

## МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ: ОБМІН ДОСВІДОМ



УДК 351.74(477)(075):37.091.12  
DOI <https://doi.org/10.32782/2709-9261-2025-3-15-20>

**Атаманенко Юлія Юрївна,**

кандидат технічних наук, старший дослідник  
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7423-9880>



**Наливайко Олег Іванович,**

кандидат юридичних наук, доцент  
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2911-2108>



**Цуркаленко Юлія Володимирівна,**

кандидат юридичних наук,  
стипендіатка фонду «Філіп Шварц ініціатива»,  
(Університет Регенсбургу)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9201-4690>

## РОЛЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У ФОРМУВАННІ СТАЛОЇ СИСТЕМИ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ОСВІТИ В УКРАЇНІ

*Статтю присвячено дослідженню ролі Національної поліції у формуванні сталої системи велосипедної освіти в Україні. Проаналізовано навчальну програму предмета «Основи здоров'я», яка була доповнена темами з безпеки руху на велосипеді. Обґрунтовано доцільність залучення працівників Національної поліції до проведення занять із безпечної їзди на велосипеді для школярів. На основі аналізу міжнародного досвіду та українських реалій запропоновано базові стандарти організації навчальних занять, які адаптовані до вікових особливостей та правового статусу юних велосипедистів. **Ключові слова:** велосипедна мобільність, Національна поліція, правове регулювання, безпека дорожнього руху, велосипедна освіта, міжнародний досвід.*

**Постановка проблеми.** Сьогодні велосипед є сучасним трендом транспортно-урбаністичного руху в багатьох країнах світу, адже у 2024 р. Європейський Парламент офіційно визнав велосипед важливим інструментом для досягнення кліматичної нейтральності та сталого розвитку, підкреслюючи його значний потенціал у декарбонізації міського транспорту країн [1]. В Україні, на жаль, велосипед як засіб активного транспорту особливо актуальним став лише в умовах сучасних викликів, таких як пандемія чи воєнні дії, коли він може забезпечити безпечну альтернативу громадському транспорту.

Однак попри численні переваги використання велосипеда серед дітей залишається доволі низьким, причому основними причинами такого явища, які потребують більш детального дослідження наукової спільноти, є недостатній рівень безпеки на дорогах для дітей-велосипедистів та їх освіченість із питань безпечної їзди на велосипедах.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питання щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху та популяризації велосипедного транспорту серед дітей шкільного віку активно обговорюються суспільством та є предметом досліджень як науковців, так і фахівців у галузі дорожнього руху та освітнього процесу. Зокрема, цій тематиці були присвячено наукові здобутки провідних закордонних науковців, таких як: А. Беккер, Дж. Кері, Л. Чіарелло, В. Феррарі, А. Гунія, С. Дженні, Л. Джонсон, Р. Палізано, Д. Шаффнер, А. Спітл, С. Шен, Дж. Шенінг, А. Тевараджа, М. Валлен [2–8]. Наприклад, у науковій роботі «Verkehrsprsychologische und –pädagogische best-practice-Empfehlungen für sichere Verkehrsteilnahme als Rad fahrendes Kind» авторами проаналізовано правові та навчальні рамки велосипедної освіти в Австрії, Німеччині та Швейцарії з психологічного та педагогічного погляду [9]. Джуліана Старк і Майкл Мещик, використовуючи багаторівневий підхід, включаючи тестування на велосипеді та інтерв'ю з дітьми, батьками та вчителями, оцінили навички їзди на велосипеді серед дітей молодшого шкільного віку в Нижній Австрії [7].

Однак попри ґрунтовну й комплексну науково-теоретичну базу міжнародного досвіду багато питань щодо розроблення мінімальних стандартів до організації та проведення навчання безпечної їзди на велосипеді для школярів працівниками Національної поліції в українських школах залишаються дискусійними та такими, що потребують більш ретельного дослідження.

**Метою статті** є розроблення мінімальних стандартів до організації та проведення навчання безпечної їзди на велосипеді для школярів працівниками Національної поліції, спрямованих на підвищення рівня безпеки дорожнього руху та популяризацію велосипедного транспорту серед дітей шкільного віку.

**Виклад основного матеріалу.** На відміну від України в країнах Європи пересування велосипедом є більш поширеним явищем сьогодення [10]. Водночас у кожній країні існує свій підхід до врегулювання правового забезпечення велосипедної мобільності, включаючи мінімальний вік велосипедистів та посилення навчання дітей і молоді безпечної їзди на велосипеді, зокрема працівниками поліції.

Аналіз європейського досвіду правового регулювання мінімального віку велосипедистів демонструє різний підхід до забезпечення права дітей на використання велосипеда, але при цьому не обмежує права дитини добиратися велосипедом до школи. Можна виокремити

три основні нормативні моделі регулювання означеного питання:

1. Модель чіткої вікової детермінації (передбачає законодавче встановлення конкретної вікової межі, яка розмежує право використання тротуару та проїжджої частини велосипедистами, без додаткових кваліфікаційних вимог). Наприклад, у Німеччині, учні 3–4-х класів початкової школи під керівництвом працівників поліції проходять теоретико-практичний курс із безпеки велосипедного руху [11, 12].

2. Модель комбінованого регулювання (базується на поєднанні вікового цензу та кваліфікаційних вимог, які передбачають обов'язкове проходження спеціалізованого навчання та отримання відповідного дозвільного документа для використання проїжджої частини). У Республіці Польща особи віком від 10 до 18 років повинні мати обов'язковий документ – велосипедну картку, яку отримують у результаті демонстрації належного рівня кваліфікації перед керівництвом навчального закладу [13; 14].

3. Модель поступової інтеграції (характеризується наявністю перехідного періоду між етапом обов'язкового використання тротуару та етапом самостійного користування проїжджою частиною, протягом якого неповнолітній велосипедист може пересуватися проїжджою частиною виключно у супроводі повнолітньої особи) [15–17].

Оскільки в Україні велосипедні доріжки зустрічаються доволі рідко і не утворюють транспортної мережі, що унеможливує самостійне пересування дитини велосипедом до школи, найбільш підходящою моделлю для українських реалій є модель поступової інтеграції, яка слугуватиме перехідним етапом, необхідним для розроблення, адаптації та реалізації другої моделі, водночас невідкладно розв'язуючи проблему вікових обмежень.

27 грудня 2024 р. Кабінет Міністрів України прийняв Постанову № 1550 «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках» [18], у якій однією зі стратегічних цілей (Стратегічна ціль 3) є безпечний, людиноцентричний, екологічний та енергоефективний транспорт із курсом на декарбонізацію [19]. Відповідальність за виконання цієї цілі, а саме зниження дорожньо-транспортних пригод (ДТП), кількості травмованих та загиблих у ДТП, покладено на Національну поліцію України. У зазначеній Постанові також акцентується увага на недостатньому рівні розвитку велосипедної мобільності в Україні порівняно з країнами ЄС, що виражається в обмеженій протяжності велосипедної інфраструктури (близько 1 500 км) та її недостатній розгалуженості як у межах населених пунктів, так і між ними. Документ визначає ключові напрями розвитку, серед яких: стимулювання використання велосипедів через розбудову відповідної інфраструктури під час реконструкції та будівництва транспортних споруд, збільшення частки велотранспорту в містах та приміській зоні, забезпечення безпечного велосполучення між населеними пунктами, а також упровадження економічних стимулів для розвитку екологічно чистих видів транспорту, включаючи велосипеди та системи їх прокату. Отже, виходячи із зазначеної Стратегії, перед Національною поліцією України постає завдання зниження кількості ДТП з урахуванням того, що теоретично велосипедистів на дорогах України стане більше. Тому навчання з безпечної їзди велосипедом може відіграти важливу роль у процесі виконання зазначеного завдання.

Доречно зазначити, що в 2021 р. за ініціативи U-Cycle (Громадська організація «Асоціація велосипедистів Києва») в Україні було започатковано національну просвітницьку кампанію «Велосипедом до школи» в межах проекту «Упровадження освіти з безпеки руху на велосипеді в українських школах». Так, у серпні 2022 р. було затверджено навчальну програму предмета «Основи здоров'я» для учнів 6–9-х класів закладів загальної середньої освіти [20], яка була доповнена темами з безпеки руху на велосипеді, а саме: «Правила дорожнього руху для велосипедистів»; «Правила перевезення вантажів і виконання маневрів на велосипеді»; «Безпека пішохода, велосипедиста в місті та за містом, пасажира легкого і вантажного автомобіля, автобуса, поїзда тощо»; «Заходи безпеки під час подорожі на велосипеді»; «Відповідальність пішохода, велосипедиста та порушення Правил дорожнього руху (ПДР)»; «Перша допомога у разі падіння з велосипеда та алгоритм дій при дорожньо-транспортній пригоді»; «Елементи конструкції велосипеда, що впливають на безпеку руху»; «Користь їзди на велосипеді для здоров'я»; «Організація дорожнього руху і модель безпечного дорожнього середовища»; «Велосипед як екологічно чистий транспортний засіб» та ін. Зазначені теми висвітлено в таких розділах навчальної програми, як «Соціальний складник здоров'я» та «Безпека і здоров'я людини».

Запровадження до навчальних матеріалів питань безпеки велосипедистів є інноваційним для українських шкіл. Проте воно є недостатнім, бо початок вивчення правил дорожнього руху на велосипедах у 6-му класі, коли школярі вже досягли 11–12 років, є дещо запізнілим, адже, згідно з результатами проведеного опитування, велосипедна активність дітей починається значно раніше. Так, 54,2% батьків визнали, що їхні діти у віці від 6 до 9 років почали повноцінно кататися на велосипедах з однолітками без нагляду дорослих [21]. Отже, для забезпечення безпеки дітей доцільно розпочинати навчання з відповідних питань раніше, доповнюючи вже впроваджені навчальні матеріали.

Однак постає ще одне нагальне питання – щодо доцільності покладення відповідальності за проведення таких занять на педагогічних працівників. Адже аналіз сучасних досліджень показує на суттєве зростання професійного навантаження освітян: близько 80,0% опитаних педагогів зазначають значне збільшення обсягу їх-

ньої роботи [22]. Окрім того, вчителі зазвичай не мають спеціалізованих знань та практичного досвіду у сфері правил дорожнього руху та особливостей велосипедного руху, якими володіють працівники поліції. Тому у цьому контексті ключову роль може відіграти Національна поліція, яка завдяки своєму авторитету, довірі серед населення та професійним знанням у сфері безпеки дорожнього руху має унікальні можливості для навчання дітей [23; 24], адже поліцейські можуть не лише передавати знання про правила дорожнього руху, а й формувати практичні навички відповідальної поведінки на дорозі, що є запорукою безпеки. Прикладом успішної реалізації такого підходу є досвід Німеччини – країни, де діти щоранку їздять до школи на велосипедах безпечними велодоріжжками. Там велосипед є повноцінним видом транспорту, а водії з повагою ставляться до велосипедистів. Цього вдалося досягти завдяки системній освіті: кожна дитина в німецьких школах отримує ґрунтовні знання з безпечної їзди на велосипеді під керівництвом досвідчених поліцейських, адже поліцейські не лише розповідають про правила, а й виїжджають разом із дітьми на вулиці, відпрацьовуючи навички в реальних умовах.

Слід зазначити, що сьогодні у закладах загальної середньої освіти функціонують кілька категорій поліцейських, які забезпечують безпеку учнів та реалізують превентивні заходи. Зокрема, це представники Служби освітньої безпеки (СОБ), які постійно перебувають у школах відповідно до укладених меморандумів та виконують профілактичні функції [25], шкільні офіцери поліції (ШОП), що працюють за встановленим графіком [26], а також ювенальні поліцейські [27]. Усі вони проводять заняття, спрямовані на підвищення рівня безпеки дітей, мають відповідну професійну підготовку, досвід роботи з дітьми та підлітками, а також володіють необхідними знаннями для здійснення освітньої діяльності. Зокрема, СОБ та ШОП активно проводять у школах заняття з безпеки дорожнього руху, реалізують різноманітні проекти з підвищення рівня безпеки та мають постійний контакт з учнями.

З огляду на сказане, авторським колективом запропоновано базові вимоги щодо організації та проведення навчальних занять поліцейськими в закладах загальної середньої освіти, які сформовані у вигляді окремих навчальних блоків (табл. 1). Навчальні блоки розробле-

Таблиця 1

Етапи навчальних блоків вивчення правил дорожнього руху для велосипедистів

Загальні дані	Перший етап (6–7 років)	Другий етап (9–10 років)
1	2	3
Мета	Сформувані у дітей відповідальне ставлення до безпечної їзди велосипедом по тротуару та навчити правильно використовувати шолом	Сформувані у дітей 9–10 років навички безпечної їзди на велосипеді з урахуванням їхнього правового статусу (заборона їзди по тротуарах, відсутність дозволу на рух по проїжджій частині) та забезпечення їхньої безпеки як активних самостійних учасників дорожнього руху
Загальна тривалість	45 хвилин	45 хвилин
Ресурси	Велосипедний дзвоник, відео та фото про важливість носіння шолома, малюнок велосипеда для позначення важливих елементів згідно із законом, гра в знаки дорожнього руху, відео про світлоповертаючі елементи, вправа з шоломом (набір шоломів різного розміру, дзеркало для самоконтролю дітей під час примірки)	Малюнок велосипеда для позначення важливих елементів безпеки, шоломи (різних розмірів), світловідбиваючі жилети/браслети, велосипедний дзвоник, плакати з дорожніми знаками, сигналами велосипедиста руками та жести регулювальника (роздруковані або на екрані), картки для гри «Мій маршрут» (зображення різних локацій: велодоріжка, парк, перехрестя, тротуар тощо), відео про важливість шолома (наприклад, експеримент з яйцем), дзеркало для перевірки правильності носіння шолома, вірші про сигнали регулювальника (роздруковані або на екрані), картки для вікторини про дорожні знаки та правила

1	2	3
План	Знайомство та вступ (5 хвилин) Мій велосипед та спорядження (20 хвилин) Безпечний велосипед Шолом Бути видимим Правила їзди для юних велосипедистів (15 хвилин) Де можна їздити в 7 років Перетинаємо дорогу правильно Важливі дорожні знаки та сигнали Сигнали руками Супроводжуючий дорослий Висновки до заняття та прощання (5 хвилин)	Знайомство та вступ (5 хвилин) Підготовка до поїздки (15 хвилин) Велосипед Шолом та спорядження Маршрут Правила їзди для юних велосипедистів (20 хвилин) 3.1. Де можна їздити та як (чи можна колоною і т. д.) 3.2. Велодоріжки та велосмуги: в чому різниця 3.3. Правила їзди на велодоріжках 3.4. Перетин дороги 3.5. Сигнали при повороті 3.6. Їзда у парках, прибудинкових територіях і т. д. 3.7. Переїзд колій (як трамвайних, так і залізничних) 3.8. Важливі знаки дорожнього руху та сигнали світлофору 3.9. Сигнали регулювальника 3.10. Де паркувати велосипед Що робити у разі аварії Висновки до заняття та прощання (5 хвилин)

но на основі передового європейського та українського досвіду, зокрема успішних практик німецької поліції щодо впровадження стандартизованих програм велосипедної освіти в школах, та адаптовано відповідно до чинного законодавства України та реалій українського сьогодення.

Третій етап занять проводиться для дітей віком від 14 років, адже, згідно з чинним законодавством України, діти від 14 років набувають статус повноцінного учасника дорожнього руху під час керування велосипедом та мають право пересуватися проїжджою частиною дороги нарівні з іншими транспортними засобами.

Отже, урахувавши повноцінний статус підлітків як учасників дорожнього руху, навчання базується на принципах комплексності та системності, що передбачає опанування «Правил дорожнього руху для велосипедистів», які охоплюють повний обсяг основних положень ПДР щодо велосипедистів, детальні технічні вимоги до велосипеда як транспортного засобу, правила використання велосипедного шолома та іншого захисного спорядження, усі вимоги розділу 6 ПДР без винятків, супутні правила дорожнього руху, що впливають на безпеку велосипедистів, а також повний спектр відповідальності за порушення ПДР.

Для оцінки рівня засвоєння знань і навичок підлітків віком від 14 років доцільно використовувати стандартизовані методи контролю, подібні до тих, що застосовуються під час підготовки водіїв автотранспортних засобів. У багатьох європейських країнах, наприклад в Австрії та Німеччині, для учнів розроблено систему оцінювання, що включає письмове тестування з питань ПДР. В Україні впровадження аналогічної сертифікаційної системи могло б сприяти підвищенню рівня безпеки та відповідальності молодих велосипедистів.

**Висновки.** Із метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху та популяризації велосипедного транспорту серед дітей шкільного віку авторським колективом розроблено та запропоновано базові стандарти навчання безпечної їзди на велосипеді для школярів із залученням працівників Національної поліції. Оскільки поліцейські мають професійну компетентність для проведення занять із безпечної їзди на велосипеді, яка базується на глибокому розумінні правил дорожнього руху та багаторічному досвіді роботи з різноманітними ситуаціями на дорогах, запропоновані нововведення дадуть змогу адаптувати європейські стандарти безпеки до українських реалій та створити основу для формування сталої системи велосипедної освіти для майбутніх поколінь.

#### Список використаних джерел

1. European Declaration on Cycling: The European Parliament, the Council and the European Commission solemnly proclaim the following joint Declaration on Cycling dated 03.04.2024 No. C/2024/2377. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AC\\_202402377](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AC_202402377) (дата звернення: 29.07.2025).
2. Eggermond M., Schaffner D., Studer N., Knecht L., Johnson L. Assessing the effectiveness of an online cycling training for adults to master complex traffic situations. *Accident Analysis & Prevention*. 2025. Vol. 211. DOI: 10.1016/j.aap.2024.107856.
3. Cyr E., Palisano R., Chiarello L., Fragala-Pinkham M. Promoting Cycling Skills and Participation with Two-Wheel Bike Riding for Children with Neurodevelopmental Disorders. *Physical & Occupational Therapy In Pediatrics*. 2025. Vol. 44. DOI: 10.1080/01942638.2024.2309669.
4. Carey J., Toovey R., Spittle A., Imms C., Shields N. Exploring Adaptive Cycling Interventions for Young People with Disability: An Online Survey of Providers in Australia. *Journal of Clinical Medicine*. 2023. Vol. 12. DOI: 10.3390/jcm12175523.
5. Schöning J., Kettler J., Jäger M., Gunia A. Grand Theft Auto-Based Cycling Simulator for Cognitive Enhancement Technologies in Dangerous Traffic Situations. *Sensors*. 2023. Vol. 23. DOI: 10.3390/s23073672.
6. Thevarajah A., Wallen M., Imms C., Lonsdale C., Carey J., Froude E. Impact of adapted bicycle riding on outcomes for children and adolescents with disabilities: A systematic review. *Developmental Medicine & Child Neurology*. 2023. Vol. 65 (4). pp. 429–587. DOI: 10.1111/dmcn.15446.
7. Becker A., Jenny S. No Need for Training Wheels: Ideas for Including Balance Bikes in Elementary Physical Education. *Journal of Physical Education, Recreation & Dance*. 2017. Vol. 88 (4). pp. 14–21. DOI: 10.1080/07303084.2016.1270789.
8. Schoen S., Ferrari V., Valdez A. It's Not Just about Bicycle Riding: Sensory-Motor, Social and Emotional Benefits for Children with and without Developmental Disabilities. *Children*. 2022. Vol. 9(8). DOI: 10.3390/children9081224.

9. Schützhofer B., Rauch J., Uhr A., Bergmeier A., Knessl G., Schürch B. Verkehrspsychologische und – pädagogische best-practice Empfehlungen für sichere Verkehrsteilnahme als Rad fahrendes Kind. *Radfahrausbildung im Ländervergleich*. 2016. no. 4. P. 153. URL: [https://toni-verkehrsfuchs.at/wp-content/uploads/2024/09/Schuetzhofer-et-al.-2016-Radfahren-ZVS\\_04\\_2016\\_153-162.pdf](https://toni-verkehrsfuchs.at/wp-content/uploads/2024/09/Schuetzhofer-et-al.-2016-Radfahren-ZVS_04_2016_153-162.pdf)
10. Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council of 30 June 2021 establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999 (European Climate Law). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj> (дата звернення: 28.07.2025).
11. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV–StVO). URL: [https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund\\_26012001\\_S3236420014.htm](https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm) (дата звернення: 28.07.2025).
12. Polizei Hamburg. *Polizei Hamburg*. URL: <https://www.polizei.hamburg> (дата звернення: 29.07.2025).
13. KODEKS DROGOWY Prawo o ruchu drogowym (Art. 1–2) Przepisy ogólne. URL: <https://kodeks-drogowy.dlakierowcy.info/s/1899/47467-przepisy/167051-Art-1-2-Przepisy-ogolne.htm> (дата звернення: 29.07.2025).
14. Jalgrattaga, pisimopeedi või kergliikuriga liiklemine. URL: <https://www.liikluskasvatus.ee/et/lapsevanemale/1/jalgrattur/reegliid-lapsega-jalgrattaga-soites> (дата звернення: 29.07.2025).
15. Qu'en est-il de la mobilité douce en famille? URL: <https://www.one.be/public/detailarticle/news/quen-est-il-de-la-mobilite-douce-en-famille/> (дата звернення: 29.07.2025).
16. Djeca biciklisti u prometu. URL: <https://mup.gov.hr/policijske-uprave/djeca-biciklisti-u-prometu-238118/234398> (дата звернення: 29.07.2025).
17. Παπαλάμπρος Λ. Μπρώ να κάνω ποδήλατο στον δρόμο; Είναι νόμιμο; – Οι ποδηλάτες, όπως και οι οδηγοί οχημάτων, αλλά και οι μοτοσικλετιστές θεωρούνται από τον ΚΟΚ οδηγοί. Γι, αυτό πρέπει να τηρούν τους κανόνες και όχι να κινούνται όπως θέλουν. URL: [https://www.gocar.gr/useful/law/41463.Podhlata\\_dromos\\_nomima\\_ti\\_isxuei.html](https://www.gocar.gr/useful/law/41463.Podhlata_dromos_nomima_ti_isxuei.html) (дата звернення: 28.07.2025).
18. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках : Постанова Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-p> (дата звернення: 12.08.2025).
19. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV–StVO). URL: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Gesetze-19/allgemeine-verwaltungsvorschrift-aenderung-allgemeine-verwaltungsvorschrift-strassenverkehrs-ordnung.htm?nn=76626> (дата звернення: 11.08.2025).
20. Навчальна програма для закладів загальної середньої освіти : Наказ Міністерства освіти і науки України від 03 серпня 2022 р. № 698. URL: <https://surl.li/sujady> (дата звернення: 12.02.2025).
21. Червінчук А.В., Атаманенко Ю.Ю., Цуркаленко Ю.В. Велосипедна мобільність школярів в Україні: правова регламентація та суспільна думка (за результатами емпіричного дослідження). *Вісник Луганського навчально-наукового інституту імені Е.О. Дідоренка*. 2025. Вип. 1(109) С. 135–147. DOI: 10.32782/2786-9156.109.1.135-147.
22. 54% українських учителів мають професійне вигорання, а три чверті учнів – ознаки стресу. URL: <https://www.village.com.ua/village/city/city-news/335601-54-ukrayinskih-vchiteliv-mayut-profesiyne-vigorannya-a-tri-chverti-uchniv-oznaku-stresu> (дата звернення: 20.08.2025).
23. Мердова О.М., Ухрихіна І.О. Правила етичної поведінки поліцейських: формально-юридичні аспекти. *Правовий часопис Донбасу*. 2025. Вип. 1(90). С. 115–121. DOI: 10.32782/2523-4269-2025-90-115-121.
24. Мердова О.М., Цуркан О.П. Адміністративно-правові засади професійного навчання поліцейських : монографія. Київ : Дакор, 2020. 186 с.
25. Відповіді МОН та МВС на запитання щодо Служби освітньої безпеки. *Нова українська школа*. URL: <https://nus.org.ua/2025/03/06/vidpovidi-mon-ta-mvs-na-zapytannya-shhodo-sluzhby-osvitnoyi-bezpeky/> (дата звернення: 20.08.2025).
26. Лапа О.В. Роль пілотного проекту «Шкільний офіцер поліції» у соціалізації дітей та учнівської молоді. *Духовність особистості: методологія, теорія і практика*. 2016. Вип. 5(74). С. 135–143.
27. Про затвердження Інструкції з організації роботи підрозділів ювенальної превенції Національної поліції України : Наказ Міністерства внутрішніх справ від 19 грудня 2017 р. № 1044. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0686-18#Text> (дата звернення: 12.08.2025).

## References

1. European Declaration on Cycling: The European Parliament, the Council and the European Commission solemnly proclaim the following joint Declaration on Cycling dated 03.04.2024 No. C/2024/2377. Retrieved from: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AC\\_202402377](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AC_202402377) [in English].
2. Eggermond, M., Schaffner, D., Studer, N., Knecht, L., & Johnson, L. (2025). Assessing the effectiveness of an online cycling training for adults to master complex traffic situations. *Accident Analysis & Prevention*, 211. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.107856> [in English].
3. Cyr, E., Palisano, R., Chiarello, L., & Fragala-Pinkham M. (2025). Promoting Cycling Skills and Participation with Two-Wheel Bike Riding for Children with Neurodevelopmental Disorders. *Physical & Occupational Therapy In Pediatrics*, 44. DOI: <https://doi.org/10.1080/01942638.2024.2309669> [in English].
4. Carey, J., Toovey, R., Spittle, A., Imms, C., & Shields, N. (2023). Exploring Adaptive Cycling Interventions for Young People with Disability: An Online Survey of Providers in Australia. *Journal of Clinical Medicine*, 12. DOI: <https://doi.org/10.3390/jcm12175523> [in English].
5. Schöning, J., Kettler, J., Jäger, M., & Gunia, A. (2023). Grand Theft Auto-Based Cycling Simulator for Cognitive Enhancement Technologies in Dangerous Traffic Situations. *Sensors*, 23. DOI: <https://doi.org/10.3390/s23073672> [in English].
6. Thevarajah, A., Wallen, M., Imms, C., Lonsdale, C., Carey, J., & Froude, E. (2023). Impact of adapted bicycle riding on outcomes for children and adolescents with disabilities: A systematic review. *Developmental Medicine & Child Neurology*, 65(4), 429–587. DOI: <https://doi.org/10.1111/dmcn.15446> [in English].
7. Becker, A., & Jenny, S. (2017). No Need for Training Wheels: Ideas for Including Balance Bikes in Elementary Physical Education. *Journal of Physical Education, Recreation & Dance*, 88(4), 14–21. DOI: <https://doi.org/10.1080/07303084.2016.1270789> [in English].

8. Schoen, S., Ferrari, V., & Valdez, A. (2022). It's Not Just about Bicycle Riding: Sensory-Motor, Social and Emotional Benefits for Children with and without Developmental Disabilities. *Children*, 9(8). DOI: <https://doi.org/10.3390/children9081224> [in English].
9. Schützhofer, B., Rauch, J., Uhr, A., Bergmeier, A., Knessl, G., & Schürch, B. (2016). Verkehrspsychologische und –pädagogische best-practice Empfehlungen für sichere Verkehrsteilnahme als Rad fahrendes Kind [Traffic psychological and educational best-practice recommendations for safe traffic participation as a cycling child] . *Radfahrausbildung im Ländervergleich*, 4, 153. Retrieved from: [https://toni-verkehrsfuchs.at/wp-content/uploads/2024/09/Schuetzhofer-et-al.-2016-Radfahren-ZVS\\_04\\_2016\\_153-162.pdf](https://toni-verkehrsfuchs.at/wp-content/uploads/2024/09/Schuetzhofer-et-al.-2016-Radfahren-ZVS_04_2016_153-162.pdf) [in German].
10. Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council of 30 June 2021 establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999 (European Climate Law). Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj> [in English].
11. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV–StVO) [General Administrative Regulation on Road Traffic Regulations (VwV–StVO)]. Retrieved from: [https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund\\_26012001\\_S3236420014.htm](https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm) [in German].
12. Polizei Hamburg. *Polizei Hamburg* [Hamburg Police. Hamburg Police]. Retrieved from: <https://www.polizei.hamburg> [in German].
13. KODEKS DROGOWY Prawo o ruchu drogowym (Art. 1–2) Przepisy ogólne [ROAD CODE Road Traffic Law (Art. 1–2) General provisions]. Retrieved from: <https://kodeks-drogowy.dlakerowcy.info/s/1899/47467-przepisy/167051-Art-1-2-Przepisy-ogolne.htm> [in Polish].
14. Jalgrattaga, pisimopeedi või kergliikuriga liiklemine [Traveling by bicycle, moped or light vehicle]. Retrieved from: <https://www.liikluskasvatus.ee/et/lapsevanemale/1/jalgrattur/reegliid-lapsega-jalgrattaga-soites> [in Estonian].
15. Qu'en est-il de la mobilité douce en famille? [What about soft mobility for families?]. Retrieved from: <https://www.one.be/public/detailarticle/news/quen-est-il-de-la-mobilite-douce-en-famille/> [in French].
16. Djeca biciklisti u prometu [Children cycling in traffic]. Retrieved from: <https://mup.gov.hr/policijske-uprave/djeca-biciklisti-u-prometu-238118/234398> [in Croatian].
17. Παπαλάμπρος Λ. Μπορώ να κάνω ποδήλατο στον δρόμο; Είναι νόμιμο; – Οι ποδηλάτες, όπως και οι οδηγοί οχημάτων, αλλά και οι μοτοσυκλετιστές θεωρούνται από τον ΚΟΚ οδηγοί. Γι, αυτό πρέπει να τηρούν τους κανόνες και όχι να κινούνται όπως θέλουν [Papalambros L. Can I ride a bike on the road? Is it legal? – Cyclists, like vehicle drivers, but also motorcyclists are considered drivers by the Road Traffic Act. Therefore, they must follow the rules and not move as they please.]. Retrieved from: [https://www.gocar.gr/useful/law/41463,Podhlata\\_dromos\\_nomima\\_ti\\_isxyei.html](https://www.gocar.gr/useful/law/41463,Podhlata_dromos_nomima_ti_isxyei.html) [in Greek].
18. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiinoho planu zakhodiv z yii realizatsiui u 2025–2027 rokakh : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 27 hrudnia 2024 roku № 1550 [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030 and approval of the operational plan of measures for its implementation in 2025–2027: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated December 27, 2024 No. 1550]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-n> [in Ukrainian].
19. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV–StVO) [General Administrative Regulation on Road Traffic Regulations (VwV–StVO)]. Retrieved from: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Gesetze-19/allgemeine-verwaltungsvorschrift-aenderung-allgemeine-verwaltungsvorschrift-strassenverkehrs-ordnung.html?nn=76626> [in German].
20. Navchalna prohrama dlia zakladiv zahalnoi serednoi osvity: Nakaz Ministerstva osvity i nauky Ukrainy vid 03 serpnia 2022 roku № 698 [Curriculum for general secondary education institutions: Order of the Ministry of Education and Science of Ukraine dated August 3, 2022 No. 698]. Retrieved from: <https://surl.li/sujady> [in Ukrainian].
21. Chervinchuk, A.V., Atamanenko, Yu.Yu., & Tsurkalenko, Yu.V. (2025). Velosypedna mobilnist shkoliariv v Ukraini: pravova rehlamentatsiia ta suspilna dumka (za rezultatamy empirychnoho doslidzhennia) [Bicycle mobility of schoolchildren in Ukraine: legal regulation and public opinion (based on the results of an empirical study)]. *Visnyk Luhanskoho navchalno-naukovoho instytutu imeni E. O. Didorenka*. Kropyvnytskyi, 1(109), 135–147. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-9156.109.1.135-147> [in Ukrainian].
22. 54% ukrainiskykh vchyteliv maiut profesiine vyhoriannia, a try chverti uchniv – oznaky stresu [54% of Ukrainian teachers suffer from professional burnout, and three-quarters of students show signs of stress]. Retrieved from: <https://www.village.com.ua/village/city/city-news/335601-54-ukrayinskih-vchyteliv-mayut-profesiyne-vigorannya-a-tri-chverti-uchniv-oznaky-stresu> [in Ukrainian].
23. Merdova, O.M., & Ukhrykhina, I.O. (2025). Pravyla etychnoi povedinky politseiskykh: formalno-yurydychni aspekty [Rules of ethical behavior of police officers: formal and legal aspects]. *Pravovyi chasopys Donbasu*, 1(90), 115–121. DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4269-2025-90-115-121> [in Ukrainian].
24. Merdova, O.M., & Tsurkan, O.P. (2020). *Administrativno – pravovi zasady profesiinoho navchannia politseiskykh: monohrafiia* [Administrative and legal principles of professional training of police officers: monograph]. K. : VD «Dakor». 186 p. [in Ukrainian].
25. Vidpovidi MON ta MVS na zapytannia shchodo Sluzhby osvitnoi bezpeky [Answers from the Ministry of Education and Science and the Ministry of Internal Affairs to questions about the Educational Security Service]. *New Ukrainian School*. Retrieved from: <https://nus.org.ua/2025/03/06/vidpovidi-mon-ta-mvs-na-zapytannya-shhodo-sluzhby-osvitnoyi-bezpeky/> [in Ukrainian].
26. Lapa, O.V. (2016). Rol pilotnoho proektu «shkilnyi ofitser politsii» v sotsializatsii ditei ta uchnivskoi molodi [The role of the pilot project “school police officer” in the socialization of children and young students]. *Spirituality of the individual: methodology, theory and practice*, 5(74), 135–143 [in Ukrainian].
27. Pro zatverdzhennia Instruksii z orhanizatsii roboty pidrozdiliv yuvenalnoi preventsii Natsionalnoi politsii Ukrainy : Nakaz Ministerstva vnutrishnikh sprav vid 19 hrudnia 2017 roku № 1044 [On approval of the Instructions on the organization of the work of juvenile prevention units of the National Police of Ukraine: Order of the Ministry of Internal Affairs of December 19, 2017 No. 1044]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0686-18#Text> [in Ukrainian].

**Atamanenko Yuliia,**

Candidate of Technical Sciences, Senior Researcher,  
(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7423-9880>

**Nalyvaiko Oleg,**

Candidate of Law, Associate Professor,  
(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2911-2108>

**Tsurkalenko Yuliia,**

Candidate of Law,  
Philippe Schwarz Foundation Initiative Fellow,  
(University of Regensburg)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9201-4690>

## THE ROLE OF THE NATIONAL POLICE IN FORMING A SUSTAINABLE SYSTEM OF CYCLING EDUCATION IN UKRAINE

*In order to improve road safety and popularize cycling, the role of the National Police of Ukraine in forming a sustainable system of cycling education for schoolchildren was studied. The curriculum of the subject «Fundamentals of Health» was analyzed, which was supplemented with topics on bicycle safety, and the need to start training from an early age was argued due to the early cycling activity of children. The European experience in legal regulation of the minimum age of cyclists was analyzed, which demonstrates a different approach to ensuring the right of children to use a bicycle. Three main regulatory models of regulating this issue were identified, namely: a model of clear age determination; a model of combined regulation and a model of gradual integration.*

*Particular attention was paid to the feasibility of involving police officers who have professional competence and practical experience in the field of road safety in conducting classes on safe cycling for schoolchildren, which include both theoretical and practical aspects, in particular traffic rules, the use of protective equipment and behavior in real road conditions. Based on the analysis of international experience (in particular, Austria, Germany and Poland) and Ukrainian realities, basic standards for organizing training sessions on safe cycling have been developed. Three stages of training have been proposed, adapted to age groups (6–7 years, 9–10 years and 14 years and older), taking into account the legal status of young cyclists and the specifics of the current legislation of Ukraine. For younger schoolchildren (7–8 and 9–10 years), examples of classes have been developed that take into account their psychophysiological characteristics – limited peripheral vision, insufficient development of spatial orientation and impulsive behavior. For adolescents from 14 years of age, who are already full participants in road traffic, it is envisaged to study the full scope of the rules without simplifications, with an emphasis on responsibility and practical skills in real conditions. To assess the level of assimilation of knowledge and skills of adolescents from 14 years of age, it is proposed to use standardized control methods similar to those used during the training of motor vehicle drivers. As an example, the assessment system in Austria and Germany is given, which includes a written test on the Rules of the Road.*

**Key words:** bicycle mobility, National Police, legal regulation, road safety, bicycle education, international experience.

Надіслано до редколегії 18.08.2025  
Рекомендовано до публікації 26.10.2025  
Опубліковано 21.11.2025