- Де у велосипедиста «сліпі» зони.
- Як краще обганяти велосипедиста, щоб він не лякався і не потрапляв під колеса інших авто.

Це можна робити в автошколах або на спільних заняттях водіїв та велосипедистів. Посадіть велосипедиста за кермо авто, а водія на велосипед, щоб вони відчули особливості їзди та краще зрозуміли один одного.

Де знайти кваліфікованих спеціалістів для проектування велоінфраструктури

У Києві дуже мало кваліфікованих інженерів, які вміють проектувати дороги, враховуючи потреби велосипедистів. Міські чиновники також мало знають про те, як краще розвивати велосипедну інфраструктуру. Тому слід **навчити інженерів і чиновників, як робити місто зручним і безпечним для велосипедистів** та як заохочувати містян їздити на велосипеді.

Для цього потрібно:

- 1) Розробити спеціалізовану навчальну програму
- 2) Створити **сайт з навчальними матеріалами та довідниками про велосипедну інфраструктуру** (на зразок eltis.org) і постійного його оновлювати.
- 3) **Зобов'язати** міських чиновників та інженерів, які відповідають за велотранспорт, **брати участь у щорічних велосипедних конференціях**. Наприклад, у конференції “[Велофорум](#)”, що останні роки проходить в рамках проекту “Розвиток велотранспорту задля добробуту громад”, виконавцем якого є Асоціація велосипедистів Києва. На такій конференції чиновники та інженери можуть обмінятися досвідом та ідеями із представниками профільних громадських організацій.
- 4) **Вивозити** міських чиновників та інженерів **на екскурсії** до інших міст України, де вже є вдалі приклади велосипедної інфраструктури.

Що потрібно змінити в правилах дорожнього руху

- 1) Знизити дозволену максимальну швидкість у місті (пп. 12.4 та 12.5)
- 2) Посилити покарання за перевищення швидкості (прибрати «безкоштовні» 19 км/год перевищення — 122 стаття КУАП.
- 3) Дозволити велосипедистам їздити смугами громадського транспорту (п. 17.1 та 17.2) і по дорогах, навіть якщо поруч є велодоріжка (п. 6.6, підпункт б).
- 4) Дозволити дітям 7-14 років їздити тротуарами на велосипедах (пп. 6.1 та 6.6).
- 5) Дозволити міській владі зменшувати швидкість на окремих вулицях до 30 км/год. (пп. 12.8 та 12.10.2 (г).

Детальніше — у додатку в кінці.

Що потрібно змінити у стандартах дорожньої розмітки, знаків та світлофорів

Додати у державні стандарти та Правила дорожнього руху

- 1) Велосипедний світлофор
- 2) Знак, який забороняє рух автомобілів, мотоциклів і мопедів, автобусів, але дозволяє рух велосипедистам (+знак скасування).
- 3) Три таблички для позначення двостороннього велосипедного руху.
- 4) Табличку, яка каже, що дія знаку не поширюється на велосипедистів. Наприклад, коли автомобілям проїзд заборонений, а велосипедам дозволений.
- 5) Два знаки для велопішохідних зон, які кажуть велосипедистам, з якого боку їхати — справа чи зліва (+знаки скасування).
- 6) Знак, який дозволяє велосипедистам їхати смугою громадського транспорту.
- 7) Знак, що позначає місце для завантаження/розвантаження (для служб доставки тощо).

Де брати гроші на розвиток велосипедної інфраструктури

1. З бюджету на утримання доріг. Велосипедна інфраструктура дешевша, ніж автомобільна, і тому дозволяє заощадити бюджетні кошти.

2. Зі зборів за паркування. Треба зараховувати гроші, отримані за паркування, у фонд розвитку велосипедної інфраструктури. Це 23-25 мільйонів гривень на рік.

3. З транспортного податку. Його у столичний бюджет платять лише власники дорогих легкових авто не старше 5 років з київською реєстрацією. За останні два роки сума цього податку склала 217 мільйонів гривень.

Для порівняння, першочергові веломаршрути у 2015 році оцінювали в 81 мільйон гривень, а на усі магістральні, другорядні та рекреаційні маршрути вистачило би 680 мільйонів гривень (за підрахунками АВК). Якщо хоча б 10% від цих податків і зборів за 2016 рік направили на розвиток велоінфраструктури в Києві, ми б отримали 6 км шляхів без окремого фінансування з міської транспортної програми.

4. У інвесторів, які братимуть участь в інвестиційних конкурсах. Згідно з умовами конкурсу, інвестор зобов'язується створити велошляхи для під'їзду, місця для зберігання велосипедів тощо. За це йому зменшують суму пайової участі.

5. Комерційні компанії готові власним коштом встановлювати велопарковки біля своїх офісів, а також біля комунальних чи державних підприємств. Але варто спростити для них отримання дозволів.

Додаток: Що потрібно змінити правилах дорожнього руху та стандартах проектування доріг

1) Безпечний швидкісний режим для різних типів вулиць (30/50/70 км/год).

Чинна редакція Правил дорожнього руху	Пропозиції
12.4. У населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 60 км/год. 12.5. У житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год.	Запровадження режиму швидкості 30/50 км/год. значно підвищить безпеку руху, причому максимальна швидкість у густонаселених районах міст має бути 30 км/год. Обмеження швидкості до 60 км/год., яке сьогодні діє в містах (а фактична швидкість інколи становить понад 80 км/год.) є небезпечним фактором для життя і перевищує усі міжнародні норми.
12.8. На ділянках доріг, де створені дорожні умови, що дають можливість рухатися з більш високою швидкістю, за погодженням з Державтоінспекцією рішенням власників доріг або органів, яким передано право на утримання таких доріг, дозволена швидкість руху може бути збільшена шляхом встановлення відповідних дорожніх знаків.	Органи місцевого самоврядування мають право лише підвищувати максимально дозволenu швидкість на окремих вулицях, проте не мають права зменшувати швидкість, окрім як біля шкіл та на інших ділянках на період будівельних/ремонтних робіт (дивись пункт 12.10.2., підпункт г). Це не дозволяє містам організовувати зони стишеного руху (наприклад, з максимальною швидкістю 30 км/год), в таких умовах велосипедисти та інший транспорт можуть безпечно рухатись разом без потреби розмежування.
12.9. Водієві забороняється: б) перевищувати максимальну швидкість, зазначену в пунктах 12.4, 12.5, 12.6 та 12.7, на ділянці дороги, де встановлено дорожні знаки №3.29 «Обмеження максимальної швидкості», №3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості», або на транспортному засобі, на якому встановлено розпізнавальний знак «Обмеження максимальної швидкості» відповідно до підпункту «и» пункту 30.3 цих Правил	
12.10.2. Обмеження дозволеної швидкості руху вводяться постійно виключно: а) на небезпечних ділянках доріг та вулиць (небезпечні повороти, ділянки з обмеженою видимістю, місця звуження дороги тощо); б) у місцях розміщення наземних нерегульованих пішохідних переходів; в) у місцях розташування стаціонарних	

постів Державтоінспекції; г) на ділянках доріг (вулиць), прилеглих до території дошкільних та загальноосвітніх навчальних закладів, дитячих оздоровчих таборів.	
Чинна редакція Кодексу про адміністративні правопорушення	Пропозиції
Стаття 122. Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху Перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину, <...> тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або 50 штрафних балів.	

2) Регулювання проїзду велотранспорту смугами громадського транспорту

Чинна редакція Правил дорожнього руху	Пропозиції
17.1. На дорозі із смугою для маршрутних транспортних засобів, позначеній дорожнім знаком №5.8 «Дорога зі смугою для руху маршрутних транспортних засобів» або №5.11 «Смуга для руху маршрутних транспортних засобів» забороняються рух і зупинка інших транспортних засобів на цій смузі. 17.2. Водій, який повертає праворуч на дорозі із смугою для маршрутних транспортних засобів, що відокремлена переривчастою лінією дорожньої розмітки, може виконувати поворот з цієї смуги. У таких місцях дозволяється також заїжджати на неї під час виїзду на дорогу і для посадки чи висадки пасажирів біля правого краю проїзної частини. Знак 5.11. Смуга для руху маршрутних	

транспортних засобів Смуга призначена лише для транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами попутно із загальним потоком транспортних засобів. Дія знака поширюється на смугу руху, над якою він встановлений. Дія знака, що встановлений праворуч від дороги, поширюється на праву смугу руху.	
---	--

3) Регулювання пріоритетності проїзду перехресть, у тому числі проїзду велосипедистів

Чинна редакція Правил дорожнього руху	Пропозиції
6.5. Якщо велосипедна доріжка перетинає дорогу поза перехрестям, велосипедисти зобов'язані дати дорогу іншим транспортним засобам, що рухаються по дорозі. 10.2. Виїжджаючи на дорогу з житлової зони, дворів, місць стоянки, автозаправних станцій та інших прилеглих територій, водій повинен перед проїзною частиною чи тротуаром дати дорогу пішоходам і транспортним засобам, що рухаються по ній, а з'їжджаючи з дороги — велосипедистам і пішоходам, напрямом руху яких він перетинає. 16.2. На регульованих і нерегульованих перехрестях водій, повертаючи праворуч або ліворуч, повинен дати дорогу пішоходам, які переходять проїзну частину, на яку він повертає, а також велосипедистам, які рухаються прямо в попутному напрямку.	

4) Право їздити на велосипедах для дітей до 14 років

Чинна редакція Правил дорожнього руху	Пропозиції
6.1. Рухатися по дорозі на велосипедах дозволяється особам, які досягли 14-річного віку. Автомобільна дорога, вулиця (дорога) — частина території, зокрема в населеному пункті, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів та обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу. Цей термін включає також спеціально побудовані тимчасові дороги, крім довільно накатаних доріг (колій). 6.6. Велосипедисту забороняється: в) рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках (крім дітей до 7 років на дитячих велосипедах під наглядом дорослих);	

5) Обов'язковість чи необов'язковість використання велосипедних доріжок

Чинна редакція Закону України «Про дорожній рух»	Пропозиції
Стаття 19. Основні права і обов'язки велосипедистів і погоничів тварин Особи, які керують велосипедами без двигунів, мають право: їздити по спеціальних велосипедних доріжках, а в разі їх відсутності - по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю. Стаття 28. Організація руху велосипедистів, гужового транспорту та прогону тварин Рух велосипедистів, гужового транспорту та прогін погоничами домашніх тварин організовуються з використанням дублюючих шляхів, узбіч. На автомобільних дорогах державного значення такий рух	

обмежується.	
Чинна редакція Правил дорожнього руху	Пропозиції
6.6. Велосипедисту забороняється: б) рухатися по автомагістралях і дорогах для автомобілів, а також по проїзній частині, коли поряд облаштовано велосипедну доріжку;	Дати велосипедисту право вибирати: їхати велодоріжкою або проїзною частиною там, де немає конфліктних ситуацій з іншими видами транспорту. У деяких ситуаціях користування велосипедними доріжками повинне бути обов'язковим, наприклад: • Місце вузьке (наприклад, у тунелі чи на мості), а автомобілів багато і вони їдуть на великій швидкості. • По дорозі їздить багато вантажівок. • Велодоріжка відокремлена від автодороги і тротуару та по ній можна їхати 30 км/год • Є багато місця для пішоходів

Додаток: Відкликаний проект закону «[Про велосипедний транспорт](#)»: