

Кисельова М. С.,

молодший науковий співробітник

Науково-дослідного інституту

вивчення проблем злочинності імені

академіка В. В. Сташиса НАПрН України

м. Харків

ЩОДО ПИТАННЯ МІКРОМОБІЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ¹

Електросамокати, електровелосипеди, гіроборди, моноколеса — вже давно стали звичним явищем на вулицях українських міст. З року в рік кількість користувачів засобів мікромобільності зростає у геометричній прогресії, але всі спроби законодавчо врегулювати користування цим видом транспорту як на національному так і на місцевому рівні залишаються відкритими.

За результатами дослідження, проведеного в межах Програми розвитку ООН в Україні, було встановлено наступне: 63% опитаних віддали перевагу засобам мікромобільності через їх швидкість, мобільність, можливість об'їжджати затори та автономність від громадського транспорту, 21% зазначили, що користування згаданими засобами позитивно впливає на їх здоров'я, понад 50% опитуваних мали власний засіб мікромобільності, 23% користувались прокатними електросамокатами, 8.8% планували купити у їх майбутньому [1].

Така ситуація свідчить про популярність засобів мікромобільності, а отже вимагає від нас, як від фахівців галузі з'ясування стану досліджуваного нами питання.

Однією з ключових проблем користування згаданими засобами є відсутність відповідної інфраструктури, а саме велодоріжок, спеціальних стоянок, окремих смуг на головних дорогах, тощо.

І дійсно, практично щодня можна спостерігати ситуацію, коли електросамокати кидають посеред дороги, створюючи перешкоди, як для приватного так і для громадського транспорту. Нерідкими є ДТП, причиною яких стали електросамокати.

За результатами опитування українці до проблем у сфері вуличної інфраструктури віднесли наступні фактори: автомобілецентричність наявної інфраструктури, неінклюзивний міський простір, запаркованість крайніх смуг та тротуарів, відсутність занижень бордюрів, погана якість покриття, надто тривалі фази світлофорів для пішоходів, погане освітлення, небезпечне облаштування люків та зливної каналізації, бруківка, бюрократія та корупція у дорожній сфері [2].

Наразі в українському законодавстві відсутня нормативно-правова база, яка регулювала б порядок використання згаданих транспортних засобів.

Незадекларованими є питання законодавчого визначення поняття «мікромобільності», прав та обов'язків учасників дорожнього руху, які користуються

¹ *Примітка.* Тези підготовлені у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України

засобами мікроромобільності, правила використання мікротранспорту на дорогах із інтенсивним рухом. Прогалиною залишається і стратегічне бачення розвитку мікроромобільності в нашій країні.

В цілому, питання мікроромобільності в Україні є актуальним і потребує комплексного підходу в рішенні викликів, пов'язаних з безпекою наших громадян.

Список використаних джерел:

1. Біла книга мікроромобільності. Що це таке і навіщо вона потрібна. <https://pro-mobility.org/dumka/bila-knyha-mikromobilnosti-shcho-tse-take/структурою та регулюванням>.

2. Біла книга мікроромобільності. URL:
file:///C:/Users/Acer/Downloads/WhiteBook_fin.pdf