

Kyiv School of Economics
Faculty of Social Sciences
Urban Studies and Postwar Reconstruction

REFORM PROPOSAL FOR THE UKRAINIAN MICROMOBILITY
SPHERE BASED ON DOMESTIC AND EUROPEAN
EXPERIENCE

ПРОЕКТ РЕФОРМИ УКРАЇНСЬКОЇ СФЕРИ
МІКРОМОБІЛЬНОСТІ НА ОСНОВІ НАЦІОНАЛЬНОГО ТА
ЄВРОПЕЙСЬКОГО ДОСВІДУ

By
Mykhailo Olehovych Zhur

Supervised by
Nathan Mark Hutson
PhD in Urban Planning and Development

June 2025

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION.....	5
SECTION 1.....	8
1.1 State of practice	8
1.2 Literature review	9
1.3 Methodology	11
SECTION 2.....	12
2.1 National regulation of the micromobility sphere	12
2.2 Regulation of European countries in the sphere of planning and design of bicycle infrastructure	21
2.2.1 Poland	21
2.2.2 Finland.....	25
2.2.3 Netherlands.....	29
SECTION 3.....	36
3.1 Current Prerequisites for the formation and the Concept of Updated Standards in Traffic Regulation system	36
3.1.1 Current Prerequisites for the formation	36
3.1.2 Problem of the current Traffic Regulation system in Ukraine	39
3.1.3 Concept of Updated Standarts.....	41
3.2 Correction of existing inconsistencies in the Ukrainian regulatory system	43
3.3 Amendments in accordance with the new concept of Micromobility regulation	47
CONCLUSIONS.....	56
REFERENCES	58
ANNEX	68
ANNEX A. Technical text of transitional changes	68
ANNEX B. Graphical materials	132

Annotation. Despite demographic problems and the need to increase the economic efficiency of the population for post-war recovery, there is still no centralized work on the formation of a new iteration of Micromobility regulation. It would contribute to increasing the attractiveness of alternative to the car modes of transportation, reducing the level of car use, congestion and road mortality by calming traffic. In conditions when it is impossible to quickly develop public transport with sufficient quality, Micromobility is the main alternative for improving the carrying capacity of urban transport systems in the short term at a relatively low cost.

The material prepared in this thesis (within the framework of the described study) is a module of transitional changes of the Reform proposal for the Ukrainian Micromobility sphere, which includes proposals for changes to the Resolutions of the Cabinet of Ministers, building codes, national standards (and does not propose changes to current laws that require approval by parliament by procedure) necessary for the further implementation of a high quality update of national standards and building codes.

The study uses a qualitative review of the regulatory and legal regulation of planning and designing bicycle infrastructure as a specific component of the Micromobility sphere using the example of Ukraine and European countries. These are Poland as a country with close historical and cultural experience, climate and relief; Finland as a country that, despite the unfavorable cold climate and relief, has become one of the European leaders in the sphere; and the Netherlands, which, despite the unfavorable oceanic climate with a large amount of precipitation for the use of light personal transport, are deservedly considered pioneers of the infrastructure development of the Micromobility sphere and attracting the population to its use. The regulatory framework for road safety is also considered (primarily in Ukrainian legislation). After this, a qualitative analysis of the problems of current road traffic regulations in the above-mentioned countries is carried out as well as comparative analysis of the concepts of possible regulation of the Micromobility sphere. The concept of comprehensive regulation of light personal transport and proposals for updating the current Road Traffic Rules and relevant National Standards are being formed within the framework of the transitional changes module of the Micromobility sector reform in Ukraine. The proposed changes do not affect the national standard DSTU 4092:2024 “Road safety. Traffic lights. General technical conditions”, since this standard came into force only on May 1, 2025 and there is not enough experience in operating facilities and using the standard in infrastructure design. During the study, it was verified that the regulation of infrastructure planning for Micromobility is inferior in quality and sophistication to the European countries considered. But at the same time, Ukraine has, although not a full-fledged regulation of electromobility, it works better than the closest analogue in Finland. If we talk about the regulation of Poland and the Netherlands, it has not stood the test of time, despite the

developed schools of bicycle infrastructure design in these countries. The comparative quality of Micromobility regulation in the road traffic sector of these countries surprised with the leadership of Ukraine and populist restrictions on certain types of transport in other countries.

The work explored the full introduction of light personal transport and electromobility into the Ukrainian road traffic regulation system. It also opened the prerequisites for the formation of a new iteration of a pan-European, and not just mutually understandable, road traffic regulation.

Keywords: urban transportation, micromobility, light personal transport, traffic rules, national standards.

Word count: -

INTRODUCTION

One of the main challenges for Ukraine's post-war recovery in the medium and long term is demography. Studies are already underway that directly analyze demographic problems exacerbated by the war. They emphasize the need to implement measures to improve the ratio of mortality to birth rate, as well as to increase the labor efficiency of the population in order to avoid stagnation of the economy and ensure its development (Tverdostup 2023). In this regard, the transport sector is an important factor that can contribute to or hinder the achievement of set macroeconomic goals through both demographic and economic factors.

The importance of developing and updating the regulation of the Ukrainian transport sector is emphasized by the statistics of the national police. In the period from 2014 to 2024, there were officially 342144 injured in road accidents in Ukraine (Patrol Police of Ukraine 2024). This number is higher than the population figures of half of the regional centers of Ukraine before the escalation of the war (State Statistics Service of Ukraine 2022). At the same time, a significant proportion of the injured received various degrees of disability as a result of road accidents and dropped out of the category of the working-age population. This significantly worsens the consequences of the negative birth rate in Ukraine. Therefore, the impending demographic crisis requires urgent action to reduce road accidents.

The economic component of the transport sector is also significant in Ukrainian practice. According to official documents, Kyiv's share in the national GDP is 24% (Ukraine, Kyiv City Council 2023, 5). That is, almost a quarter of the Ukrainian economy suffers losses due to transport delays caused by the third worst traffic jams in Europe, with a tendency to worsen the situation (Europe: Traffic Index by City 2024). This also directly contradicts the national need to increase the economic efficiency of the population.

The above-described problems have already been formally raised at the state level - the Strategy for Improving Road Safety was adopted (Ukraine, Cabinet of Ministers of Ukraine 2020). This document contributed to the then updating of regulations, however, practice has shown that this was not enough and there remains an urgent need to update planning, design and regulatory approaches to the transport sector.

The existing Ukrainian problems with congestion and road accidents have been accumulating since the mid-twentieth century. They have been tried and are being tried to be solved by extensive development of high-speed automobile infrastructure with the result that is natural according to the Downs-Thompson paradox (Downs 1962, 399; Mogridge 1990, 274). The level of car use has only increased, and traffic jams have worsened. In addition to the fact that the approach does not work, the operation of this

infrastructure is a significant financial burden, which makes it difficult to maintain it at a sufficient level.

Current approaches to the development of urban transport systems identify the lack of a sufficient number of competitive alternative modes of transport as the cause of excessive car use and road accidents. They propose work to increase the attractiveness of using two main modes of transport. These are public transport and micromobility (Muslih et al. 2023, 2-3).

Usually, public transport is an excellent option, because it is actually the skeleton around which the city's transport system is formed. However, the Ukrainian and especially Kyiv specifics are such that obtaining results at the city level will be possible only in the long term, at best - in the medium term. This statement comes from the analysis of the latest reports and archival documents of enterprises in the field of urban passenger transportation. Kyiv previously had 935 tram cars (in 1987) and 1170 trolleybuses (in 1989) on its balance sheet (Auto-Municipal Enterprise "Kyiv Passenger Transport" 1987; 1989). Since then, the city's population has grown noticeably, new neighborhoods have appeared. However, according to the municipal enterprise KyivPasTrans, last year it had only 514 tram cars and 583 trolleybuses on its balance sheet. The decline in the number of rolling stock over the past 35 years in Kyiv is extraordinary even if we do not take into account that the daily output is now even smaller - 168 tram cars and 246 trolleybuses (Kyivpastrans Municipal Enterprise 2024, 4). Even if we ignore personnel and financial issues - such a quantity of transport available for use that would allow us to quickly restore the indicators of earlier releases does not physically exist in all of Europe taken together. Therefore, the expansion of the rolling stock fleet and the corresponding increase in passenger transportation volumes will stretch for decades.

This situation does not negate the need for the above-mentioned actions to develop public transport. On the contrary, micromobility stands out as a tool to compensate for the insufficient public transport, which in the short term should provide conditions for the comfortable use of light personal transport for the majority of the city's population (European Commission 2022).

Micromobility is a component of transport mobility provided by small, lightweight vehicles, such as bicycles, electric scooters and others. High-quality bicycle infrastructure requires significantly lower capital and operating costs per user compared to public and private motor transport. It also has a significantly higher carrying capacity compared to motor infrastructure of the same width. These features are extremely important in the context of the need to increase the carrying capacity of the Street and Road Network. They will help optimize its costs, gradually improving the actual mobility of the population. This will be a

positive factor in increasing the economic efficiency of the population, and will additionally help in the post-war reconstruction of the country.

When studying the infrastructure of countries with developed cycling, it may seem that this level is unattainable for Ukraine due to many reasons, including the current state of the city's street and road networks and cultural features. However, a review of historical photographs shows that even in Amsterdam at one time the transport situation was very close to the current Kyiv one. But even in combination with an unfavorable oceanic climate with a large amount of precipitation, this country has become a world leader in the infrastructure provision of Micromobility. This proves that the main factor in the success of the Micromobility sphere is long-term systematic work with infrastructure, the gradual creation of high-quality regulation, as well as scientifically sound planning for the development of the transport system - not the mythical Dutch "bicycle culture" (See Annex B, Picture 1).

That is why this work aims to update the current regulation of the Micromobility sector with an analysis of both European and national experience. After all, this is the basis that will allow to ensure better national standards and technical regulations (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2014b, p. 17), to consolidate it as a component of the pan-European vector of development of the sector, as well as to influence its definition.

For this purpose, it was decided to draft a reform of the Micromobility sector during the pre-diploma internship at the NGO "U-Cycle" within the rights provided for by current legislation. The thesis will work on a module of transitional changes to current by-laws. It will include changes to the Road Traffic Rules within the framework of the introduction of new regulations in the Micromobility sector, as well as complementary changes to the relevant national standards of Ukraine (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1993, art. 13; Verkhovna Rada of Ukraine 2012, art. 21).

SECTION 1

1.1 State of practice

The Micromobility sector in Ukraine has traditionally been underdeveloped. There was virtually no cycling infrastructure, as well as relevant legislative and regulatory acts. However, the COVID-19 coronavirus pandemic significantly limited the possibilities of using public transport, which is why the population began to look for alternatives.

There was an explosive growth in the number of e-scooters and other means of individual mobility. People tried them en masse, realized that it was convenient and started using them. At that time, the regulation of the sphere was limited to the definition of a bicycle in the traffic rules, so chaos began on the streets of cities. The massive use of e-scooters in Ukraine did not allow us to follow the path of populism and simply ban them, as happened in the Netherlands (Nederland, Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2025, pp. 2, 4), so work began on developing new regulations.

As a result, in 2023 the Law of Ukraine “On Some Issues of the Use of Vehicles Equipped with Electric Engines and on Amendments to Some Laws of Ukraine on Overcoming Fuel Dependence and the Development of Electric Charging Infrastructure and Electric Vehicles” came into force (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2023). This law defines a light personal electric vehicle (including most electric scooters and electric bicycles) and actually equates this category with bicycles. As an initial solution, this law worked extremely well, but the terms were not fully introduced into the Road Traffic Rules (Ukraine, Cabinet of Ministers of Ukraine 2001), where the categorization of light electric vehicles was also not formed. These and other shortcomings in the regulation of the Micromobility sector in Ukraine hinder its development at a time when it is necessary to increase the efficiency of the population's labor (including improving its mobility) for post-war recovery.

To analyze European trends in the field of Micromobility, three countries were selected according to their geographical location and historical experience - Poland, Finland, the Netherlands.

Poland - a Central and Eastern European country was selected due to its close historical and cultural environment, comparable climatic conditions and relief. Finland was selected as one of the leading countries in the development of the field of Micromobility in the conditions of a harsh cold climate and difficult relief. The Netherlands is a pioneer country in the infrastructural provision of the field of micromobility and the share of micromobility in the daily use of the population despite the oceanic climate with frequent precipitation.

The Netherlands, starting in 2020 (Nederland, Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2025), simply started adding individual types of vehicles. This resulted in a large number of very specific vehicle definitions, to which different restrictions apply. This in turn encouraged the creation of vehicles that perform the same function, but in a different form, in order to

avoid being subject to the restrictions. Accordingly, the authorities responded by introducing new definitions and restrictions, which is not a sustainable system of traffic regulation.

Poland began to regulate light electric transport quite early - in 2018 (Poland, SEJM 2018). At first glance, they took a different path from the Netherlands, initially introducing only electric scooters and electric bicycles. However, already in 2021, a new type had to be introduced into the traffic rules: speed-pedelecs, in fact - heavy electric bicycles. This is how the situation in the Netherlands has already developed, so taking into account existing negative experience and prospects for the development of the situation, such regulation is not optimal.

In Finland, basic changes were introduced in 2018, but the main iteration of micromobility regulation appeared just in 2025. Oddly enough, its form is very similar to the Ukrainian law "On Some Issues of the Use of Vehicles Equipped with Electric Engines..." (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2023). As in the Ukrainian regulatory act, electric scooters, electric bicycles and other electric vehicles close to them in characteristics were combined into one term (light electric vehicles). This is a positive change, because such a definition comprehensively covers various vehicles according to key characteristics.

However, along with it, a controversial point was introduced that for this category there is a restriction on the minimum age of a person entitled to drive such a vehicle at 15 years, except for vehicles based on a bicycle. And this fundamentally contradicts the idea of a comprehensive reduction of vehicles with similar characteristics into one category. Again, drawing an analogy with the Netherlands, the issue of the mass appearance of scooter-bikes, to which this regulation will not apply, is only a matter of time.

The foundations of the definition, which will one day become pan-European, are already being traced, because both in Ukraine and in the countries under consideration the same maximum speed limit of 25 km/h was defined. And the most recent regulation (Finnish) also has the same value as the Ukrainian one, the maximum engine power limit of 1000 W. This is important, because European countries, including Ukraine, are signatories to the Vienna Convention on Road Traffic (United Nations 1968; Ukraine, Presidium of the Supreme Soviet of the Ukrainian Soviet Socialist Republic 1974). This requires joint regulation in the future and mutual understanding of the system with the current traffic rules of the signatory countries in the near future. It should be noted that the positive experience of Ukraine in combining vehicles into one category and the negative experience of multiplying vehicle definitions specifies what the micromobility regulation system should be, which will fully incorporate light electric vehicles.

1.2 Literature review

The issue of the development of Micromobility is a relevant subject of both Ukrainian and foreign research. However, we are primarily interested in the Ukrainian context, since it is in it that the proposed update of the Traffic Regulations will be implemented.

In 2019, a dissertation appeared that considered the issue of forming a bicycle network in cities with low use (Chernyshova 2019). It is important that the study was conducted in Ukraine and directly analyzed local specifics. Thanks to this, the distribution of bicycle trips by distance was obtained. It provides additional arguments for the prospects for the development of the Micromobility sector in Ukraine. After all, the high proportion of trips at distances up to 10 km correlates with European practice and proves the relevance of infrastructure development in order to ensure an appropriate transportation offer for the population (Chernyshova 2019, 104).

It is also necessary to note 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” (Ukraine, Cabinet of Ministers of Ukraine 2024). On the one hand, this is an official document that does not directly fall under the category of literature for review. However, this document is the result of many comprehensive studies and long-term lobbying by transport specialists and activists. It defines the strategic vector of development of Ukraine’s transport infrastructure and the research directions that will be relevant during its implementation. This strategy has become a certain step forward, because now sustainable urban mobility plans are finally recognized (formally they are absent in the legislation) and, at least, declaratively, are encouraged by the state. Intentions to develop cycling infrastructure and micromobility as such have also been enshrined. This is an important factor, as it consolidates the official state position on the importance of developing the Micromobility sector, especially in the perspective of the country’s post-war reconstruction.

However, apart from the intentions and the statement of need, the document does not contain any specific plans and measures that would directly or indirectly contribute to the development of cycling infrastructure.

However, it cannot be said that serious work on the development of the sphere is absent - specialized technical documents continue to be published, including the recently implemented national standard DSTU 4092:2024 “Road safety. Road traffic lights. General technical conditions”. The presentation of which in the spring of 2025 and the text itself were used for a more detailed study of the concept and theoretical verification of its operability (@bikecityconsulting 2025).

However, the main benefit of this standard is the introduction of bicycle traffic lights into the regulatory field for the first time in Ukrainian practice. As well as improving the inclusiveness of transport infrastructure for people with color blindness. The updated standard defines the permissible limits of traffic light colors in such a way that they can be distinguished by a person with partial color blindness. This is an important step in improving the accessibility of the Ukrainian transport infrastructure. especially in the context of the need to increase the working capacity of a significant part of the population for the possibility of restoring the country (State Enterprise "UkrNDNC" 2025).

However, if we talk about initiatives to update the regulation of the Micromobility sector, there are also negative examples. For example, a rather scandalous attempt under the

guise of a non-systemic solution to the issue (the only practical changes were a reduction in the maximum permissible speed from 25 km/h to 20 km/h). At the same time, the draft law proposed revising the current provisions in such a way as to prohibit manual means of recording speed, which would significantly complicate police control over compliance by road users with speed limit regimes and, as a result, would increase the number of accidents on the roads.

However, in Ukrainian practice, the phenomenon of proactive work of specialized NGOs in the issue of developing regulatory updates that would contribute to the development of the Micromobility sector is frequent. And these developments are actively involved in the creation of new or updated standards. For example, the new edition of the national standard DSTU 4100:2021 "Road safety. Road signs. General technical conditions" (State Enterprise "UkrNDNC" 2021a) included a significant part of the signs from these developments (Klymenko et al. 2021).

This NGO also conducted research and work on the development of navigation signs to mark the routing of the European international bicycle network EuroVelo and directly the EuroVelo 4 Central Europe Route, the routing of which passes through the territory of Ukraine (Raich 2021). This route is an important noticeable factor in the development of the national Ukrainian bicycle network. This is due to the fact that the communities along which this route runs are actively developing planning documents with plans for the development of the bicycle network to include these routes and flows of tourists and vacationers to the community (LTD "Bespalov LAB" et al. 2023, 52). That is why the work of public organizations on improving regulation is an important factor in the development of the Micromobility sector in Ukraine.

1.3 Methodology

This study uses a comprehensive qualitative approach that combines the analysis of regulatory acts, comparative analysis of the experience of selected European countries, field observations and expert consultations. The overall structure of the methodology consists of the following main components:

- Detailed qualitative review of the legislative and regulatory framework in the field of Micromobility in Ukraine and other European countries;
- Field observations and case analysis of the shortcomings of the current regulation of the Micromobility sector in Ukraine within the framework of the working group "Kyiv City Workshop" at the Center for Road Traffic Organization of the Department of Transport Infrastructure of the city of Kyiv;
- Expert consultations with transport specialists from the considered European countries, as well as Ukraine and representatives of the Patrol Police of Ukraine;
- Comparative analysis of different concepts of possible regulation of Micromobility in the field of road traffic;

- Development of the concept of an updated categorization of transport vehicles and proposals for updating the Ukrainian regulation of the Micromobility sector;

Within the second section, it is planned to carry out a qualitative review of the regulatory and legal regulation of planning and designing bicycle infrastructure as a specific component of the Micromobility sector. The regulation of: Ukraine; Poland as a country with similar historical and cultural experience, climate and relief; Finland as a country that, despite its unfavorable cold climate and relief, has become one of the European leaders in the field; and the Netherlands, which, despite its unfavorable oceanic climate with a large amount of precipitation for the use of light personal transport, are deservedly considered pioneers of the infrastructure development of the Micromobility sector and the involvement of the population in its use.

The third section begins with a review of the regulatory framework for road safety (primarily in Ukrainian legislation). This is followed by a qualitative analysis of the problems of current road traffic regulations in the above-mentioned countries and a comparative analysis of the concepts of possible regulation of the Micromobility sector. Also in this section, the concept of comprehensive regulation of light personal transport and proposals for updating the current Road Traffic Regulations and relevant National Standards within the framework of the transitional changes module of the Micromobility sector reform in Ukraine is being formed.

The main results of the thesis consist of an explanatory note to the proposed legislative changes (Road Traffic Regulations and relevant changes to national standards), as well as comparative tables in Annex A.

Thus, section 1.3 "Methodology" lays the methodological foundation for all subsequent parts of the master's thesis, combining structured work with documents, an in-depth analysis of European practices, as well as real field and advisory data necessary to form a well-founded concept of a renewed micromobility sector in Ukraine.

SECTION 2

2.1 National regulation of the micromobility sphere

An important component of Micromobility is its infrastructure dimension. Both in Ukrainian and international practice, it consists of two components - planning and design of infrastructure. According to established practice, all infrastructure to ensure Micromobility is called bicycle infrastructure, since the bicycle has been the main mode of transport for it for decades.

Planning and design of bicycle infrastructure is included in urban planning (urban development activities), and is a component of the direction of creating social, engineering and transport infrastructure of territories and settlements (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1992a, art. 2). However, there is no mention in the legislation of Ukraine about the mandatory consideration of bicycle infrastructure in urban planning and urban development activities.

Planning of bicycle infrastructure in Ukraine is represented by formal documents on spatial planning (urban development documentation) and informal documents on urban development.

As in the field of urban planning, to which it belongs, planning of bicycle infrastructure in formal urban planning documents is presented at three levels:

1. State level

- *General planning scheme of the territory of Ukraine

- *Planning schemes of individual parts of the territory of Ukraine

2. Regional level

- *Planning schemes of the territories of the Autonomous Republic of Crimea, regions, districts

3. Local level

- *Integrated spatial development plan of the territory of the Territorial Unit

- *General plan of the settlement

- *Detailed plan of territories

At the state level, planning for the development of cycling infrastructure may be part of the Transport System Development in the General Planning Scheme of Ukraine, but the legislation does not require that this component be necessarily included in this document. Its current version was valid until 2021 and has not been extended, although it is still in use. Also, the legislation of Ukraine does not specify who should or can be the customer, developer and executor of the plans of the General Planning Scheme of Ukraine. The composition and content of this document are determined by the Law of Ukraine "On the General Planning Scheme of the Territory of Ukraine" (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2002). Proposals for editing this document may be submitted by the Council of Ministers of the Autonomous Republic of Crimea, the Kyiv City State Administration, and the Municipal Urban Development Administration. The text part of the document is available for review

in the Law of Ukraine “On the General Planning Scheme of the Territory of Ukraine”, which approves its adoption (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2002).

The situation is similar with the Planning Schemes of individual parts of the territory of Ukraine. As in the case of the General Scheme, plans for the development of cycling infrastructure are not mandatory for inclusion in the document, however, if they are present in state-level plans, they must be taken into account in the urban planning documentation of lower levels. The customer of such schemes may be the Verkhovna Rada of the Autonomous Republic of Crimea and regional councils, while the decision on development is made by the Cabinet of Ministers of Ukraine. The executor and developer of such documents are not defined by the legislation. The composition and content of such documents are determined by the order of the Ministry of Reconstruction. The scheme is approved by the customer, and changes and updates may be made to it.

The state level of infrastructure planning is important, as the practice of arranging international cycling routes (the EuroVelo network) is spreading in Europe and in large numbers national cycling routes are planned at a level higher than the regional level. Due to this, even in a long period without support for the development of national cycling routes in Ukraine, the already planned approximate routing of the international cycling route EuroVelo4 will provide an initial impetus for the development of a national cycling network.

At the regional level, planning for the development of cycling infrastructure can be part of the transport component in the Planning Schemes of the regions and the territory of the Autonomous Republic of Crimea, as well as in the Planning Schemes of the districts. As in the case of the State-level Urban Planning Documentation, the presence of cycling infrastructure in them is not mandatory, however, if there were any plans for the development of cycling infrastructure in the State-level urban planning documents, they must be included in the documents of the regional level, although they are not limited to them. The customer of such schemes can be the Verkhovna Rada of the Autonomous Republic of Crimea, regional councils, district councils. The final decision on the development of schemes is made by the Council of Ministers of the Autonomous Republic of Crimea, regional state administrations, district state administrations. They are also defined by law as executors and responsible for monitoring the implementation of the work. The Planning Schemes of the Autonomous Republic of Crimea, regions, and districts are implemented through the approval of the Economic and Social Development Programs (PSER's in ukrainian). The approval of planning schemes, their changes and updates are carried out by the decision of the customer.

At the local level, planning for the development of cycling infrastructure may be part of the transport component in the Comprehensive Plan for Spatial Development of Territories of a territorial community. As with all other formal urban development documents, plans for the development of cycling infrastructure may be absent from these documents. However, if such plans are available in urban development documents at the State and/or regional levels, their inclusion in the Comprehensive Plan for Spatial Development is mandatory.

The list of plans for the development of cycling infrastructure from documents at higher levels is not exhaustive for Comprehensive Development Plans, which may include additional measures. If a document is available, the Comprehensive Plan includes city master plans, planning decisions of general plans of settlements, zoning, historical and architectural reference plans, detailed plans of territories, land management documentation for the entire territory of the community. The customer of the Comprehensive Plan may be a village, settlement or city council, the executor - the executive bodies of village, settlement or city councils, and it must be developed by certified architects and/or land managers selected based on the results of open tenders. The composition and content of this document are determined by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Procedure for Development, Update, Amendments and Approval of Urban Planning Documentation" (Ukraine, Cabinet of Ministers of Ukraine 2021b), the Historical and Architectural Reference Plan and the Zoning Plan. The Comprehensive Plan is coordinated with adjacent territorial communities in accordance with the Land Code. The customer of the Comprehensive Plan is responsible for approving the Comprehensive Plan, and by its decision, changes and updates are made to the document according to the development procedure. Urban planning monitoring and implementation are carried out by the relevant executive body of the settlement.

The General Plan of a Settlement is another urban planning document of the local level, in which the presence of plans for the development of bicycle infrastructure is not mandatory, but which should include such plans if they are available in documents of higher levels, although not limited to them. Its customer is the village, settlement or city council, the executor is the executive bodies of village, settlement or city councils, the Kyiv City State Administration, the SMDA. The development of the General Plan of a Settlement is carried out by certified architects and/or land surveyors based on the results of open tenders. The composition and content of this document are determined by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Regulation on Determining the Format of Electronic Documents of the Comprehensive Plan for the Spatial Development of the Territory of a Territorial Community, the General Plan of a Settlement, the Detailed Plan of the Territory", the Historical and Architectural Reference Plan and the Zoning Plan. The General Plan is coordinated with adjacent territorial communities and approved by the customer. Monitoring and implementation are carried out by the executive body of the relevant settlement. Changes and updates to the General Plan may be made by decision of the customer in accordance with the development procedure and the Law of Ukraine "On Land Management" (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2003).

The detailed plan of the territories details the provisions of the Comprehensive Plan for Spatial Development of Territories of the Territorial Community and the General Plan of the Settlement and must include and detail all plans for the development of bicycle infrastructure specified in documents of higher levels. Its customer is the village, settlement or city council, the executor is the executive bodies of the village, settlement or city councils, the Kyiv City State Administration, the Municipal State Administrative Organization. The development of the detailed plan of the territory is carried out by certified architects and/or land managers based on the results of open tenders. The

composition and content of this document is determined by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On Approval of the Procedure for Development, Update, Amendments and Approval of Urban Planning Documentation” (Ukraine, Cabinet of Ministers of Ukraine 2021b). The customer approves this document, and he may also decide to make changes and updates to this document in accordance with the development procedure and the Law of Ukraine “On Land Management” (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2003).

There is also a practice of informal documents on urban development. Such documents are distinguished by public involvement at an early stage and throughout the process, defining community development goals, collecting formal and informal data, acting, in essence, as a qualitative task for designing further formal urban planning documentation.

Among the legally regulated informal documents on urban development that would include cycling infrastructure at the local level is the Concept of Integrated Territorial Development. Its customer is local governments. The executor should be the Executive Committee or a working group under local governments. Legal entities and individuals can develop the concept. The procedure for developing the Concept, its composition and content must comply with Order No. 172 of the Ministry of Community and Territories Development of Ukraine (Ukraine, Ministry of Community and Territories Development 2022). Interestingly, in this document, the presence of plans for the development of cycling infrastructure is also optional, but mandatory public discussions at the stage of the task, 1st edition and 2nd edition contribute to a situation where all existing Concepts of Integrated Development in one form or another include plans for the development of cycling infrastructure. The concept is approved by local government bodies. It is mandatory for publication with the envisaged monitoring and implementation, based on the results of which changes and updates are possible.

The design of cycling infrastructure is regulated by a set of technical documents, which include the State Building Norms (DBN), Sectoral Building Norms (GBN), and DSTU (known as the State Standards of Ukraine).

The Law of Ukraine “On Building Standards” (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2009) defines State Building Standards as a regulatory act approved by the central executive body that ensures the formation of state policy in the field of construction; Sectoral Building Standards as a regulatory act approved by the central executive body within the limits of its powers in the absence of state building standards or the need to establish requirements for the construction of certain types of structures that specify the requirements of state building standards; and also provides an umbrella term (combining the two aforementioned) of Building Standards as a regulatory act of a technical nature that establishes mandatory requirements for a standardization object in construction.

The initiator/customer of the creation of building standards (the subject of standardization in construction) may be the central executive body that ensures the formation of state policy in the field of construction, or other central executive bodies whose powers include issues of standardization in construction. The Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 438 "On Approval of the List of Subjects of Standardization in Construction" (Ukraine, Cabinet of Ministers of Ukraine 2021a) details this list.

According to Article 21 of the Law of Ukraine "On Public Associations" (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2012), public associations may be the initiators of amendments, as well as participants in the development of regulatory legal acts (and therefore construction standards).

Approval, amendments, and approval of technical specifications for the development and approval of draft construction standards is within the powers of the central executive body that ensures the formation of state policy in the field of construction and in the field of construction standards.

According to Article 11 of the Law of Ukraine "On Building Norms", the application of the State Construction Code, the State Construction Code, or their individual provisions is mandatory for all urban development entities (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2009, Art. 11).

The State Construction Codes that regulate the sphere of bicycle infrastructure design include:

- DBN B.2.2-12:2019 "Planning and development of territories" (Ministry of Regional Development, Construction and Housing and Communal Services of Ukraine 2019)
- DBN V.2.3-4:2015 "Highways. Part I. Design. Part II. Construction" (Ministry of Regional Development, Construction and Housing and Communal Services of Ukraine 2015)
- DBN V.2.3-5:2018 "Streets and roads of settlements" (Ministry of Regional Development, Construction and Housing and Communal Services of Ukraine 2018)

Despite the widespread use of the DSTU abbreviation, the current Ukrainian legislation does not actually contain the term State Standard of Ukraine. This is due to the fact that since 2015 the concept of State Standard of Ukraine has been absent and has been replaced by the term National Standard. According to the Law of Ukraine "On Standardization" (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2014b), it has the following definition - a standard adopted by the national standardization body and available to a wide range of users. And the DSTU abbreviation in the Ukrainian regulatory field remained as an artifact and according to Section 11 "Standard Designation" DSTU 1.5:2015 "Rules for the Development, Teaching and Registration of National Regulatory Documents" (State

Enterprise “UkrNDNTS” 2016, pp. 38-39) is now an index in the designation of the standard and indicates that the technical document is a national standard.

The initiator of the creation of a new national standard under Article 18 of the Law of Ukraine “On Standardization” is an interested party that submits a proposal to the national standardization body. The national standardization body is a state enterprise that is not subject to privatization, according to the Resolution of the Cabinet of Ministers “On determining a state enterprise that performs the functions of a national standardization body” (Ukraine, Cabinet of Ministers of Ukraine 2014), such an enterprise is the “Ukrainian Research and Training Center for Standardization, Certification and Quality Problems”.

Article 8 of the Law “On Standardization” (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2014b, Art. 8) determines that the subjects of standardization in the matter of creating national standards are:

1. central executive body that ensures the formation of state policy in the field of standardization;
2. central executive body that implements state policy in the field of standardization;
3. national standardization body;
4. technical standardization committees;
5. enterprises, institutions and organizations that carry out standardization.

National standards are adopted, cancelled and reinstated by the national standardization body in accordance with Article 11 of this Law.

According to Article 1 of this Law, an interested party is any natural or legal person who has a direct or indirect interest in standardization activities and/or the application of its results. That is, not only executive authorities can initiate the creation of a new standard or the updating of an existing one. After receiving a proposal to create or update an existing standard, it is then considered by the technical standardization committee, which must respond to the refusal or inclusion of the proposal in the national standardization work program no later than 60 calendar days. In case of violation, you can contact the appeals commission if there are grounds to believe that the decision, action or inaction of the national standardization body violated the procedures in the field of standardization. In this case, the content of the national standard cannot be the subject of an appeal.

Typically, compliance with national standards is voluntary, unless their application is mandatory by regulatory legal acts (including the DBN).

National standards governing the design of cycling infrastructure include:

- DSTU 8906:2019 "Planning and design of bicycle infrastructure. General requirements" - the main standard regulating most aspects (State Enterprise "UkrNDNC" 2020b);
- DSTU 2587:2021 "Road safety. Road markings. General technical conditions" (State Enterprise "UkrNDNC" 2021b);
- DSTU 4092:2024 "Road safety. Traffic lights. General technical conditions" (State Enterprise "UkrNDNC" 2025; Bikecity Consulting 2025);
- DSTU 4100:2021 "Road safety. Road signs. General technical conditions. Rules of application" (State Enterprise "UkrNDNC" 2021);
- DSTU 4123:2020 "Road safety. Traffic calming devices. General technical requirements" (the current version of the legislation does not clearly indicate whether these standards apply to cycling - in my proposed amendments, they will apply to bicycles and other types of light personal transport, mopeds, motorcycles) (State Enterprise "UkrNDNC" 2020a);

If necessary, separate standards may be established for some categories of roads and streets. Such standards are developed, put into effect and controlled by ministries, other central executive bodies and enterprises of Ukraine and other authorized bodies in accordance with current legislation (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1993, Art. 40).

Design of bicycle infrastructure in Ukrainian practice mainly takes place on highways. Highway (street) - is a part of the territory, including in a settlement, intended for the movement of vehicles and pedestrians, with all structures located on it. Highways, streets are divided into: public, departmental and private, according to the geographical principle they can be suburban or urban (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1993, Art. 21).

Non-urban public roads are divided into state and local roads. State roads are divided into trunk and other.

Urban streets and roads are divided into trunk streets and roads and streets and roads of local importance.

Regarding the practical application of technical documents in the design, construction and operation of bicycle infrastructure that provides micromobility, since bicycle infrastructure is a component of road infrastructure, legislative regulations on the road sector apply (see Section 3.1.1)

It is declared that the entire complex of works related to road infrastructure must include a list of measures to ensure road safety and inclusiveness (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1993, Section 4). At the same time, it is prohibited to reduce capital costs by reducing measures that affect compliance with the requirements of rules, regulations on road safety and environmental impact assessment. The law also does not allow changing the organization of road traffic in order to increase the intensity of vehicle traffic at the expense of reducing the level of road safety. Formally, material liability is provided for violation of the Articles of this law, and for road owners and managers of road operating organizations, including criminal liability.

However, in the largest cities of Ukraine there are many examples of infrastructure projects that, in order to increase capacity, worsened traffic safety for the most vulnerable road users - pedestrians (among the consequences - fatal accidents), as well as the accessibility of transport infrastructure for low-mobility groups.

In Kyiv, contrary to the “Methodology for making decisions on establishing speed limits other than 50 km/h” (Ministry of Community and Territories Development of Ukraine 2018) of the Ministry of Community and Territories Development, which established requirements for streets where it is safe to raise the maximum speed limit to 80 km/h, appropriate changes were made to the speed limit for years. Since in Ukraine there is no fine for exceeding the speed limit by 20 km/h, a motorist can drive 100 km/h with impunity (Krutko 2022). This happened in 2025 - contrary to the petition (Panchenko 2025) and statements of specialists (NGO "U-Cycle" 2025), on 4 sections of streets in the city (Official portal of the Kyiv City State Administration 2025) this year there was an increase in speed (among those indicated - none meets the criteria of the Methodology of the Ministry of Development of Communities and Territories). At the same time, there has been no precedent of liability by the designer, manager of a road maintenance organization or owner of the road in the years after the restoration of Ukraine's independence. And even in the case of a court hearing - the formal compliance of the object with DSTU and DBN will allow avoiding liability.

Formally, such violations should be limited to the National Police on the basis of Article 52-3 of the Law of Ukraine “On Road Traffic” (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1993, Art. 52-3). After all, it has the authority to participate in the implementation of state policy in the field of ensuring road safety. It is also the police that is assigned the role of approving: proposals for equipping road work sites with traffic management means, projects and schemes for traffic management; project acts for the construction, reconstruction and repair of highways or within the red lines of city streets and roads.

However, in practice, representatives of the National Police often go beyond their authority - in Kyiv, since 2019, a project to organize an above-ground pedestrian crossing near the Universytet metro station has been sabotaged (Krutko 2023; @kyivpassengers 2023). The formal reasons during this time ranged from “lost documents” to a conjecture about a possible deterioration of the traffic situation in the city (which is not within the powers of the Police). And this was despite the conducted transport modeling, the results

of which indicated a reduction in vehicle delays on the site due to better control over the flow (ProMobility 2019). At the same time, in the same period of time, opposite situations also occur - when there was abuse of official position for the implementation of non-standard objects for corrupt purposes (@Public Organization "Passengers of Kyiv" 2024). And even the Road Traffic Organization Scheme itself was developed not by local government bodies, but by the Police, which is not within its powers. Ironically, among the reasons analyzed in this thesis was the Law of Ukraine "On Road Traffic", which does not provide such powers (look Annex B, Picture 2, Picture 3).

Formally, the Law of Ukraine "On Road Traffic" (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1993, Art. 43) requires executive authorities and local self-government bodies to prepare, approve and implement relevant road safety programs. However, in addition to the abstract description of the requirements, they must include:

- analysis of the state of road safety and forecast for a certain period;
- specific justified goals;
- measures, the implementation of which will allow achieving the intended goals;
- the cost of the program and sources of its financing;
- forms and frequency of monitoring the implementation of the program;

more detailed requirements are virtually absent. This leads to logical consequences in the form of high road mortality and a tendency for this indicator to grow in the country. And individual cities that systematically work on the problem are an exception that confirms the rule. After all, the results of their work are based not on regulated procedures, but on the presence of political will to allow specialists to do their job, implementing unpopular, but necessary solutions.

2.2 Regulation of European countries in the sphere of planning and design of bicycle infrastructure

Despite the relatively short period of independent development of the micromobility sector in Ukraine, national legislation and regulatory documents are gradually forming a distinct Ukrainian approach. The task of specialized specialists is to form an updated iteration of the regulation of the sector. However, this regulation should advance in a pan-European vector due to economic ties and obligations within the framework of the Vienna Convention on Road Traffic (United Nations Organization 1968; Ukraine, Presidium of the Verkhovna Rada of the Ukrainian Soviet Socialist Republic 1974).

To consider European practices of regulating planning and designing bicycle infrastructure, as well as - regulating traffic rules (see Section 3.1), three countries were selected according to their geographical location and historical experience - these are Poland, Finland, the Netherlands.

Poland - a Central and Eastern European country was chosen due to its close historical and cultural environment, comparable climatic conditions and relief. Finland was selected as one of the leading countries in the development of Micromobility in difficult terrain and harsh cold climate. The Netherlands is a pioneer country in the infrastructure provision of micromobility and the share of micromobility in everyday use of the population despite the oceanic climate with frequent precipitation.

2.2.1 Poland

The main legislative act regulating spatial planning in Poland is the Act on Planning and Development of Territories (Poland, SEJM 2003). It establishes the legal framework for spatial planning and development in Poland at the national, regional (voivodeship) and local (commune) levels. This Act also regulates the rights and obligations of state authorities and local self-government bodies in the field of planning, approval procedures and public consultations and mechanisms for monitoring the implementation of approved plans, as well as the objectives of sustainable development and environmental protection.

1. State level:

*National Concept of Spatial Development of the Country 2030 (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030)

2. Regional level (voivodeship level):

*Voivodeship Spatial Development Plan (Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa)

3. Local level (commune level):

*Local Spatial Development Plan (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego)

The only formal planning document at the national level in Poland is the National Concept of Spatial Development of the Country 2030 (Polska, RADA MINISTRÓW 2011). This document defines the strategic goals and directions of spatial policy in Poland for 20 years. It is commissioned by the Ministry of Infrastructure (Ministerstwo Infrastruktury). The developers may be the Ministry of Infrastructure (Ministerstwo Infrastruktury), the Commission for Spatial Development under the Council of Ministers (Komisji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju działającej przy Radzie Ministrów), the Central Statistical Office (Główny Urząd Statystyczny) with the involvement of external experts. The document is implemented by the Ministry of Infrastructure (Ministerstwo Infrastruktury) and the Ministry of Development and Technology (Ministerstwo Rozwoju i Technologii, MRiT). The procedure for development, composition and content of the document are determined by the Act on Spatial Planning and Development (Ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). The concept is approved by the Council

of Ministers (Rada Ministrów). The Ministry of Infrastructure (Ministerstwo Infrastruktury) is responsible for the implementation of the provisions of the document, and monitoring is carried out by the Spatial Development Committee (Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju) under the Council of Ministers (Rada Ministrów) and the governors of the voivodeships (Wojewodowie). Changes to the document can be made at any time by decision of the Council of Ministers (Rada Ministrów) according to the procedure similar to the initial approval of the document. As in the case of Ukrainian state-level planning documents, plans for the development of cycling infrastructure are not mandatory for inclusion in the document, however, if they are present in state-level plans, they must be taken into account in the urban planning documentation of lower levels (Polska, RADA MINISTRÓW 2011, p. 47).

At the regional level, planning for the development of cycling infrastructure can be part of the transport component of the Spatial Development Plan of the Voivodeship (Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa). The document is commissioned by the Voivodeship Sejm (sejmik województwa). The Voivodeship Administration (zarząd województwa), usually its Spatial Planning Department (referat planowania przestrzennego), is responsible for the development and implementation of the plan. The procedure for developing, composition and content of this document is determined by the Act on Planning and Development of Territories (Ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). The Voivodeship Sejm (sejmik województwa) approves the plan. Municipalities (Gminy) are responsible for implementing the provisions of the document, and the Voivodeship Marshal's Office (Urząd Marszałkowski Województwa) and the Voivode (Wojewoda) are responsible for monitoring its implementation. Changes to the document are made according to the procedure similar to the initial approval of the document. Plans for the development of cycling infrastructure may not be included in this document, as this is not required by law. However, if such projects are included in the Voivodeship Spatial Development Plan (Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa), their inclusion in the relevant local level documents is mandatory (Polska, RADA MINISTRÓW 2011, pp. 21, 39).

In Polish practice, the local level planning document is the Local Spatial Development Plan (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego). The customer of this document is the municipal council (rada gminy). The plan is developed by the urban planning department of the municipal/city government (wydział planowania przestrzennego urzędu gminy/miasta) with the possibility of involving an external licensed contractor through the order of the city mayor (wójta/ burmistrza/ prezydenta miasta). The document is implemented by the city/municipal government (urząd miasta/gminy). The procedure for developing, composition and content of the document is determined by the Act on Spatial Planning and Development (Ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). The plan is approved by the municipal/city council (rada gminy/miasta). The Department of Spatial Planning (wydziały planowania przestrzennego), the Department of Construction Supervision (Wydział nadzoru budowlanego) and, if necessary, the environmental protection services (Służby ochrony środowiska) and the restorers of monuments (konservator zabytków) are responsible for monitoring and implementing the provisions.

Changes to the document may be made in accordance with the procedure similar to the initial approval of the document (Polska, RADA MINISTRÓW 2011, pp. 15-18, 21).

Infrastructure design, including cycling infrastructure, is regulated by a complex of documents of various types in Polish practice: Polish norms (Polskie Normy, PN); Regulations of the Minister of Infrastructure (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, MI); Instructions and technical guidelines of the General Director of National Roads and Motorways (Wytyczne Główny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA); Instructions and technical guidelines of the Road and Bridge Research Institute (Wytyczne Instytut Badawczy Dróg i Mostów, IBDiM); Instructions and technical guidelines of local governments (Wytyczne Samorządowe)

Polish standard (Polskie Normy, PN) is a standard adopted by the Polish Committee for Standardization, regulated by the Act on Standardization (Polska, SEJM 2002). The initiator/customer of the creation or update of a Polish standard may be industry associations and unions, research and design institutions, specialized executive bodies and the Polish Committee for Standardization (Polski Komitet Normalizacyjny, PKN). Polish standards are usually voluntary documents, provided that other regulatory legal acts do not require the mandatory application of a specific standard.

A Regulation of the Minister of Infrastructure (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, MI) is a subordinate act of the executive branch, which contains technical requirements and conditions mandatory for the design, construction and operation of facilities. These regulations are regulated by the Act on Construction (Polska, SEJM 1994). The initiator/customer may be the Department of Public Roads (Departament dróg publicznych) of the Ministry of Infrastructure (Ministerstwie Infrastruktury) and, in urgent cases, the Council of Ministers (Rada Ministrów) with subsequent approval of the document by the Minister of Infrastructure. Compliance with the provisions of these regulations is mandatory when building road infrastructure (including cycling infrastructure).

Instructions and technical guidelines of the General Director of National Roads and Motorways (Wytyczne Główny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA) are technical documents intended for the design of road infrastructure facilities, including cycling infrastructure. They are regulated by the Act on Public Roads (Polska, SEJM 1985). The initiator/customer of the document may be the Director of National Roads and Motorways (Wytyczne Główny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA) or the members of its board (Zarząd GDDKiA) may entrust the relevant task to the Road Infrastructure Planning Department (Departament Planowania Infrastruktury Drogowej). The provisions of documents of this type are mandatory for national-level roads, or if the work is carried out at state expense, and advisory in other cases (however, in practice these standards are often used as basic and most tested).

Instructions and technical guidelines of the Road and Bridge Research Institute (Wytyczne Instytut Badawczy Dróg i Mostów, IBDiM) are technical standards created by IBDiM as an independent research institution in accordance with the Act on Research Institutes (Polska,

SEJM 2010). The documents contain recommendations on the design, assessment of the quality of the pavement, repair and maintenance of cycle paths, as well as road safety issues. The initiator/customer of these standards may be the Ministry of Infrastructure, the Director General of GDDKiA, municipal and local self-government bodies (Samorządy województw i gmin), as well as private business. The document is approved by the Director of IBDiM. Formally, the implementation of these instructions and technical guidelines is voluntary, but their compliance is often indicated as a condition of the tender for the performance of works. This is due to the fact that these norms are more advanced than the basic standards.

Instructions and technical guidelines of local governments (Wytyczne Samorządowe) are recommendatory standards that define local standards for designing bicycle infrastructure, adapted to the specific conditions of the region. This type of document is regulated by the Act on Spatial Planning and Development (Polska, SEJM 2003). The initiator/customer of the creation or updating of a document may be the provincial government (Zarząd Województwa), or the mayor/mayor/city president (Wójt / Burmistrz / Prezydent Miasta), who, through the project teams (zespoły projektowe) they have formed, involve experts. The provincial council (Rada Województwa) approves documents that apply primarily to the province, and the municipal/city council (Rada Gminy/Miasta) approves documents of the municipal/city level. These standards are mandatory for implementation in the territorial units for which they were compiled and are recommendatory at the national level.

2.2.2 Finland

The main legislative act regulating spatial planning in Finland is the Land Use and Construction Act (Maankäyttö- ja rakennuslaki) of 1 January 2025, which sets the framework for land use planning, construction and development of settlements (Suomi, Suomen eduskunta 2025). Another law that determines aspects of the formation of planning documents at the national and regional levels is Act 503/2005 “On the Transport System and Roads” (Laki liikennejärjestelmästä ja maantiestä) (Suomi, Suomen eduskunta 2006). And the law regulating the formation of planning documents at the local level is Act 132/1999 “On Land Use” (Alueidenkäyttölaki) (Suomi, Suomen eduskunta 2000).

The same law defines the hierarchy of planning instruments:

1. State level:

*National Transport System Plan 2021-2032 (Valtakunnallinen liikennejärjestelmeuntil vuosille 2021–2032)

2. Regional level:

*Regional transport plan (alueelliset liikennejärjestelmeuntilmat)

3. Local level:

*General plan (yleiskaava)

*Detailed plan (asemakaava)

At the national level, the main formal planning document is the National Transport System Plan (Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 2021). Its customer, development coordinator and executor is the Ministry of Transport and Communications (Liikenne- ja viestinsministeriö), which is also responsible for monitoring and implementing the provisions of this document. The plan is approved by the Government of Finland. The procedure for developing, composition and content of this document, as well as other aspects of its development, are determined by Act 503/2005 “On the Transport System and Roads” (Laki liikennejärjestelmästä ja maantiestä) (Suomi, Suomen eduskunta 2006).

As in the case of Ukrainian spatial planning documents, projects from national-level documents must be included in the corresponding regional-level documents.

Important players at the regional level are the ELY centres (Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökesuksista; economic, transport and environmental centres) - regional bodies of state administrations, which, according to Act 897/2009 “On Economic, Transport and Environmental Centres and the Centre for Development and Management of Economic, Transport and Environmental Centres” (Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökesuksista sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökesuksten kehämistelmistel- ja hallintokesuksesta) implement the policies and tasks of three key ministries on the ground: the Ministry of Economic Affairs and Employment, the Ministry of Transport and Communications and the Ministry of the Environment (Suomi, Suomen eduskunta 2010).

At the regional level, the mandatory planning document is the Regional Transport Plan (alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat). The customer of this document is the Regional Councils (maakuntaliitto). The plan is developed either by the Regional Council (maakuntaliitto) directly or through a working group with the participation of ELY centres, municipalities and other interested parties. The plan is also implemented by the Regional Council (maakuntaliitto), with the possibility of involving the ELY centre in technical support for data collection, analysis and consultations with municipalities. The procedure for development, composition and content of the document are determined by Act 503/2005 “On the Transport System and Roads” (Laki liikennejärjestelmästä ja maantēsti) (Suomi, Suomen eduskunta 2006). The document is approved, monitored and implemented by the Regional Council (maakuntaliitto).

As in the case of Ukrainian spatial planning documents, projects from regional-level documents must be included in the corresponding local-level documents, the main regulation of which is carried out by Act 132/1999 “On Land Use” (Alueidenkäyttölaki) (Suomi, Suomen eduskunta 2000).

Important players at the regional level are the ELY centres (Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökesuksista; economic, transport and environmental centres) - regional bodies of state administrations, which, according to Act 897/2009 "On Economic, Transport and Environmental Centres and the Centre for Development and Management of Economic, Transport and Environmental Centres" (Laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökesuksista sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökesuksten kehämistelmistel- ja hallintokesuksesta) implement the policies and tasks of three key ministries on the ground: the Ministry of Economic Affairs and Employment, the Ministry of Transport and Communications and the Ministry of the Environment (Suomi, Suomen eduskunta 2010).

At the regional level, the mandatory planning document is the Regional Transport Plan (alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat). The customer of this document is the Regional Councils (maakuntaliitto). The plan is developed either by the Regional Council (maakuntaliitto) directly or through a working group with the participation of ELY centres, municipalities and other interested parties. The plan is also implemented by the Regional Council (maakuntaliitto), with the possibility of involving the ELY centre in technical support for data collection, analysis and consultations with municipalities. The procedure for development, composition and content of the document are determined by Act 503/2005 "On the Transport System and Roads" (Laki liikennejärjestelmästä ja maantästä) (Suomi, Suomen eduskunta 2006). The document is approved, monitored and implemented by the Regional Council (maakuntaliitto).

As in the case of Ukrainian spatial planning documents, projects from regional level documents must be included in the corresponding local level documents, the main regulation of which is carried out by Act 132/1999 "On Land Use" (Alueidenkäyttölaki) (Suomi, Suomen eduskunta 2000).

At the local level, the main planning document is the General Plan (yleiskaava). Its customer is the City Council (kunnanvaltuusto). The executor of the General Plan is the City Executive Committee (kunnanhallitus) and the relevant spatial planning department in the municipality. The document is developed by the relevant urban planning department of the municipality, or an external firm is involved. The procedure for developing, composition and content of the General Plan (yleiskaava) is carried out in accordance with Act 132/1999 "On Land Use" (Alueidenkäyttölaki) (Suomi, Suomen eduskunta 2000). The document is approved by the City Council (kunnanvaltuusto). If the document was developed for the territory of several municipalities, it is approved by a specially formed joint body (yhteinen toimielin). The Local Building Supervision Authorities (kuntien rakennusvalvonta) and the technical departments of the municipalities are responsible for monitoring and implementing the General Plan. The inclusion of bicycle infrastructure development plans in this document is mandatory.

Another planning document that details the provisions of the General Plan (yleiskaava) at the level of a block or microdistrict is the Detailed Plan (asemakaava). Its customer is the City Council (kunnanvaltuusto). The implementation of the provisions of the document is managed by the City Executive Committee (kunnanhallitus) and the relevant technical department of the municipality (kunnan tekninen toimi). The detailed plan (asemakaava) is

developed by the municipal urban planning department (kunnan kaavoitusyksikkö), or an external contractor engaged by it. The procedure for developing, composition and content of the document is regulated by Act 132/1999 "On Land Use" (Alueidenkäyttölaki) (Suomi, Suomen eduskunta 2000). The Detailed Plan (asemakaava) is approved by the City Council (kunnanvaltuusto). If the document was developed for the territory of several municipalities, it is approved by a specially formed joint body (yhteinen toimielin). The responsibility for monitoring and implementing the provisions of the document lies with the Local Building Supervision Authority (rakennusvalvontaviräsä) together with the Technical Department of the Municipality (kunnan tekninen toimi).

In Finnish practice, the design of bicycle infrastructure is regulated by a set of the following technical documents:

- Building Regulations (Rakentamismääräyskokoelma, RMO)
- Finnish National Standards (Suomin Finlending Standardisoimisliitto, SFS-standardit)
- Finnish Transport Infrastructure Agency Instructions (Liikenneviraston/Väyläviraston ohjeet)
- Municipal Building Regulations (Rakennusjärjestys)

The Building Code (Rakentamismääräyskokoelma, RMO) is a set of mandatory technical requirements that regulate the design, construction and operation of facilities (Suomi, Ympäristöministeriö). The main regulatory act regulating this document is the Building Act (Rakentamislaki) (Suomi, Suomen eduskunta 2023). The development of updates to the Building Code is commissioned exclusively by the Ministry of the Environment (Ympäristöministeriö), which also approves the final version of the document. The use of the Building Code is mandatory for all construction and design work.

The Finnish national standards detail the technical, organizational and methodological requirements for various industries, including bicycle infrastructure. The regulation of the Finnish national standards is carried out in accordance with Regulation (EU) No. 1025/2012 (European Parliament and of the Council 2012). The Finnish Standards Institute (Suomin Finlending Standardisoimisliitto, SFS) and the Government of Finland (Valtioneuvosto) initiate the development of new or updated standards. National standards are approved by the national standards body (in Finland, SFS) or by the Government of Finland by means of a relevant resolution. Compliance with national standards is optional, except for those standards that have been referred to in the Construction Act (Rakentamislaki) (Suomi, Suomen eduskunta 2023) or that have been declared mandatory by a relevant government resolution.

The Finnish Transport Infrastructure Agency's guidelines (Liikennevirasto/ Väylävirasto ohjeet) are technical advisory or mandatory guidelines of the Finnish Transport Infrastructure Agency (Väylävirasto, before the reform - Liikennevirasto), which contain requirements and recommendations for the design, construction, maintenance and operation of public transport routes, in particular - bicycle infrastructure (Väylävirasto Trafikledsverket 2023). The initiator/customer of the development of these guidelines may

be the Transport Infrastructure Agency (Väylävirasto) or the Ministry of Transport and Communications (liikenne- ja viestintäministeriö). The document is approved by the Director General of the Transport Infrastructure Agency (Väylävirasto pääjohta). Compliance with these guidelines is usually voluntary, unless their application is mandatory in other regulatory legal acts, primarily the Construction Act (Rakentamislaki).

2.2.3 Netherlands

The main legislative act regulating spatial planning in the Netherlands is the Environmental Protection Act (Omgevingswet) of 1 January 2024 (Nederland, Staten-Generaal 2024). This law merged previous laws in the field of spatial planning, water management, construction and infrastructure, forming a single legal framework for managing the country's physical environment.

In Dutch practice, infrastructure is divided into 4 infrastructure networks: the main railway network, the main water network, the main water supply network and the main road network (including cycling infrastructure) ("Schonere mobiliteit en slimmer verkeer"). Cycling infrastructure planning in the country, as part of the development planning of the main road network, as in Ukraine, takes place at three levels: national, regional (provinces) and local (municipalities).

At the national level, the work is coordinated by two ministries:

- The Ministry of Infrastructure and Water Management (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) formulates national mobility policy, including cycling infrastructure; develops strategic documents that define long-term goals and measures for the development of cycling infrastructure; coordinates programs aimed at stimulating the use of bicycles (Nederland, Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties 2023);
- The Ministry of the Interior and Kingdom Relations (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) is responsible for spatial planning and housing policy, including the integration of cycling infrastructure into the urban environment; ensures consistency between national and local territorial development plans, including cycling infrastructure development plans; develops regulations that promote the integration of cycling infrastructure into general spatial planning (Nederland, Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties 2024).

The hierarchy of planning documents in Dutch practice is as follows:

1) National level:

Structural vision of infrastructure and spatial planning (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, SVIR);

National vision of the future of bicycle transport until 2040 (Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040, STF 2040)

2) Regional level:

Provincial structural vision (Provinciale Structuurvisie);

Regional transport and mobility plan (Regionaal Verkeer- en Vervoerplan, RVVP);

Provincial transport and mobility plan (Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, PVVP);

3) Local level:

Municipal transport and transportation plan (Gemeenteelijk Verkeer- en Vervoerplan, GVVP);

Mobility plan (Mobiliteitsplan);

Bicycle plan (Fietsplan);

The main planning document for infrastructure development at the state level in the Netherlands is the “Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, SVIR”, which has been in force since 2012 (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012). The customer of this document is the Ministry of Infrastructure and Water Management. The executor may be the executive bodies of the national (including the State Agency for Infrastructure and Water Management (Rijkswaterstaat)), regional local authorities, other state authorities and interested parties. The development of the document is coordinated by the Ministry of Infrastructure and Water Management, with the involvement of other ministries, regional and local authorities, as well as experts and civil society organizations. The procedure for developing, as well as the composition and content of this document, is established by the Spatial Planning Act (Wet ruimtelijke ordening, Wro), which regulates the requirements for the creation of structural visions at national, regional and local levels (Nederland, Staten-Generaal 2021). The SVIR must be available in digital format and posted on the official portal providing free access to spatial plans (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012). The draft document is published for review, after which citizens, organizations and other interested parties have the opportunity to submit their comments and suggestions. The document is approved by the Cabinet of Ministers of the Netherlands. Changes and updates to the SVIR are made in accordance with the Spatial Planning Act (Wro) (Nederland, Staten-Generaal 2021). The implementation of the provisions of this document is monitored by the Environmental Agency (Planbureau voor de Leefomgeving, PBL) and the Institute

for Transport Policy Analysis (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, KiM). These organizations assess progress in achieving the set goals and provide recommendations for policy adjustments.

And the main planning document for the development of bicycle infrastructure in the Netherlands at the state level is the “National Vision for the Future of Bicycle Transport by 2040” (Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040, STF 2040), which sets the goal of integrating the bicycle as a key element of sustainable development, mobility and spatial planning of the country by 2040. Its customer is the Ministry of Infrastructure and Water Management. The executors are the national, regional and local executive authorities, together with which this document was developed. After coordination with the relevant authorities and organizations, the document is approved by the Ministry of Infrastructure and Water Management. Monitoring and implementation of the provisions of the document are carried out by the national, regional and local executive authorities, which are responsible for the measures implemented in their territories.

As in the case of Ukrainian spatial planning documents, projects from national-level documents must be included in the corresponding regional-level documents.

At the regional level, the main long-term planning document is the Provincial Structural Vision (Provinciale Structuurvisie), which defines the long-term policy of the province, including the development of cycling infrastructure. This document is regulated by the Spatial Planning Act (Wro), according to which the Provincial Councils (Provinciale Staten) act as the customer and executor of the provisions of the Provincial Structural Vision (Nederland, Staten-Generaal 2021). The document is developed by the Governors' Councils. The procedure for developing, composition and content of the Provincial Structural Vision is determined by the Spatial Planning Act (Wro). There are no formal requirements for professional and public discussions, but in practice consultations are held regularly during the development of the document. Although the Provincial Structural Vision does not require approval by other levels of government, provinces can coordinate their plans with municipalities and the national government to ensure policy coherence. The Provincial Councils approve the document, and the subsequent monitoring and implementation are carried out by the Governors' Councils, which may make proposals for changes. The changes themselves to the Provincial Structural Vision are made by approving a new or updated version of the document according to a procedure similar to the initial approval.

The Regional Transport and Mobility Plan (Regionaal Verkeer- en Vervoerplan, RVVP) is used to coordinate transport policy (between municipalities, including municipalities belonging to different provinces) at the regional level, including plans for the

development of cycling infrastructure. The customer and developer of this type of document are the Regional Cooperation Bodies (Samenwerkingsorgaan) or Transport Regions (Vervoerregic), which unite several municipalities to jointly solve transport issues. The executive bodies of the provinces (Gedeputeerde Staten) act as the executors. The procedure for developing, composition and content of the RVVP is determined by the Law on Road Traffic and Transport Planning (Planwet Verkeer en Vervoer) (Nederland, Staten-Generaal 1998). The same law stipulates that this document must reflect national objectives in a regional context and integrate local development plans. The RVVP is agreed and coordinated with the participation of municipalities, provinces and other participants in regional cooperation in the form of consultations and discussions, after which the document is approved by the relevant Regional Cooperation Body or Transport Region. They are also responsible for monitoring and implementing the provisions of this RVVP. Changes to this document are made by approving a new or updated version of the document in a procedure similar to the initial approval.

The main transport planning document at the regional level for determining the internal transport policy of the province is the Provincial Transport and Mobility Plan (Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, PVVP). The main regulation of the document is carried out by the Traffic and Transport Planning Act (Planwet Verkeer en Vervoer), including the definition of its development procedure, composition and content. The customer of the PVVP is the Provincial Council (Provinciale Staten), and the developer and executor is the Provincial Executive Council (Gedeputeerde Staten). The document is agreed upon between the participants in regional cooperation, including municipalities, transport operators and other interested parties through consultations and discussions. After that, the PVVP is approved by the Provincial Council, and further monitoring and implementation of the provisions of the document is carried out by the Provincial Executive Council.

As in the case of Ukrainian spatial planning documents, projects from regional-level documents must be included in the corresponding local-level documents.

The main regulation of local-level planning documents in the Netherlands is carried out according to the Traffic and Transport Planning Act (Planwet verkeer en vervoer) (Nederland, Staten-Generaal 1998).

The main planning document at the local level, which determines the municipality's policy regarding all types of transport and the relevant infrastructure, is the Municipal Transport and Transportation Plan (Gemeenteelijk Verkeer- en Vervoerplan, GVVP). The Municipal Council (Gemeenteraad) or the College of Mayor and Councillors (College van burgemeester en wethouders) is the customer and executor of the GVVP. The document is developed by the municipal administration (Gemeenteambtenaren), which may involve external consultants or specialized firms to analyze and prepare the document. The procedure for developing, composition and content of the GVVP is determined by the Traffic and Transport Planning Act (Planwet verkeer en vervoer). Formal approval of the document by other state bodies is not required. The Municipal Council (Gemeenteraad) approves the GVVP. Monitoring and implementation of the provisions is carried out by the College of Mayor and Councillors (College van burgemeester en wethouders). Amendments and updates to the document follow the same procedure as the initial approval.

Another local planning document that focuses on transport infrastructure, including cycling infrastructure, is the Mobility Plan (Mobiliteitsplan). The document is commissioned and implemented by the Municipal Council (Gemeenteraad) or the College of Mayor and Councillors (College van burgemeester en wethouders). In the event of unsatisfactory implementation of the provisions of the Mobility Plan by them, the intervention of the Provincial authorities is possible. The document is developed by the municipal administration (Gemeenteambtenaren) with the involvement of external consultants, if necessary. The procedure for developing, composition and content of the Mobility Plan (Mobiliteitsplan) is determined by the Traffic and Transport Planning Act (Planwet verkeer en vervoer). Formal approval of the document by other state authorities is not required. The Municipal Council (Gemeenteraad) approves the document. Monitoring and implementation are carried out by the College of Mayors and Councillors (College van burgemeester en wethouders). Amendments and updates to the document follow the same procedure as the initial approval.

Also in Dutch practice, a Bicycle Plan (Fietsplan) is used - this is a non-binding local planning document that considers exclusively bicycle infrastructure. Its customer and executor is the Municipal Council (Gemeenteraad) or the College of Mayors and Councillors (College van burgemeester en wethouders), which formulate the general objectives of the Micromobility policy within the scope of their powers. In the event of inaction by these municipal bodies, the Provincial Government may intervene and oblige to make a plan. The Bicycle Plan (Fietsplan) is developed by the municipal

administration (Gemeenteambtenaren), which may involve external consultants. The procedure for developing the document follows the Unified Public Preparation Procedure according to the General Administrative Law Act (Algemene wet bestuursrecht) (Nederland, Staten-Generaal 2015). Formal approval of the Bicycle Plan (Fietsplan) is not required, but it must be in line with the overall mobility strategy, which is formulated at this level in the Municipal Transport and Transportation Plan (Gemeenteelijk Verkeer- en Vervoerplan, GVVP) and the Mobility Plan (Mobiliteitsplan). The document is approved by the Municipal Council (Gemeenteraad) or the College of Mayor and Councillors (College van burgemeester en wethouders). The College of Mayor and Councillors (College van burgemeester en wethouders) is responsible for monitoring and implementing the Bicycle Plan (Fietsplan), which must report annually to the Municipal Council (Gemeenteraad) on progress in achieving the targets. Amendments and updates of the document follow the same procedure as the initial approval.

In Dutch practice, the design of cycling infrastructure is regulated by a set of the following technical documents:

Building Decree (Bouwbesluit)

National Standards NEN (NEN-EN standaarden)

CROW-Recommendations (CROW-richtlijnen)

Rijkswaterstaat-Instructions

Building Decree (Bouwbesluit) (Nederland, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties 2021) - establishes the basic technical requirements for the design, construction, renovation and operation of buildings and structures in accordance with the Housing Act (Woningwet) (Nederland, Staten-Generaal 2025). The initiator/customer of this document is the Ministry of the Interior and Kingdom Relations (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, BZK). The decision is approved by the Dutch Cabinet (Ministerraad). This document is a mandatory regulatory act. Under certain conditions, a deviation permit (afwijningsbesluit) may be obtained by decision of the competent authority, provided that safety is guaranteed.

NEN national standards (NEN-EN standaarden) are regulatory documents based on European EN. They are published by the Netherlands Institute for Standardization (Nederlands Normalisatie-instituut, NEN). These standards are regulated by Regulation (EU) No. 1025/2012 (European Parliament and of the Council 2012). The Dutch Government (Ministerraad), the sectoral Technical Committees (Comité van Kwaliteit en Techniek, CEN/TC) and the national standardisation body - NEN (Nederlands Normalisatie-instituut) can be the initiator/customer of the development of a new standard. Either the national standardisation body or the government of the country approves the document. The use of national standards is voluntary unless a reference to the national standard is made in a building decree (Bouwbesluit) or a government decree.

CROW-recommendations are published technical and infrastructure guidelines from the CROW-Institute for Infrastructure, Public Transport and Spatial Planning (CROW-Kennisplatform Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Ordening). The abbreviation CROW is currently the proper name of the organization, which has remained as an artifact since 2004, when the institution was called the Center for Regulation and Research in the Field of Road Construction, Hydraulic Engineering and Traffic Engineering (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek). This type of technical document is regulated by the Environmental Protection Act (Omgevingswet), which regulates the fields of urban development and environmental exploitation (Nederland, Staten-Generaal 2024). The initiators/customers of the creation of CROW recommendations can be provinces and municipalities (Gemeenten), the Ministry of Infrastructure and Water Resources (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, IenW) and directly the CROW-Institute for Infrastructure, Public Transport and Spatial Planning (CROW-Kennisplatform Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Ordening), which also approves it. Formally, the use of the

document is voluntary except in cases where other legislative acts refer to it; however, in practice, requirements to use the latest CROW recommendations are regularly enshrined in tender documentation or local planning documents.

SECTION 3

3.1 Current Prerequisites for the formation and the Concept of Updated Standards in Traffic Regulation system

3.1.1 Current Prerequisites for the formation

The micromobility sector is a specific component of road traffic and is regulated in Ukraine at the level of laws, resolutions of the Cabinet of Ministers of Ukraine, orders of ministries and other documents.

The Law of Ukraine “On Road Traffic” (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1993) forms the main legislative framework for regulating road traffic throughout Ukraine. According to Article 3 of this law, state management in the field of road traffic and its safety is carried out by the Cabinet of Ministers of Ukraine, specially authorized central executive bodies, executive bodies in the Autonomous Republic of Crimea, local executive bodies and local self-government bodies.

The Road Traffic Rules in Ukraine themselves are not set out in law; they are approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 1306 "On Road Traffic Rules" (Ukraine, Cabinet of Ministers of Ukraine 2001) (on which all other regulatory acts in the field of road traffic should be based), and amendments to the Road Traffic Rules are made by approving amendments to the aforementioned resolution. The following may initiate amendments to the Road Traffic Rules and submit proposals:

Central executive bodies, members of the Cabinet of Ministers of Ukraine, state collegiate bodies, the Council of Ministers of the Autonomous Republic of Crimea, regional state administrations, Kyiv and Sevastopol city state administrations - in accordance with Article 50 of the Law of Ukraine “On the Cabinet of Ministers of Ukraine” (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2014a)

People's Deputies of Ukraine - in accordance with Article 16 of the Law of Ukraine “On the Status of a People's Deputy of Ukraine” (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1992)

Public organizations, enterprises, institutions, individuals - in accordance with Article 1 of the Law of Ukraine "On Citizens' Appeals" (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1996)

Changes are approved by the Cabinet of Ministers of Ukraine in accordance with Article 51 of the Law of Ukraine "On the Cabinet of Ministers of Ukraine" (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 2014a). Amendments made to the resolution by an order of the Cabinet of Ministers of Ukraine shall enter into force from the moment of their adoption, unless these orders establish a later date for their entry into force in accordance with Article 52 of this Law.

Control in the field of road safety shall be exercised by the Cabinet of Ministers of Ukraine, local executive authorities and local self-government authorities, the National Police, other specially authorized state bodies (state control), as well as ministries and other executive authorities (departmental control) (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1993, Art. 52).

Ukraine is a signatory (Ukraine, Presidium of the Supreme Soviet of the Ukrainian Soviet Socialist Republic 1974) to the Vienna Convention on Road Traffic (United Nations 1968), which obliges to harmonize its own traffic rules, road signs and technical standards with European standards, contributing to the reduction of accidents and the development of transport and economic relations.

Definition from the above-mentioned article of the law under paragraph 1.10 of the Traffic Rules:

A driver is a person who drives a vehicle and has a driver's license (tractor driver's license, temporary permit for the right to drive a vehicle, temporary ticket for the right to drive a vehicle) of the appropriate category. A driver is also a person who teaches how to drive a vehicle while being directly in the vehicle (Ukraine, Cabinet of Ministers of Ukraine 2001, paragraph 1.10).

Vehicle - a device designed to transport people and (or) cargo, as well as special equipment or mechanisms installed on it. At the same time, a separate subspecies is distinguished: Mechanical vehicle - a vehicle driven by an engine. This term applies to tractors, self-propelled machines and mechanisms, as well as trolleybuses and vehicles with an electric motor with a power of more than 3 kW.

The scope of micromobility in the current Traffic Rules is limited to bicycle transport. By definition, a Bicycle is a vehicle, except for wheelchairs, that is driven by the muscular power of a person riding it, and a Cyclist is a person who drives a bicycle. At the same time, the movement of cyclists on state highways is limited.

Pedestrians, according to Article 17 of the Law of Ukraine “On Road Traffic” and paragraph 1.10 of the Road Traffic Rules, include persons who participate in road traffic outside of vehicles and do not perform any work on the road (pedestrians also include persons who move in wheelchairs at pedestrian speed, ride a bicycle, moped or motorcycle, carry a sled, stroller, baby carriage or wheelchair) (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1993, art. 17; Cabinet of Ministers of Ukraine 2001, p. 1.10).

According to Article 15 of the Law of Ukraine “On Road Traffic”, the right to drive vehicles of the corresponding category may be granted for the use of the following mechanical vehicles (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1993, Art. 15):

motor vehicles and motorized strollers (categories A1, A) - to persons who have reached the age of 16;

cars, wheeled tractors, self-propelled machines, agricultural machinery, other mechanisms operated on the street and road network, of all types (categories B1, B, C1, C, T), with the exception of buses, trams and trolleybuses, - to persons who have reached the age of 18;

cars with trailers or semi-trailers (categories BE, C1E, CE), as well as those intended for the transportation of oversized, heavy and dangerous goods, - to persons who have reached the age of 19;

buses, trams and trolleybuses (categories D1, D, D1E, DE, T) - for persons who have reached the age of 21.

A driver's license is not required to drive bicycles, light personal electric vehicles and mopeds with a power of up to 3 kW, since they are not mechanical vehicles.

Training, retraining and advanced training of vehicle drivers (obtaining new driver's licenses or higher category driver's licenses) are carried out in accredited institutions regardless of the form of ownership and subordination, which, based on the results of accreditation, have received the appropriate certificate. The requirements for these institutions are determined by the Ministry of Internal Affairs of Ukraine in agreement with the central executive authorities that ensure the formation of state policy in the fields of education and science, transport and labor protection.

The development of safe road behavior skills in children begins in preschool educational institutions from the age of three. Teaching students the Rules of the Road is not mandatory for general education and vocational schools, but if they do, they may undergo a program similar to the driver training programs for categories A1, A, B1, B (Ukraine, Verkhovna Rada of Ukraine 1993, p. 20).

3.1.2 Problem of the current Traffic Regulation system in Ukraine

Практика показала, що цього регулювання, а також інфраструктури було недостатньо. У 2020 році в Україні з'являються перші прокатні електросамокати (Луцька 2020). В умовах санітарних обмежень під час епідемії COVID-19 вони стають популярними у якості конкурентоспроможної альтернативи у порівнянні з особистим автомобільним транспортом. Це відбувається всипереч відсутній інфраструктурі - веломережі у містах фактично відсутні, як і велопарковки.

Масове користування електросамокатами у таких умовах створює хаос у місті - за відсутності велосмуг та велодоріжок самокати на швидкості їздять тротуарами, а через відсутність велопарковок, самокати залишають на тих же тротуарах, заважаючи руху пішоходів, а особливо - маломобільних груп населення.

Проблему посилює те, що електросамокати не відповідають визначенню велосипеда та на той момент залишалися в сірій зоні законодавчого врегулювання дорожнього руху.

Щоб вирішити хаос, електросамокати починають намагатися врегулювати на місцевому рівні. За відсутності достатньої кількості велосипедних парковок міста починають домовлятися з сервісами прокату про створення ерзац-парковок (Kyiv City Council 2021) для електросамокатів, які по суті є відділеними синьою або білою фарбою зонами, де бажано залишити електросамокати. Відсутність обмежень на швидкість та травматизм від руху на тротуарі також намагаються мінімізувати локальними домовленостями. У випадку з шеринговими електросамокатами це працює - домовленою максимальною швидкістю руху орендованих самокатів у містах стає 20 км/год (Стасюк 2021).



Такі міри частково компенсували наявні проблеми, проте не вирішили - на електросамокати, що знаходяться у приватному користуванні ці заходи не вплинули. Тому в 2023 році приймається Закон України “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів”, в межах якого було дане визначення парасолькового терміну для більшої частини моноколес, електросамокатів, електровелосипедів, електроскутерів, - Легкий Персональний Електричний Транспорт (Україна, Верховна Рада України 2023). Скорочено ЛПЕТ - колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумуляування електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину. Цей закон фактично прирівнює ЛПЕТ до велосипедів, проте відповідних змін до Правил дорожнього руху так і не було зроблено.

Також розвиток мікромобільності за рахунок популярності легкого персонального електротранспорту зробив помітною ще одну проблему - для того, щоб вважатися водієм за визначеннями у Правилах дорожнього руху та ЗУ “Про дорожній рух”, необхідно мати дійсні права на керування транспортним засобом. Отже - особи, що користуються транспортними засобами без прав на керування, не підлягають обмеженням та відповідальності як водії. З метою виправлення цього пробілу у законодавстві у Кримінальному кодексі України всі випадки використання терміну Водій уже замінені терміном “Особа, яка керує транспортним засобом” (Україна, Верховна Рада України 2001). У Кодекс України про адміністративні правопорушення ці зміни все ще вносяться (Україна, Верховна Рада Української Радянської Соціалістичної Республіки 1984).

Тим не менш, відповідне визначення та зміни, пов'язані з ним досі не були внесені до ЗУ “Про дорожній рух” та в Правила Дорожнього Руху, що відкриває можливість у судовому порядку оскаржити, що особа, яка керує цим транспортним засобом, не є водієм і у неї значно коротший перелік обов'язків, а відповідно - уникнути відповідальності (Міцкевич 2025).

3.1.3 Concept of Updated Standards

Ядром пропонованої концепції є повноцінне введення легкого електротранспорту та його похідних в систему Правил дорожнього руху. В першу чергу важливо обрати загальний принцип, за яким це якісне введення відбуватиметься. Є три можливі варіанти реалізації задуму:

- Введення нових категорій транспортних засобів (електросамокати, велосипеди з електронною системою допомоги крутіння педалей та ін.);
- Повна заміна існуючої категорії транспортних засобів (велосипед) новим (легкий персональний транспорт);
- Розширення існуючої категорії транспортних засобів

Розглянемо перший варіант, як можна було б ввести персональну електромобільність в чинні правила дорожнього руху. Він передбачає окреме додавання кожної категорії. Враховуючи чинні в законодавстві терміни, до категорії велосипедів додався б легкий персональний електричний транспорт (ЛПЕТ) та велосипеди з електронною системою допомоги крутіння педалей (оскільки юридично вони не є ні велосипедами, ні ЛПЕТ) і на перший погляд це все. Проте з продовженням технічного розвитку періодично виникатиме потреба додавати нові категорії для вирішення пробілів у законодавстві, а наявність переліку різних категорій означатиме поступову появу відмінностей у врегулюванні. Це спричинене тим, що дана категоризація намагається за формою розділити різні транспортні засоби, що часто мають різну специфіку. Проте практика нідерландського регулювання показує, що дуже швидко такі категорії починають множитися і дорегулювання одної категорії результує у появі на ринку попиту на щось проміжне, що за іншої форми виконуватиме ту ж функцію, проте з меншим дискомфортом. А як відповідь на це вводяться нові категорії та регуляції і цикл продовжується. Як результат - поява таких шалених видів транспортних засобів як “широкошинний велосипед” (Фетбайк) (**look Annex B, picture 4**) та “самокатний велосипед” (stepfiets) (**look Annex B, picture 5**), що експлуатуються в першу чергу з метою обходу регуляцій.

Сам факт існування таких транспортних засобів - це не щось погане, проте це не є стійка система регулювання дорожнього руху. Тому відмовившись від вищерозглянутого підходу, було вирішено опрацьовувати варіанти категоризації засобів Мікромобільності за універсальними принципами. Адже різниця між такими перевіреними часом категоріями транспортних засобів як

мопеди та мотоцикли визначається одним-двома реченнями без стимулів створювати рішення, що випадають за межі існуючої системи.

Тому з огляду на досвід розглянутих європейських країн та вже існуючих українських було вирішено робити категоризацію за швидкісним режимом транспортного засобу та тим, що цю швидкість забезпечує (показник потужності двигунів). Тобто найнижча категорія повинна формуватися навколо визначень ЛПЕТ та велосипеда (та відповідями їм за швидкістю), наступна - відповідати мопедам, а найвища - мотоциклам. Як вже було сказано, у такому випадку визначальним фактором категорії стає потужність та швидкість і якщо транспортний засіб виходить за межі однієї категорії, то він просто переходить у вищу, без можливості половинчастими рішеннями якось вийти за межі системи

У транспортній сфері у міжнародній практиці є поширеним неформальний термін легкий персональний транспорт (ЛПТ), що застосовується як парасольковий для всіх транспортних засобів, що забезпечують Мікромобільність. На перший погляд може здатися, що можна просто просто викреслити велосипеди та замінити їх більш обширним терміном ЛПТ. Проте якщо опрацьовувати технічні деталі, то виникає одразу декілька проблем. Значна кількість знаків та об'єктів інфраструктури напряму у назвах посиляються на велосипеди, а основна категорія користувачів буде інша, що вимагатиме повністю перейменовувати знаки, та що найголовніше - види інфраструктури, назви яких є давно усталеними. І що першочергово - через відсутність вказання велосипедів зникає взаємозрозумілість із правилами дорожнього руху інших країн-підписантів Віденської конвенції про дорожній рух.

Тому в результаті аналізу та напрацювань пропозиція була сформована на основі третього підходу - легкий персональний транспорт використовується, проте не заміняє, а доповнює у назві велосипеда. Таким чином оновлена категорія звучить "велосипеди та інший ЛПТ". Оскільки велосипед є архетипічним транспортним засобом для забезпечення Мікромобільності, а також загальнопоширеним терміном він залишається у назві. А оскільки в множину ЛПТ входять велосипеди, то щоб коректно охопити усі інші складові терміну вказується, що це також інший легкий персональний транспорт. Таким чином не виникає потреби перейменовувати види інфраструктури та знаки для уникнення плутанини, що значно простіше технічно, а також - зберігається взаємозрозумілість із правилами дорожнього руху інших країн. Також що важливо - за грамотного визначення терміну, таке формулювання дозволить покрити всі поточні, а також майбутні транспортні засоби, які не підпадають під дію чинних наразі термінів.

Концепція оновлення передбачає значне використання існуючих в законодавстві термінів для спрощення її реалізації. Одним із нових термінів є визначення безпосередньо, що таке ЛПТ, для якого пропонується використання напрацювань по вже чинному врегулюванні самокатів, а саме легкий персональний електричний транспорт (ЛПЕТ). Як показала практика, це визначення, було на диво вдало складене, перебуває у

загальноєвропейському контексті (обмеження у 25км/год для самокатів, яке в тій чи іншій формі присутнє у регулюванні всіх розглянутих країн). Тому пропонується просто його розширити, додавши складові визначення велосипеда із чинних ПДР:

- легкий персональний транспорт - колісний транспортний засіб, який приводиться в рух мускульною силою людини, що знаходиться на ньому та/чи оснащений електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися способом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину.

Отримане визначення покриває як існуючі в чинних регулювання терміни, так і можливі майбутні. Адже базується на двох основних значеннях, що визначають ключові у даній ситуації характеристики транспортних засобів - максимальна швидкість (до 25км/год) та динаміка розгону (до 1кВт).

Наступною категорією в межах системи залишаються мопеди, з окремими доопрацюваннями чинних термінів вони визначають транспортні засоби потужністю до 4кВт. А транспортні засоби потужністю 4кВт і більше порівнюються до мотоциклів

Таким чином формується система, близька до існуючої, проте яка повноцінно інтегрує електросамокати та інші засоби індивідуальної мобільності у систему правил дорожнього руху та закладає фундамент для подальшої актуалізації профільних нормативів та норм (див. Розділ 3.3).

Також підхід цієї системи дозволяє інтегрувати ще один вид транспортних засобів, який наразі не є масовим, проте затребуваність якого зростатиме. Це т.зв. *Accessibility vehicles* - навдяки поточному регулюванню вони порівнюватимуться відповідно до ЛПТ або мопедів та отримають можливість унормовано використовувати транспорту інфраструктуру у повсякденному використанні, що надважливо у повоєнній реінтеграції ветеранів.

Оскільки йдеться про вибудовування повноцінної системи врегулювання, а не половинчастих рішень, то дана пропозиція надає повноцінну можливість збору статистики за відповідними категоріями транспортних засобів, надає можливість глибшого аналізу даних та перспектив для data-driven decisions.

3.2 Correction of existing inconsistencies in the Ukrainian regulatory system

Реалізація вищеописаної концепції оновленого регулювання сфери мікромобільності та технічних документів по ній починається із перехідних змін, необхідних для приведення у відповідність чинного законодавства.

Початися вони мають з оновлення постанов Кабінету Міністрів, юридично - зміни можуть бути затверджені прийняттям однієї постанови Кабінету Міністрів. Тому даний перелік змін іде одним цільним блоком (look Annex A1).

В Українській практиці Департамент патрульної поліції України, що є міжрегіональним територіальним органом Національної поліції України, не має ні окремої команди з Безпеки дорожнього руху, ні посади спеціаліста, що займався б виключно цією сферою. В різні роки відповідні завдання просто покладалися на окремих працівників, що не займалися цією темою постійно. Через це всі зміни до Правил Дорожнього Руху (ПДР) фактично вводилися не як повноцінна складова єдиної системи, а як додатки, якість інтеграції яких до основної системи варіювалася в залежності від відповідальної особи. Це не було виключенням навіть щодо змін, які ініціювало безпосередньо Міністерство Внутрішніх Справ України, що вже говорити про зміни, які ініціювали народні депутати.

Тому вагомою складовою проекту реформи є приведення у відповідність назв знаків, формулювань та визначень у відповідність із іншими пунктами ПДР та національних стандартів.

Помітною проблемою стали пункти правила дорожнього руху, у які з часом додавали різні категорії транспортних засобів. Адже якщо пункти, що від початку включали декілька категорій транспортних засобів, зазначають їх у зростаючому, або спадаючому за розміром порядку, то пункти, в які категорії додавалися, поступово перетворилися у випадковий список. Тому такі пункти унормовуються, з приведенням списку до зростаючого за розміром типових транспортних засобів порядку (look Annex A, Table 1, Rows №49, 73, 74; Table 2, Row №46, 47).

Одним із неспівпадінь є різниця формату пунктів що регулюють рух у житловій зоні (26.2) та пішохідній зоні (26.3). За фактично однакових формулювань вони мають різну структуру, що погіршує сприйняття та читабельність (look Annex A, Table 1, Row №56).

Також він несистемності роботи страждають пункти, що пов'язані з регулюванням руху осіб з інвалідністю. Через це одні пункти вказують на транспортні засоби, на які встановлено розпізнавальний знак "Водій з інвалідністю", а інші починають намагатися перерахувати всі категорії транспортних засобів, на які це встановлення можливе (look Annex A, Table 1, Rows №88).

Прикладом неспівпадіння назв навіть в межах одного блоку знаків є Заборонні знаки 3.2-3.8. Назви перших знаків та їх описи відповідають усім іншим у системі правил дорожнього руху. Проте коли категорії транспортних засобів, щодо яких знаки застосовуються доходить до мопедів, то система ламається. Замість формулювання: "Рух (категорія транспортних засобів) заборонено", - використовується формулювання "рух на транспортних засобах заборонено". І це при тому, що щодо мотоциклів застосовується уніфіковане формулювання. Та ж сама проблема виникає і з наступним знаком - 3.8 "Рух на велосипедах

заборонено". Для уникнення різночитання та повернення уніфікованої системи найменувань, всі назви знаків з цього блоку мають бути приведені до єдиного формату (look Annex A, Table 1, Rows №59-62; Table 2, Rows №4).

Невідповідність визначень дії знаку присутня також у 3.44 "Рух зазначених транспортних засобів заборонено" та 3.45 "Рух зазначених транспортних засобів заборонено". Мало того, що у цих двох випадках визначення однакової суті знаків не однакові, так ще і у відповідному пункту національного стандарту по знаках дорожній воно теж відрізняється (look Annex A, Table 1, Row №63; Table 2, Row №39).

Помітною проблемою виявився блок наказових знаків, що стосуються велосипедної та пішохідної інфраструктури. Адже назви знаків у ньому не відповідають ні прийнятим в українській практиці термінам у державних будівельних нормах та національних стандартах, ні навіть описам цих самих знаків. Тому пропонується корекція назв цих знаків, аби вони відповідали елементам облаштування інфраструктури в українській практиці, а також - принципу використання назв транспортних засобів та учасників дорожнього руху (look Annex A, Table 1, Rows №64-70; Table 2, Rows №8-11, 51-54; Table 3, Row №2).

Схожа ситуація з блоком інформаційно-вказівних знаків, де назва знаків 5.90 "Зона для пішоходів та велосипедистів" та 5.91 "Кінець зони для пішоходів та велосипедистів" не відповідає термінам що використовуються у будівельних нормах, національних стандартах та навіть у інших пунктах правил дорожнього руху (look Annex A, Table 1, Rows №79, 80).

Ще одною масовою зміною в межах пропозиції є приведення використання терміну велосипед та велосипедист (відповідно - легкий персональний транспорт та особа, яка керує легким персональним транспортом) у відповідність із іншими транспортними засобами та особами, що ними керують. Мається на увазі несистемність, коли усі транспортні засоби за винятком велосипеда називаються напряду (автомобіль, вантажівка, і т.д.) і лише велосипед називається за учасником дорожнього руху (велосипедист). Причому - це не окрема система, яка би щодо велосипедів/велосипедистів використовувала виключно формулювання із назвою учасника дорожнього руху, адже у ПДР також часто використовується формулювання саме із назвою відповідного транспортного засобу - велосипеду. І така несистемність щодо конкретно велосипедів та у рідкісних випадках - мопедів зустрічається як у польських чи фінських документах, так і в нідерландських.

Тому в межах даної пропозиції змін повертається єдиний підхід в межах усіх Правил дорожнього руху: коли мова йде про транспортні засоби - використовувати уніфіковані формулювання, що звертаються до транспортного засобу незважаючи від його виду, відповідно - "велосипед" (та/чи легкий персональний транспорт). Коли мова йде про учасників дорожнього руху - використовується термін "велосипедист" (та/чи особа, яка керує легким персональним транспортом) (look Annex A, Table 1, Rows №1, 3-

7, 15, 23, 25, 26, 28, 30, 48-50, 57, 59, 61, 64, 67-70, 73, 74, 78-82, 92; Table 2, Rows №3, 12, 13, 23, 32, 35, 36, 40-44, 46, 47, 51-54, 63; Table 3, Rows №2, 13).

Одним із наслідків несистемної роботи з велосипедним рухом є відсутність вказання цієї категорії транспортних засобів у багатьох нюансних пунктах. Наприклад - формально вимагається встановлення знаку “Навчальний транспортний засіб” на велосипед, оскільки він не зазначений у списку категорії щодо яких це правило не застосовується. Проте це не єдиний випадок. Також формально заборонено на велосипеді їхати крізь пішохідну зону житлову зону з метою транзиту. На практиці це правило звісно ж ігнорується, адже будучи написаним для автомобілів, нюанси просто не розглядалися детальніше (look Annex A, Table 1, Rows №54, 55).

У поточній редакції правил визначення смуги руху з невідомих причин включає в себе зазначення мінімальної ширини смуги руху. Це є некоректним, адже технічні параметри визначаються у державних будівельних нормах та національних стандартах. Окрім цього, таке визначення суперечить іншим пунктам ПДР, оскільки велосипедна смуга, яка цими ж правилами визначена як смуга руху, зазвичай має ширину меншу за 2,75м. Тому пропонується прибрати зазначення мінімальної ширини смуги руху з визначення. А також доповненням визначення формалізувати використання віх дорожніх для позначення смуг руху, що активно застосовується в Україні (look Annex A, Table 1, Row №16).

Чинні правила дорожнього руху у пункті 8.6 дають перелік вичерпний перелік дорожнього обладнання. Незважаючи на широке застосування в Україні, такий вид дорожнього обладнання як віхи дорожні формально не входять до цього переліку, що має бути виправлено (look Annex A, Table 1, Row №32).

Незважаючи на активне застосування велосипедних та велопішохідних світлофорів в Українській містах, вони формально відсутні в чинних правилах дорожнього руху. З введенням у дію нової редакції національного стандарту по світлофорному регулюванню такі світлофори були офіційно додані в українське законодавчо-нормативне поле. Для виправлення цієї невідповідності та розяснення дії велосипедного та велопішохідного світлофорів пропонується введення змін (look Annex A, Table 1, Rows №33, 35, 36).

Національний стандарт зі світлофорного регулювання вказує на можливість використання світлофорів з чотирма сигналами біло-місячного кольору для регулювання руху усього громадського транспорту. Проте у правилах дорожнього руху така можливість не зазначена, а дія цього виду світлофору закріплена лише за рухом трамваїв, що суперечить чинному регулюванню. Виправлення цієї та сукупних невідповідностей ПДР та ДСТУ щодо “трамвайних світлофорів” пропонується в даному блоці змін (look Annex A, Table 1, Row №34).

Також чинна редакція формально не забороняє рух механічних транспортних засобів велоінфраструктурою, адже її просто немає у відповідному пункті

заборон. Так само як і немає формальної заборони паркування на велоінфраструктурі. Це має бути виправлено разом із дотичними проблемами чинного регулювання (look Annex A, Table 1, Rows №37, 38, 45, 46).

Можливість для органів місцевого самоврядування підвищувати безпеку дорожнього руху за рахунок обмеження дозволеної швидкості руху є невід'ємною частиною практики розглянутих європейських країн. Проте в Україні такої можливості формально немає, або вона дуже обмежена штучними перепонами, що має бути виправлено (look Annex A, Table 1, Row №40).

Проект реформи також пропонує формалізацію використання розмітки 1.7 для позначення межі смуги безпеки між місцями для паркування транспортних засобів та смугою руху. В тому числі дозволити так робити за використання розмітки 1.34 для позначення місць для паркування. Адже практика показала, що паркування транспортних засобів на площадці шириною 3м (2,5м паркомісце + 0,5м смуга безпеки для габариту відкривання дверей) є неоптимальним, що спонукало використовувати цю розмітку таким чином. Тому згадані чинні обмеження на використання цієї розмітки є застарілими (look Annex A, Table 1, Row №94; Table 3, Rows №4, 11).

3.3 Amendments in accordance with the new concept of Micromobility regulation

В першу чергу, велика кількість змін буде викликана технічним оновленням пунктів ПДР для повноцінного введення нових термінів для покращення врегулювання сфери Мікромобільності: легкий персональний транспорт для транспортних засобів та особа, що керує легким персональним транспортом для учасників дорожнього руху (look Annex A, Table 1, Rows №1-7, 9, 11, 15, 17-19, 21-31, 35, 36, 39, 41-44, 47-54, 57, 60-62, 64, 67-75, 78-82, 85, 92, 93, 95-99; Table 2, Rows №3, 5-7, 12, 13, 20, 22-27, 32, 36, 40, 43-48, 51-54, 57, 61, 63; Table 3, Rows №2, 5, 12, 14).

Проте проста заміна термінів велосипед на велосипед та інший легкий персональний транспорт - це далеко не всі зміни навіть в межах технічного введення терміну в ПДР.

Необхідне також повноцінне введення термінів у відповідні національні стандарти та будівельні норми, адже ПДР нерозривно пов'язані зі стандартами по дорожніх знаках та дорожній розмітці (look Annex A, Table 2, Rows №1, 2; Table 3, Rows №1, 3; Table 4, Rows №).

Повноцінне введення електротранспорту в правила дорожнього руху вимагає додавання вже існуючих в українській практиці термінів, у першу чергу - із закону України "Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів

України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів". Адже неможливо регулювати самокати та інші види легкого персонального електротранспорту, якщо визначення цієї категорії транспортних засобів відсутнє в ПДР (look Annex A, Table 1, Rows №8, 10).

Незважаючи на те, що визначення механічних транспортних засобів в українських ПДР було сформульоване та пізніше оновлене на основі Віденської конвенції про дорожній рух, в українських реаліях воно не є оптимальним. Проблемним є визначення мінімальної потужності електродвигуна, за наявності якої транспортний засіб вважається механічним - 3кВт. Якщо Віденська конвенція дорожнього руху передбачає категорію легких мопедів, які у випадку обладнання електродвигунами якраз займають нішу 1-3кВт та мопедів потужністю до 4кВт, то в українській практиці присутня лише категорія мопедів.

Через це виникає парадокс, коли мопеди вважаються механічним транспортним засобом та вимагають водійське посвідчення відповідної категорії за винятком ситуацій, коли його потужність менша 3кВт і транспортні засоби перебувають поза регулюванням. Дана плутанина проявляється навіть в судових рішеннях, адже лише протягом цього місяця судові інстанції видали протилежні вердикти щодо прав та обов'язків осіб, які керують такими транспортними засобами. Один суд визначив що оскільки транспортний засіб мав потужність меншу 3кВт, то він не вважається механічним транспортним засобом, а особа, яка ним керує не вважається водієм (Міцкевич 2025). А інший суд незадоволю до цього вирішив, що такий транспортний засіб формально не є механічним транспортним засобом, проте являється двоколісним транспортним засобом, який за своїми технічними характеристиками прирівняний до мопеду, а водіями вважаються не лише особи, які керують механічними транспортними засобами (Справа № 760/22388/24 2025).

Для виправлення даної невідповідності у чинному регулюванні пропонується зниження мінімальної потужності транспортного засобу, за якого він вважається механічним з 3кВт до 1кВт. У такому випадку всі мопеди, обладнані електричними двигунами будуть вважатися механічними транспортними засобами. Швидкісний режим таких транспортних засобів відповідає мопедам, що обладнані двигунами внутрішнього згоряння, які без винятку вважаються механічними транспортними засобами, що логічно (look Annex A, Table 1, Row №12).

Ще одною важливою зміною в межах повноцінного введення електричних транспортних засобів є якісне розмежування ЛПЕТ та мопедів. Оскільки чинне законодавство має дві ключові вимоги за яких транспортний засіб вважається ЛПЕТ (потужність до 1кВт та максимальна швидкість до 25км/год), то можливі ситуації, коли транспортні засоби потужністю до 1 кВт не вважаються ЛПЕТ через максимальну конструктивну швидкість, що перевищує 25км/год.

Ще однією пов'язаною з визначенням мопеда проблемою є те, що наразі формально до цієї категорії відносяться всі колісні транспортні засоби потужністю до 4кВт, тобто - ЛПЕТ теж. Фактично таке визначення ігнорується,

адже швидкісний режим ЛПЕТ відповідає велосипедам, а не мопедам, проте накладання визначень присутнє.

Тому метою внесення змін було: з одного боку виправити накладання визначення ЛПЕТ та мопедів, а з іншого - не створити ще одну не врегульовану множину ТЗ. Тому пропонується доповнення до визначення мопеду таким чином, аби до цієї категорії вносилися усі транспортні засоби потужністю до 4кВт, окрім ЛПЕТ (look Annex A, Table 1, Row №13).

Аспектом, який у чинній редакції не був врахований при формулюванні визначень і який у майбутньому ставатиме все більш проблемним є специфіка кількості електродвигунів на транспортних засобах. Якщо для транспортних засобів, обладнаних ДВЗ, встановлення декількох двигунів є неприйнятним, то для електротранспорту встановлення окремого двигуна в кожне колесо є частим явищем. Через це транспортний засіб, обладнаний двома двигунами потужністю 2,5кВт кожний формально вважатиметься не мотоциклом, а мопедом, так ще й не вважатиметься механічним транспортним засобом (згідно чинного регулювання), незважаючи на сумарну потужність у 5кВт. Адже у визначенні прямо вказується, що механічний транспортний засіб повинен бути обладнаний електродвигуном понад 3кВт, а таких двигунів на розглянутий транспортний засіб встановлено не було. Тому для визначень, які задають значення потужності електродвигуна пропонується доповнення, що такий транспортний засіб має бути осташений електродвигуном чи електродвигунами із сумарною потужністю відповідно до чинного визначення (look Annex A, Table 1, Rows №12-14, 19-20).

Також пропонуються зміни, які виправляють пробіл у чинній категоризації, коли транспортні засоби, обладнані двигунами до 4кВт визначаються як мопеди, проте за більшої потужності двигунів визначити їх як мотоцикли формально неможливо. Це викликано тим, що у чинному визначенні даної категорії транспортних засобів відсутні згадки бодай про електродвигуни, що вже говорити про показники їх потужності (look Annex A, Table 1, Row №14).

Для повноцінного регулювання сфери Мікромобільності необхідні прописані права та обов'язки для нової категорії, тому в межах проекту реформи Розділ 6. Вимоги до велосипедистів пропонується розширити та перейменувати, використовуючи формулювання, аналогічне назві розділу 7 ПДР (look Annex A, Table 1, Row №24).

Поточне регулювання прав та обов'язків велосипедистів (а в межах реформи цю категорію розширяють особами, що керують іншим легким персональним транспортом) було сформоване як складова ПДР багато десятиліть назад, після чого в нього несистемно вносилися велика кількість змін.

Проте навіть оригінальні пункти включають в себе багато неточностей. Наприклад, рух по дорозі включає також рух по тротуару, який згідно чинного регулювання є частиною дороги. Тому в межах виправлення існуючих невідповідностей та введення ЛПТ до правил дорожнього руху пропонується

замінити цей термін проїжджою частиною (включно з велосмугою), аби уникнути різночитань (look Annex A, Table 1, Row №25).

Важливим аспектом повноцінного регулювання Мікромобільності є актуалізація обов'язків як повноправних членів дорожнього руху. Пропонується додати чітко визначені обов'язки забезпечення видимості транспортного засобу (look Annex A, Table 1, Row №26, 30, 52).

Також в чинній редакції існує заборонне положення, якого немає в регулювальних документах інших розглянутих країн. Йдеться про рух в колоні по двоє та рух при супроводженні групи автомобілем. Пропоноване рішення аналогічне регулюванню інших Європейських країн, створене на основі практичного досвіду. Таке регулювання покращить умови для розвитку велоспорту та дозволить проводити тренування руху велосипедистів у групах. При цьому максимальна довжина колони не змінюється, а кількість велосипедистів у групі - наслідок подвоєння її ширини (look Annex A, Table 1, Row №27, 39).

Незважаючи на наявність на українському ринку та дорогах велосипедних причіпів, вимоги до їх обладнання відсутні, що у відповідності з регулюванням інших розглянутих країн усуває дана пропозиція. Також повноцінно врегульовується питання буксирування іншими транспортними засобами (look Annex A, Table 1, Rows №28, 53).

Надважливим аспектом розвитку Мікромобільності є питання велопереїздів. Всупереч європейській практиці, поточне регулювання формально вимагає депріоритизувати велосипедні переїзди перед будь-якою дорогою, що їх перетинає. Проте навіть у Києві частими є ситуації, коли велодоріжка йде паралельно головній вулиці з примиканням до неї другорядної. В таких умовах як для транспортних засобів, що виїжджають з другорядної вулиці має встановлюватися знак "Дати дорогу", так і для транспортних засобів, що рухаються велодоріжкою і велопереїздом. Це суперечить порядку використання цих знаків і проектувальники в індивідуальному порядку мають щоразу погоджувати з поліцією щодо якої з двох груп не встановлювати знак "Дати дорогу", що формально буде порушенням. Тому пропонується уточнити визначення, що використовуючи велопереїзд необхідно дати дорогу тим транспортним засобам, що рухаються саме головною дорогою. Завдяки цьому для проектувальників формалізується можливість надавати пріоритет як примикаючій вулиці, так і за потреби велопереїзду (look Annex A, Table 1, Rows №29, 58; Table 2, Row №33, 34; Table 3, Row №5).

Також пропонується формалізувати можливість організації велопереїзду, коли він не починається, а закінчується велосмугою, чи велодоріжкою. Адже по Україні та в тому числі - У Києві об'єктів де у результаті велопереїзди організували таким чином, багато. І практика їх експлуатації показує, що вони працюють добре. Також на Арсенальній площі гарно себе зарекомендував суміщений із пішохідним переходом велопереїзд із велопішохідної зони у велопішохідну зону, крізь який генерується великий потік легкого персонального транспорту (look Annex A, Table 1, Row №95).

Ще одним проблемним моментом є формальна заборона використовувати проїжджу частину для об'їзду небезпечної ділянки веломережі, яка може бути перекрита, чи небезпечна (look Annex A, Table 1, Row №30).

Також пропонується нарешті вирішити пробіл у чинному регулювання щодо дітей віком від 7 до 14 років, формалізувавши дозвіл для них руху по тротуарах та пішохідних доріжках, за потреби - у супроводі дорослих, або також дорослих, що перевозять дитину у спеціальному велокріслі або велопричепі, за умови надання пріоритету пішоходам (look Annex A, Table 1, Row №30).

Формалізується право перевозити велосипедом та іншим ЛПТ пасажирів за умови, коли така можливість передбачена у транспортному засобі конструктивно, що відповідає практиці розглянутих європейських країн (look Annex A, Table 1, Row №30).

Для чіткого визначення заборони на вживання алкоголю та психотропних речовин перед використанням велосипедів та іншого ЛПТ, вводяться нові пункти, що напряду це забороняють. Це унеможливить уникнення особами, що керують таким транспортним засобом відповідальності на підставі того, що вони не водії, а транспортний засіб не є механічним (look Annex A, Table 1, Row №30).

Також в українському регулюванні відсутні вимоги щодо порядку проїзду велосипедом та іншим ЛПТ зупинок громадського транспорту, що має бути виправлено (look Annex A, Table 1, Row №51).

Проте актуальними мають бути і обов'язки інших учасників дорожнього руху щодо користувачів ЛПТ. В межах реформи пропонується формалізувати вимоги безпечного інтервалу для здійснення обгону та чіткої заборони використання при цьому звукових сигналів навіть за межами населених пунктів (look Annex A, Table 1, Rows №30, 40-43).

Важливим аспектом оновлення ПДР для забезпечення кращої регульованості сфери Мікромобільності є інфраструктура для ЛПЕТ, в першу чергу - електрозарядні станції.

Так співпало, що у чинних правилах відповідний знак уже є, це знак 6.7.3 "Електрозарядні станції". Проте його дія обмежується лише на електромобілі. Для корекції сфери застосування цього знаку та кращої керованості зарядної інфраструктури для ЛПЕТ пропонується термін автомобіль замінити відповідним терміном електричний колісний транспортний засіб із вищезгаданого закону про електротранспорт із відповідним внесенням цього терміну у правила дорожнього руху (look Annex A, Table 1, Rows №8, 83).

Європейська практика довела, що вантажні велосипеди, електровелосипеди та інший легкий персональний транспорт - це важлива складова міської логістики. Це поступово підтверджується і в українській практиці - від 2020 (Бондаренко 2020) року в Києві функціонує служба доставки, флот

транспортних засобів якої складається з так званих карго-байків - CargoCult ("CargoCult", 2025). Також українські поштові сервіси Nova Post (@novapostcorp 2025) та УкрПошта (@Igor Smelyansky - Ігор Смілянський 2023) оголосили про закупівлю великої кількості вантажного легкого персонального транспорту для здійснення доставки. Тому для адекватного регулювання цей вид транспортного засобу повноцінно пропонується ввести у правила дорожнього руху під назвою "Вантажний легкий персональний транспорт", або скорочено - вантажний ЛПТ (look Annex A, Table 1, Row №2).

Ще одним проблемним аспектом поточної редакції ПДР є відсутність велосипедного шлюзу, що вимагає щоразу перед його облаштуванням в індивідуальному порядку отримувати затвердження від Поліції. Для спрощення використання такого інструменту як велосипедний шлюз, він був додано до ПДР. Адже за межами типового захищеного велосипедного перехрестя є цей інструмент є безальтернативним засобом облаштування безпечних лівих поворотів для велосипедів та іншого ЛПТ. Відповідно додається регулювання та обов'язок використання інфраструктури за її наявності (look Annex A, Table 1, Rows №6, 39).

Якщо говорити про мопеди, то в Україні кількість транспортних засобів, що належать до цієї категорії значно менша, ніж у другій половині 20-го сторіччя. Проте навіть існуюче регулювання категоризує значну кількість електричних транспортних засобів саме так, адже вони мають потужність двигуна більшу за 1кВт та/або максимальну конструктивну швидкість більшу за 25км/год. В умовах міської забудови заборона на використання веломережі такими транспортними засобами компенсується вулицями загального користування що мають обмеження максимальної швидкості руху у 30км/год. Оскільки такий швидкісний режим значно більше обмежує автомобільний транспорт ніж мопеди, що мають помітно меншу швидкість, то фактично другим на таких ділянках надається пріоритет. Це стимулює використання саме мопедів за межами швидкісних вулиць, веломережі та тротуарів. Мережа таких вулиць в країнах Європи щороку зростає, тому інфраструктурна пропозиція стимулює використання транспортних засобів, що належать до цієї категорії.

Проте за межами забудови населених пунктів прокладання повнорозмірних смуг руху (3м шириною) є недоцільним, якщо ціль лише забезпечити відділену інфраструктуру для руху мопедів. Саме тому в країнах Європи все масовішим стає такий транспортний інструмент як веломопедні доріжки. Вони мають жорсткіші вимоги щодо облаштування ніж звичайні велодоріжки, проте за значно менший кошт забезпечують відокремлену інфраструктуру для руху мопедів, велосипедів та іншого ЛПТ. З метою відкриття можливості для українських проєтувальників використовувати цей перевірений інструмент, його відповідні знаки (4.25 "Початок веломопедної доріжки", 4.26 "Кінець веломопедної доріжки") та розмітку (1.36.4) пропонується додати до ПДР та національних стандартів (look Annex A, Table 1, Rows №7, 71, 72, 99; Table 2, Rows №14, 15, 28, 45; Table 3, Rows №9, 15).

Ще один пробіл чинного підходу, який міг би стати проблемним при повноцінному введенні легкого електротранспорту в систему ПДР є

визначення дії знаку 3.7 Рух мопедів заборонено. Адже в чинній редакції під його дію попадають також велосипеди з підвісним двигуном. Свого часу це уточнення було додане, аби унормувати використання велосипедів з підвісними двигунами внутрішнього згорання, проте в описі дії знака тип двигуна було упущено. При повноцінному введенні електротранспорту це створило би проблеми, адже не всі велосипеди з підвісними електродвигунами прирівнюються до мопедів, а лише ті, що перевищують сумарну потужність в 1кВт або максимальну швидкість від двигунів у 25км/год. З цією метою уточнюється тим двигуна у визначенні дії знаку (look Annex A, Table 1, Row №59; Table 2, Row №36).

Повноцінне введення нових категорій транспортних засобів вимагає введення відповідного набору знаків. Якщо йти по порядку їх нумерації, то першим буде блок заборонних знаків, що забороняє рух окремих категорій транспортних засобів. Оскільки знаки цього блоку, а особливо - знаки 3.5-3.8 мають тенденцію йти в порядку зменшення ваги та габаритів транспортних засобів, то нові знаки пропонується ввести у аналогічному порядку. Тому замість одного знаку 3.8 Заборона руху велосипедів пропонується чотири, які йтимуть від категорії з найбільшим розміром до категорії з найменшим. Новими та оновленими знаками стануть: Знак 3.8.1 “Рух вантажного ЛПТ заборонено”, знак 3.8.2 “Рух велосипедів та іншого ЛПТ заборонено”, та знак 3.8.3 “Рух ЛПЕТ заборонено” з відповідними технічними змінами до інших пунктів. ЛПЕТ пропонується розмістити останнім, оскільки наймасовішим типом у цій категорії транспортних засобів є електросамокати, що мають найменший розмір. Разом із знаком 3.7 рух мопедів заборонено таке регулювання дозволить точно регулювати доступність окремих ділянок вулично-дорожньої мережі для основних типів засобів забезпечення індивідуальної мобільності (look Annex A, Table 1, Rows №60-63, 76-77, 84; Table 2, Rows №5-7, 36).

Важливим інфраструктурним чинником розвитку сфери Мікромобільності в Україні є наявність паркувальної інфраструктури та відповідного регулювання для неї. Станом на зараз відсутні жодні знаки, що дозволили б позначати велосипедні парковки. Тому навіть криті велосипедні парковки, що встановлює біля станцій метро КиївТрансПаркСервіс мають лише таблички, що віддалено нагадують знаки для позначення місць для стоянок з піктограмами велосипеду. Тому за прикладом досвіду інших європейських країн пропонується додання нових знаків 5.42.4-5.42.7 “Місце для стоянки” та відповідної розмітки. Де знаки позначають: 5.42.4 - стоянки для велосипедів та іншого ЛПТ; 5.42.5 - криті стоянки для велосипедів та іншого ЛПТ; 5.42.6 - стоянки для вантажного ЛПТ; та 5.42.7 - криті стоянки для вантажного ЛПТ. А також розширити дію знаку 5.42.3 “Місце для стоянки” (місце для розвантаження) на вантажний ЛПТ з врахуванням досвіду інших розглянутих європейських країн. Це дозволить унормувати позначення місць стоянок для основних типів ЛПТ (look Annex A, Table 1, Rows №75-77, 84, 86, 87, 89, 91; Table 2, Rows №16-19, 29, 30, 48-50, 55, 56, 58-60, 62).

Завершить блок нових знаків група 7 - Таблички до дорожніх знаків, до яких пропонується додати перелік нових знаків для покращення регулювання сфери Мікромобільності.

В першу чергу - це знак 7.5.10 "Вид транспортного засобу" з піктограмою вантажного ЛПТ, що дозволить поширювати дію знаків конкретно на цю категорію транспортних засобів. Відповідно - проектувальники отримують можливість врегульовувати рух вантажного ЛПТ, що особливо актуально в центрі міста та біля відділень служб доставки (look Annex A, Table 1, Row №85; Table 2, Rows №20, 37, 38, 57).

Також в доповнення існуючого знаку 7.23 "Місце для зарядки електромобілів" пропонується додати знак 7.23.2 "Місце для зарядки легкого персонального транспорту", що дозволить позначати стоянки для ЛПТ, які обладнанні відповідними зарядними станціями зі зміною номеру знаку 7.23 на 7.23.1. А для розмітки 1.38 на позначення місць для зарядки електромобілів пропонується розширення її сфери дії на усі електричні колісні транспортні засоби (look Annex A, Table 1, Rows №90, 91, 100; Table 2, Rows №21, 22, 31, 61; Table 3, Row №10, 17).

Розвиток легкого персонального транспорту означає таке появу ділянок, на яких необхідно обмежити рух тої чи іншої підкатегорії, або усієї категорії загалом. І в Україні уже є реальні локації, щодо яких ця потреба озвучувалася проте через обмеженість існуючого набору дорожніх знаків не була повноцінно реалізована (Глечик 2024). Тому пропонується ввести нові знаки 7.30.1-7.30.4 "Крім ТЗ", які виключатимуть з дії знаку окремі категорії транспортних засобів. Табличка 7.30.1 виключає з дії знаку ЛПЕТ, 7.30.2 - велосипеди та інший ЛПТ, 7.30.3 - вантажний ЛПТ, 7.30.4 - мопеди. Така система дозволить точно контролювати легкий персональний транспорт та електротранспорт. При цьому, обраний порядок саме зростання розмірів та ваги категорії транспортних засобів дозволить за потреби у майбутньому додати виключаючі знаки і для інших категорій транспортних засобів (мотоцикли, автомобілі, вантажівки та інші) (look Annex A, Table 1, Row №93; Table 2, Rows №24-27, 64).

Окрім знаків необхідне введення нової або формалізація вже використовуваної розмітки. В багатьох містах України організовуються парковки для ЛПЕТ з відповідною піктограмою для обмеження безпентрольного паркування. Проте така розмітка не є офіційно прийнятою, через що не має юридичної сили та не зможе бути робочим інструментом організацій паркування у майбутньому. Також необхідна відповідна розмітка для позначення місць паркування та місць розвантаження вантажного ЛПТ. Вищезгадана розмітка отримає наступні номери: 1.36.1 - нова розмітка місць для паркування ЛПЕТ; 1.36.2 - існуюча розмітка для позначення велосипедної смуги, велосипедної доріжки, а також велопарковки; та 1.36.3 - нова розмітка для позначення місць для паркування, а також місць для розвантаження вантажного ЛПЕТ (look Annex A, Table 1, Row №96-98; Table 3, Rows №6-8, 12-14, 16).

Також в поточному регулюванні є проблемний момент, пов'язаний із облаштуванням веломережі на магістральних дорогах та магістральних вулицях безперервного руху. Ця проблема виходить із неспівпадіння національного регулювання з Віденською конвенцією Про дорожній рух. Мається на увазі те, що в Україні є розділення на велосмуги (що є частиною проїжджої частини) та велодоріжки (що розташована за межами проїжджої частини), а у Віденській конвенції таке розділення відсутнє і є лише велодоріжка, яка має бути відділена від інших видів дорожнього полотна (посилання на постановку ПДР; Посилання на Віденську конвенцію).

Через це на магістральних вулицях із завузким тротуаром та надлишковою шириною проїжджої частини без реконструкції формально неможливо облаштувати веломережу. Адже на проїжджій частині цей приклад велоінфраструктури вважатиметься велосмугою незалежно від того, чим і як він був відділений від інших смуг руху. А таблиця 5.10 ДБН В.2.3-5:2018 Вулиці та дороги населених пунктів небезпідставно забороняє облаштування велосмуг на вулицях такої категорії (Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України 2018, табл. 5.10). Проте через відсутність такої форми організації велосипедного руху як конструктивно відділена велосмуга, використання будь-якої велосмуги неможливе, навіть якщо вона конструктивно відділена бордюром чи/та іншим дорожнім огороженням що відповідає за типом категорії вулиці.

Тобто за визначенням Віденської конвенції це буде велодоріжка, фактично цей вид інфраструктури може бути відгороджений навіть краще, ніж просто велодоріжка, але через те, що від українського визначення велодоріжки цей вид інфраструктури відділяє лише формальна приналежність до проїжджої частини, це вважається велосмугою, а отже використовуватися не може. Тому для облаштування таким чином веломережі пропонується допускати її організацію за умови, якщо неможливо облаштувати велодоріжку без проведення реконструкції вулиці. З внесенням відповідних технічних вимог до державних будівельних норм та національних стандартів, а визначення - також до правил дорожнього руху (look Annex A, Table 1, Row №9).

Ще одною важливою складовою сфери Мікромобільності у європейській практиці є засоби заспокоєння велосипедного руху. В українському законодавчо-нормативному регулюванні така категорія засобів заспокоєння руху відсутня. А саме визначення засобів заспокоєння дорожнього руху не вказує чітко на їх можливість застосування щодо велосипедів та іншого ЛПТ. Це пропонується виправити для спрощення подальшого введення засобів заспокоєння велосипедного руху в українське нормативне регулювання (Table 4, Row №2).

CONCLUSIONS

В межах дослідження дипломної роботи було проведено порівняльний аналіз законодавчої та регуляторної бази у сфері Мікромобільності України та трьох європейських держав: Польщі, Фінляндії та Нідерландів. Виявилося, що з одного боку регулювання планування інфраструктури для Мікромобільності по якості та пропрацьованості поступається розглянутим європейським країнам. Проте визначальна роль електросамокатів у популяризації Мікромобільності змусила українських законодавців на якісно вищому рівні підійти до розробки початкового регулювання легкого персонального електротранспорту та у процесі уникнути введення популістичних обмежень щодо електросамокатів. Завдяки цьому Україна має хоч і не повноцінне регулювання електромобільності, проте розроблене на два роки раніше, воно працює краще найближчого аналога з Фінляндії. Якщо говорити про регулювання Польщі та Нідерландів, то воно не пройшло перевірки часом, незважаючи на розвинені у цих країнах школи проектування велоінфраструктури. Порівняна якість регулювання Мікромобільності у сфері дорожнього руху цих країн здивувала лідерством України та популістськими обмеженнями окремих видів транспорту в інших країнах.

Проте метою розробки проекту реформи сфери Мікромобільності в першу чергу було створення, оформлення та введення в законодавство регулювання згідно нової концепції. Отриманий результат показав, що компактне та взаємозрозуміле регулювання електромобільності як повноцінної складової дорожнього руху можливе та буде зрозуміле іншим країнам-підписантам Віденської конвенції про дорожній рух.

Однак у дослідження були свої обмеження. Ліміт розміру дипломної роботи дозволив розмістити у ній лише модуль перехідних змін. З одного боку це не дозволило в межах роботи сформулювати оновлення технічних документів у аспектах, які розвивали би ідеї, закладені в новій категоризації транспортних засобів. Тобто присутні саме в цій роботі матеріали не використовують усього потенціалу вітчизняних та європейських напрацювань, що були зібрані автором. Проте кількість виправлених помилок та колізій існуючого регулювання навіть у такій обмеженій формі надасть проектувальникам нові можливості, або формалізує ті, що вже використовуються неофіційно.

Дослідження, проведені у цій роботі вперше пропрацьовують мету повноцінного введення легкого персонального транспорту та електромобільності у систему регулювання дорожнього руху. Також існуючі напрацювання, дозволять на якісно вищому рівні розвивати Мікромобільність. Це дозволить її краще реалізовувати як допоміжний фактор стійкості протягом повоєнного відновлення країни. Також вони наблизять формування нової ітерації загальноєвропейського регулювання Мікромобільності, в якій Україна гратиме вагомую роль.

Наступним логічним етапом стало би використання набутого досвіду і нових знань європейського регулювання та оформлення проекту основних змін до будівельних норм та національних стандартів у сфері проектування транспортної інфраструктури. А надалі - формування нової ітерації вже

загальноєвропейського, а не просто взаємозрозумілого регулювання сфери дорожнього руху.

REFERENCES

Supranational regulation

- European Parliament and of the Council. 2012. Regulation (EU) No 1025/2012. Adopted on 25 October 2012. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32012R1025>
- United Nations. 1968. Convention on Road Traffic. Convention United Nations. Adopted November 8, 1968. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.
-

Legislative regulation

- Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 2014b. On Standardization. Law of Ukraine 1315-VII. Adopted on June 5, 2014. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1315-18#Text>.
- Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 1993. On Road Traffic. Law of Ukraine 3353-XII. Adopted on June 30, 1993. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.
- Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 2012. On Public Associations. Law of Ukraine 4572-VI. Adopted on March 22, 2012. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4572-17#Text>.
- Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 2023. On some issues of the use of vehicles equipped with electric engines and amendments to some laws of Ukraine on overcoming fuel dependence and the development of electric charging infrastructure and electric vehicles. Law of Ukraine 2956-IX. Adopted on February 24, 2023. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text>.
- Poland. SEJM. 2018. Act of 11 January 2018 on electromobility and alternative fuels. Act Journal of Laws 2018 item 317. Ухвалено 11 січня 2018. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20180000317>.
- Ukraine. Presidium of the Supreme Soviet of the Ukrainian Soviet Socialist Republic. 1974. On the ratification of the Convention on Road Traffic. Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the Ukrainian Soviet Socialist Republic 2614-VIII. Adopted on April 25, 1974. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2614-08#Text>.
-

By-laws regulation

- Ukraine. Cabinet of Ministers of Ukraine. 2001. On Road Traffic Rules. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine 1306. Adopted on October 10, 2001.
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#Text>.
- Ukraine. Cabinet of Ministers of Ukraine. 2024. 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 1550. Adopted on December 27, 2024.
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-п#Text>.
-

Resolutions of executive authorities

- Ukraine. Cabinet of Ministers of Ukraine. 2020. On approval of the Strategy for improving the level of road safety in Ukraine for the period until 2024. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine 1360-p. Adopted on October 21, 2020.
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-п#Text>.
- Netherlands. Ministry of Transport, Public Works and Water Management. 2025. Vehicle Regulation. Ministerial Regulation BWBR0025798. Date: 26 June 2025.
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0025798/2025-02-26>.
-

Mandatory standards

-

Semi-mandatory standards

- State Enterprise "UkrNDNC". 2025. Road safety. Road traffic lights. General technical conditions. DSTU 4092:2024.
- State Enterprise "UkrNDNC". 2021a. Road safety. Road signs. General technical conditions. Rules of application. DSTU 4100:2021.
-

Optional «standards»

- Raich, Stanislav. 2021. "Navigation EuroVelo 4". Kyiv - Bicycle City, October 16, 2021. <https://www.kyivbikecity.org/2021/10/eurovelo4.html>.
- Klymenko Stanislav, Yulia Khan, Andriy Yushchenko et al. 2021. "New signs in DSTU 4100 "Road signs"". Kyiv - Bicycle City, April 2021.
<https://www.kyivbikecity.org/2021/04/DSTU4100.html>.

-

Articles

- Tverdostup, Maryna. 2023. The Demographic Challenges to Ukraine's Economic Reconstruction. 71-ше вид. Policy Note/Policy Report. <https://wiiw.ac.at/the-demographic-challenges-to-ukraine-s-economic-reconstruction-p-6620.html>.
- Ukraine. Kyiv City Council. 2023. On the Program of Economic and Social Development of Kyiv for 2024-2026. Decision 908. Adopted on November 9, 2023.
- Downs, Anthony. 1962. The Law of Peak-Hour Expressway Congestion. 16th edition. Traffic Quarterly.
- Mogridge, Martin J. H. 1990. Travel in Towns: Jam Yesterday, Jam Today, and Jam Tomorrow? Palgrave Macmillan.
- Muslih, Muneer, Ahmed Abduljabbar, and Hasan Joni. 2023. "Review of Traffic Demand Management Strategies". IOP Conference Series: Earth and Environmental Science 1232 (1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1232/1/012055>.
- European Commission. 2022. "Voi's Latest Survey Reports That Micro-Mobility Is Reducing Car Usage Across Europe". EU Urban Mobility Observatory, September 9, 2022. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/vois-latest-survey-reports-micro-mobility-reducing-car-usage-across-europe-2022-09-09_en?prefLang=el
- Chernyshova, Olena Sergiyevna. 2019. "Formation of a bicycle transport network in cities with a low level of its use". Dissertation, Kharkiv National Automobile and Road University.
https://www.khadi.kharkov.ua/uploads/media/dis_Chernyshova.pdf.
- @bikecityconsulting. 2025. "DSTU 4092: Bicycle traffic lights and a little more...". Telegram, April 28, 2025. <https://t.me/bikecityconsulting/1074>.
- LLC "Bespalov LAB", LLC "Urban Design" and NGO "Institute for the Development of Social Innovations". 2023. Concept for the Restoration and Development of Makariv STG.

-

Statistics

- Patrol Police of Ukraine. 2024. "Statistics of Road Accidents in Ukraine". <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.
- State Statistics Service of Ukraine. 2022. "Databank". [https://stat.gov.ua/uk/explorer?urn=SSSU:DF_POPULATION_STRUCTURE\(7.0.0\)](https://stat.gov.ua/uk/explorer?urn=SSSU:DF_POPULATION_STRUCTURE(7.0.0)).

- "Europe: Traffic Index by City". 2024. Numbeo.
https://www.numbeo.com/traffic/region_rankings.jsp?title=2025®ion=150.
- Auto- Municipal Enterprise "Kyiv passenger transport". 1987. Order No. 15 "Inventory of rolling stock of trams and trolleybuses".
- Auto- Municipal Enterprise "Kyiv passenger transport". 1989. Order No. 41 "On the inventory of rolling stock of trams and trolleybuses".
- Municipal Enterprise "Kyivpastrans". 2024. Management Report of ME "Kyivpastrans" for 2024.

-

Other

-

1. "CargoCult". CargoCult. <https://cargocult.com.ua/>.
2. "Cleaner mobility and lower traffic". b. d. Informatiepunt Leefomgeving. Date of access 5 June 2025. <https://iplo.nl/thema/klimaatverandering/klimaatverandering-beperken-klimaatmitigatie/sectoren-klimaatmitigatie/schonere-mobiliteit-slimmer-verkeer/>.
3. @cyclinginstitute. 2025. "'We cannot get rid of cars in OUR city; we are not Amsterdam!'". Instagram, April 30, 2025.
https://www.instagram.com/p/DJFDx_joYSg/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==.
4. @Igor Smelyansky - Igor Smelyansky. 2023. "I promised a little surprise". Facebook, March 7, 2023. <https://www.facebook.com/share/p/1BXjoVvTcA/>.
5. @kyivpassengers. 2023. "The Department of Patrol Police for the Ninth Time Refused to Agree for the crossing at the University station". Telegram, September 19, 2023. <https://t.me/kyivpassengers/1365>.

6. @novapostcorp. 2025. "Nova Poshta Purchased 50 Electric Bicycles for Foot Couriers in Four Cities". Telegram, January 10, 2025. <https://t.me/novapostcorp/4373>.
7. @Public Organization "Passengers of Kyiv". 2024. "Shocking details of the appearance of the crossing opposite the Alaska restaurant and about the double standards of the Kyiv Patrol Police". Facebook, March 6, 2024. <https://www.facebook.com/share/p/16JbpxhBvP/>.
8. Bikecity Consulting. 2025. "DSTU 4092: Bicycle traffic lights and a little more... | Open lecture". YouTube, April 30, 2025. Video, 1 hour, 27 minutes, 28 seconds. <https://www.youtube.com/live/e48Kte87Dgg?si=o3p2AHa5V5YnP31W>.
9. Bondarenko, Olga. 2020. "Reinventing the bicycle. How a couple from Kyiv is developing the CargoCult city delivery service". Influential media about retail - RetailersUA, November 25, 2020. <https://retailers.ua/uk/news/tehnologii/11136-pereizobresti-velosiped-kak-semya-iz-kieva-razvivaet-servis-gorodskoy-dostavki-cargocult>.
10. Case No. 760/22388/24. Sixth Administrative Court of Appeal. April 23, 2025. 760/22388/24. Administrative Cases (since 01.01.2019) (Ukraine). <https://reyestr.court.gov.ua/Review/126853217>.
11. Finland. Ministry of the Environment. b. d. Finnish Construction Regulations. Collection of Regulations. <https://ym.fi/rakentamismaaraykset>.
12. Finland. Parliament of Finland. 2000. Regional Use Act. 132/1999. Adopted 1 January 2000. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1999/132>.
13. Finland. Parliament of Finland. 2006. Law on the Transport System and Roads. 503/2005. Adopted 1 January 2006. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2005/503>.
14. Finland. Parliament of Finland. 2010. Law on the Economic, Transport and Environmental Centres and the Development and Management Centre for Economic, Transport and Environmental Centres. 897/2009. Adopted 1 January 2010. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2009/897>.
15. Finland. Parliament of Finland. 2023. Construction Act. 751/2023. Adopted on 26 April 2023. <https://finlex.fi/fi/lainsaadanto/saaduskokoelma/2023/751>.
16. Finland. Parliament of Finland. 2025. Land Use and Construction Act. 132/1999. Adopted on 1 June 2025. <https://ym.fi/maankaytto-ja-rakennuslaki>.
17. Finnish Transport Agency. 2023. Instructions from the Finnish Transport Agency (formerly the Finnish Transport Agency), 22 October 2023. <https://vayla.fi/tietoa-meista/aineistot/julkaisut/ohjeet>.
18. Glechik, Olga. 2024. "'I don't see the difference between bicycles and electric transport': experts on the ban on scooters on the Health Route". Suspilne, May 24, 2024. <https://suspilne.media/odesa/744185-ne-bacu-riznici-miz-velosipedami-ta-elektrotransportom-eksperti-pro-zaboronu-samokativ-na-trasi-zdorova/>.

19. Kochukov, Dmytro. 2022. "Study of the impact of speeding on mortality and injuries in road accidents". U-Cycle, November 22, 2022. <https://u-cycle.org.ua/articles/doslidzhennia-plyvu-perevyshchennia-shvydkosti-na-smertnist-i-travmatyzm-u-dtp/>.
20. Krutko, Daria. 2022. "Only Ukraine among European countries has unpenalized speeding". Khmarochos, November 18, 2022. <https://hmarochos.kiev.ua/2022/11/18/lyshe-ukrayina-sered-yevropejskyh-krayin-maye-neshtrafovane-perevyshhennya-shvydkosti-20-km-god/>.
21. Krutko, Daria. 2023. "Communal workers sent the police a crossing project near the "University" 8 times, but it is blocked". Khmarochos, September 7, 2023. <https://hmarochos.kiev.ua/2023/09/07/czodr-vosmyj-raz-vidpravyv-policziyi-proyekt-perehodu-bilya-universytetu-ale-policziya-blokuye-jogo-realizacziyu/>.
22. Kyiv City Council. 2021. "Kostyantyn Usov: Scooter rental operators in Kyiv have started marking parking spaces for electric scooters". November 5, 2021. <https://kmr.gov.ua/uk/content/kostyantyn-usov-operatory-prokatnyh-samokativ-u-kyievi-pochaly-nanesennya-rozmitky-dlya>.
23. Lutska, Veronika. 2020. "Bolt electric scooter rental launched in Kyiv". Khmarochos, August 7, 2020. <https://hmarochos.kiev.ua/2020/08/07/u-kyievi-zapustyly-prokat-elektrosamokativ-vid-bolt/>.
24. Ministry of Community and Territorial Development of Ukraine. 2018. "Methodologies for making decisions on establishing speed limits other than 50 km/h". September 26, 2018. <https://mindev.gov.ua/news/30198-metodiki-priiniattia-risen-pro-vstanovlennia-obmezen-svidkosti-vidminnix-vid-50-km-god>.
25. Ministry of Regional Development, Construction and Housing and Communal Services of Ukraine. 2015. Motorways. Part I. Design. Part II. Construction. DBN V.2.3-4:2015.
26. Ministry of Regional Development, Construction and Housing and Communal Services of Ukraine. 2018. Streets and roads of settlements. DBN V.2.3-5:2018.
27. Ministry of Regional Development, Construction and Housing and Communal Services of Ukraine. 2019. Planning and development of territories. DBN B.2.2-12:2019.
28. Mitskiewicz, Andriy. 2025. "A resident of Frankivsk proved in court that e-scooter is not a means of transport and canceled a fine for drunk driving". ZAXID.NET, May 26, 2025. https://zaxid.net/pyana_yizda_na_samokati_v_ivano_frankivsku_sud_zakriv_spravu_proti_vodiya_prichina_n1611133.
29. National Transport System Plan for 2021–2032. 2021. 75th edition. Government.
30. Nederland. States-General. 2024. Omgevingswet. BWBR0037885. Adopted on 1 January 2024. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0037885/2024-01-01/0>.

31. Nederland. States-General. 2025. Woningwet. BWBR0005181. Adopted on 12 May 2025. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0005181/2025-02-12>.
32. Netherlands. Minister of the Interior and Kingdom Relations. 2023. Organisation and Mandate Decree Infrastructure and Water Management 2023. Environmental Regulation BWBR0048191. Date: 11 June 2023. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0048191/2023-07-11>.
33. Netherlands. Ministry of the Interior and Kingdom Relations. 2021. Building Decree 2012. Decree BWBR0030461. Published on 19 September 2021. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/2021-05-19>.
34. NGO "U-Cycle". 2025. "Seven public organizations ask the Kyiv Military Administration not to allow the speed limit to be increased to 80 km/h". U-Cycle, March 18, 2025. <https://u-cycle.org.ua/news/sim-hromads-kykh-orhanizatsiy-prosiat-kyivs-ku-viys-kovu-administratsiiu-ne-dopustyty-pidvyshchennia-shvydkisnoho-rezhymu-do-80-km-hod/>.
35. Official portal of the Kyiv City State Administration. 2025. "In Kyiv, the number of sections for increasing the speed limit will be limited to four." March 28, 2025. https://kyivcity.gov.ua/news/u_kiyevi_obmezhat_kilkist_dilyanok_dlya_pidvischennya_shvidkisnogo_rezhimu_do_chotirokh/?utm_source=eSputnik-promo&utm_medium=email&utm_campaign=U_Kievi_obmezat_kil_kist_dilanok_dla_pidvisenna_svidkisnogo_rezimu_do_cotir_oh&utm_content=1801994710.
36. Panchenko, Vladislav. 2025. "№13424 Cancel the seasonal increase in the speed limit in Kyiv from 50 to 80 km/h in order to reduce accidents and injuries on the roads". Petitions. Kyiv City Council., February 18, 2025. <https://petition.kyivcity.gov.ua/petition/?pid=13424>.
37. Poland. COUNCIL OF MINISTERS. 2011. Resolution No. 239 of the Council of Ministers of 13 December 2011 on the adoption of the National Spatial Development Concept 2030. Resolution Monitor Polski 2012 item 252. Adopted on 13 December 2011. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20120000252>.
38. Poland. SEJM. 1985. Act of 21 March 1985 on public roads. Act Journal of Laws 1985 No. 14 item 60. Adopted on 21 June 1985. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19850140060>.
39. Poland. SEJM. 1994. Act of 7 July 1994 - Construction Law. Act Journal of Laws 1994 No. 89 item 414. Adopted on 7 July 1994. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19940890414>.
40. Poland. SEJM. 2002. Act of 12 September 2002 on standardization. Act Journal of Laws 2002 No. 169 item 1386. Enacted on 12 September 2002. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20021691386>.

41. Poland. SEJM. 2003. Act of 27 March 2003 on spatial planning and development. Act Journal of Laws 2003 No. 80 item 717. Ухвалено 27 березня 2003.
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20030800717>.
42. Poland. SEJM. 2010. Act of 30 April 2010 on research institutes. Act Journal of Laws 2010 No. 96 item 618. Adopted on 30 April 2010.
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20100960618>.
43. ProMobility. 2019. "Metro Station University Final Video". YouTube, August 20, 2019. Video, 2 min., 5 sec. <https://www.youtube.com/watch?v=p65uRic4Jto>.
44. Stasyuk, Iryna. 2021. "Kyiv electric scooter rental shops limited speed to 20 km/h". Khmarochos, July 14, 2021. <https://hmarochos.kiev.ua/2021/07/14/kyyivski-prokaty-elektrosamokativ-obmezhyly-shvydkist-do-20-km-god/>.
45. State Enterprise "UkrNDNC". 2016. Rules for the development, presentation and execution of national regulatory documents. DSTU 1.5:2015.
46. State Enterprise "UkrNDNC". 2019. Road safety. Terms and definitions of concepts. DSTU 2935:2018.
47. State Enterprise "UkrNDNC". 2020a. Road safety. Traffic calming devices. General technical requirements. DSTU 4123:2020.
48. State Enterprise "UkrNDNC". 2020b. Planning and design of bicycle infrastructure. General requirements. DSTU 8906:2019.
49. State Enterprise "UkrNDNC". 2021b. Road safety. Road markings. General technical conditions. DSTU 2587:2021.
50. State Enterprise "UkrNDNC". 2023. Motorways. Terms and definitions of concepts. DSTU 9214:2023.
51. Structural Vision for Infrastructure and Spatial Planning. 2012. Ministry of Infrastructure and the Environment. <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-archief-b78e7eec-caf3-437e-9b0e-2ed34836effc/pdf>.
52. The Netherlands. Minister of Home Affairs and Kingdom Relations. 2024. Mandate Decision BZK 2023. Environmental Regulation BWBR0048593. Accessed 25 April 2024. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0048593/2024-04-25>.
53. The Netherlands. States-General. 1998. Traffic and Transport Planning Act. BWBR0009642. Retrieved 17 July 1998.
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0009642/1998-07-17/#Paragraaf1>.
54. The Netherlands. States-General. 2015. Common Law Administrative Law. BWBR0005537. Accessed 1 July 2015.
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0005537/2015-07-01>.
55. The Netherlands. States-General. 2021. Zoning Law. BWBR0020449. Accessed 1 July 2021. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0020449/2021-07-01>.
56. Ukraine. Cabinet of Ministers of Ukraine. 2014. On the definition of a state enterprise that performs the functions of a national standardization body.

- Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine 1163-p. Adopted on November 26, 2014. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1163-2014-p#Text>.
57. Ukraine. Cabinet of Ministers of Ukraine. 2021a. On approval of the list of subjects of regulation in construction. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine 438. Adopted on April 28, 2021. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/438-2021-p#Text>.
58. Ukraine. Cabinet of Ministers of Ukraine. 2021b. On approval of the Procedure for development, updating, amending and approving urban planning documentation. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine 926. Adopted on September 1, 2021. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/926-2021-p#Text>.
59. Ukraine. Ministry of Community and Territorial Development. 2022. On Approval of the Procedure for Forming the Concept of Integrated Development of the Territory of a Territorial Community. Order of the Ministry of Community and Territorial Development 172. Adopted on September 22, 2022. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1421-22#Text>.
60. Ukraine. Verkhovna Rada of the Ukrainian Soviet Socialist Republic. 1984. Code of Ukraine on Administrative Offenses (Articles 1 - 212-24). Code of Ukraine 8073-X. Adopted on December 7, 1984. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.
61. Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 1992a. On the Fundamentals of Urban Planning. Law of Ukraine 2780-XII. Adopted November 16, 1992. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2780-12#Text>.
62. Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 1992b. On the Status of a People's Deputy of Ukraine. Law of Ukraine 2790-XII. Adopted on November 17, 1992. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2790-12#Text>.
63. Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 1996. On Citizens' Appeals. Law of Ukraine 393/96-BP. Adopted on October 2, 1996. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/393/96-bp#Text>.
64. Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 2001. Criminal Code of Ukraine. Code of Ukraine 2341-III. Adopted on April 5, 2001. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>.
65. Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 2002. On the General Scheme of Planning of the Territory of Ukraine. Law of Ukraine 3059-III. Adopted on February 7, 2002. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3059-14#Text>.
66. Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 2003. On Land Management. Law of Ukraine 858-IV. Adopted on May 22, 2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/858-15#Text>.
67. Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 2009. On Building Regulations. Law of Ukraine 1704-VI. Adopted on November 5, 2009. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1704-17#Text>.

68. Ukraine. Verkhovna Rada of Ukraine. 2014a. On the Cabinet of Ministers of Ukraine. Law of Ukraine 794-VII. Adopted on February 27, 2014.
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/794-18#Text>.

ANNEX

ANNEX A. Technical text of transitional changes

Table 1. Transitional changes to Traffic rules

Table 1. Transitional changes to Traffic rules			
№	Чинне положення	Пропоноване положення	Коментарі
Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 “Про Правила дорожнього руху			
1	1.7. Водії зобов’язані бути особливо уважними до таких категорій учасників дорожнього руху, як велосипедисти, особи, які рухаються в кріслах колісних, та пішоходи. Усі учасники дорожнього руху повинні бути особливо обережними до дітей, людей похилого віку та осіб з явними ознаками інвалідності.	1.7. Водії зобов’язані бути особливо уважними до таких категорій учасників дорожнього руху, як велосипедисти та особи, які керують іншим легким персональним транспортом , особи, які рухаються в кріслах колісних, та пішоходи. Усі учасники дорожнього руху повинні бути особливо обережними до дітей, людей похилого віку та осіб з явними ознаками інвалідності.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
2	-	1.10. вантажний легкий персональний транспорт - легкий персональний транспорт, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання міської логістики у сфері Мікромобільності
3	1.10. велосипедна доріжка - доріжка з покриттям поза межами проїзної частини вулиці та/або дороги, розташована окремо чи суміжно з тротуаром або пішохідною доріжкою, що призначена для руху на велосипедах, і позначена дорожнім знаком 4.14 та горизонтальною розміткою 1.36;	1.10. велосипедна доріжка - доріжка з покриттям поза межами проїзної частини вулиці та/або дороги, розташована окремо чи суміжно з тротуаром або пішохідною доріжкою, що призначена для руху велосипедів та іншого легкого персонального транспорту , і позначена дорожнім знаком 4.14 та горизонтальною розміткою 1.36;	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

4	1.10. велосипедна смуга - смуга, призначена для руху на велосипедах у межах проїзної частини вулиці та/або дороги, яка позначена дорожнім знаком 5.88 та відповідною горизонтальною дорожньою розміткою;	1.10. велосипедна смуга - смуга, призначена для руху велосипедів та іншого легкого персонального транспорту у межах проїзної частини вулиці та/або дороги, яка позначена дорожнім знаком 5.88 та відповідною горизонтальною дорожньою розміткою;	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
5	1.10. велосипедний переїзд - місце перетину велосипедистами проїзної частини в межах перехрестя або поза ними, позначене дорожньою розміткою 1.15;	1.10. велосипедний переїзд - місце перетину велосипедами та іншим легким персональним транспортном проїзної частини в межах перехрестя або поза ними, позначене дорожньою розміткою 1.15;	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
6	-	1.10. велосипедний шлюз - виділена розміткою ділянка проїзної частини в межах однієї чи кількох смуг руху, призначена для очікування велосипедом та іншим легким персональним транспортом на дозвільний сигнал світлофора з метою надання переваги в початку руху на дозвільний сигнал світлофора, продовження руху чи зміни напрямку руху.	Введення нових термінів, на основі чинних національних стандартів, досвіду практичного застосування та досвіду розглянутих країн Європи Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
7	-	1.10. велоомопедна доріжка - велосипедна доріжка, розташована окремо від тротуару або пішохідної доріжки, що призначена для руху велосипедів та іншого легкого персонального транспорту і на якій допускається рух мопедів, та позначена дорожнім знаком 4.25 і горизонтальною розміткою	Введення нових термінів на основі досвіду розглянутих країн Європи для розширення переліку інструментів проектування транспортної інфраструктури Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

		1.36.1	
8	-	1.10 електричний колісний транспортний засіб - дво- і більше колісний транспортний засіб, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка має технічні можливості заряджатися від зовнішнього джерела електричної енергії;	Введення нових термінів згідно ЗУ “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів” для покращення регулювання Мікромобільності
9	-	1.10. конструктивно відділена велосипедна смуга - велосипедна смуга, що відокремлена від смуг руху інших транспортних засобів конструктивними елементами дорожнього облаштування (бордюром, віхою дорожньою, острівцем безпеки тощо), яка позначена дорожнім знаком 5.88 та відповідною горизонтальною дорожньою розміткою;	Введення нових термінів на основі підходів Віденської Конвенції Про дорожній рух для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
10	-	1.10. легкий персональний електричний транспорт - колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину;	Введення нових термінів згідно ЗУ “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів” для покращення регулювання Мікромобільності

11	-	1.10. легкий персональний транспорт - колісний транспортний засіб, який приводиться в рух мускульною силою людини, що знаходиться на ньому та/чи оснащений електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися способом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
12	1.10. механічний транспортний засіб - транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт;	1.10. механічний транспортний засіб - транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном чи електродвигунами сумарною потужністю 1 кВт і більше;	Уточнення чинних термінів на основі практичного національного досвіду Виправлення пробілу в чинному законодавстві, коли всі мопеди з двигуном внутрішнього згоряння вважаються механічними транспортними засобами, проте частина мопедів з електродвигуном чи електродвигунами не вважаються механічними транспортними засобами
13	1.10. мопед - двоколісний транспортний засіб, який має двигун з робочим об'ємом до 50 куб.см або електродвигун потужністю до 4 кВт;	1.10. мопед - двоколісний транспортний засіб, який має двигун з робочим об'ємом до 50 куб.см або електродвигун чи електродвигуни сумарною потужністю до 4 кВт, крім легкого персонального транспорту;	Уточнення чинних термінів на основі практичного національного досвіду Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
14	1.10. мотоцикл - двоколісний механічний транспортний засіб з боковим причепом або без	1.10. мотоцикл - двоколісний механічний транспортний засіб з боковим причепом або без нього, що має двигун	Уточнення чинних термінів на основі практичного національного досвіду

	нього, що має двигун з робочим об'ємом 50 куб.см і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски, триколісні та інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг;	з робочим об'ємом 50 куб.см і більше, або електродвигун чи електродвигуни сумарною потужністю 4кВт і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски, триколісні та інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг;	Чітке розділення мопедів та мотоциклів з електродвигуном чи електродвигунами
15	1.10. пішохід - особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску чи крісло колісне;	1.10. пішохід - особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед чи інший легкий персональний транспорт , мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску чи крісло колісне;	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
16	1.10. смуга руху - поздовжня смуга на проїзній частині завширшки щонайменше 2,75 м , що позначена або не позначена дорожньою розміткою і призначена для руху нерейкових транспортних засобів;	1.10. смуга руху - поздовжня смуга на проїзній частині, що позначена або не позначена дорожньою розміткою та позначена або не позначена віхами дорожніми і призначена для руху нерейкових транспортних засобів;	Виправлення колії у ПДР, коли у ньому велосипедна смуга визначається як смуга руху за ширини менше ніж 2,75м. У практиці розглянутих країн Європи ширина смуг руху визначається технічними стандартами, як і в Україні, проте без зазначення ширин у ПДР Уточнення чинних термінів на основі практичного національного досвіду, будівельних норм та національних стандартів
17	1.10. узбіччя - виділений конструктивно або суцільною лінією дорожньої розмітки елемент автомобільної дороги, який прилягає безпосередньо до зовнішнього краю проїзної частини, розташований з нею на одному рівні та не призначений для руху	1.10. узбіччя - виділений конструктивно або суцільною лінією дорожньої розмітки елемент автомобільної дороги, який прилягає безпосередньо до зовнішнього краю проїзної частини, розташований з нею на одному рівні та не призначений для руху транспортних засобів, крім	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

	транспортних засобів, крім випадків, передбачених цими Правилами. Узбіччя може використовуватися для зупинки і стоянки транспортних засобів, руху пішоходів, мопедів, велосипедів (за відсутності тротуарів, пішохідних, велосипедних доріжок або у разі неможливості пересуватися по них), гужових возів (саней);	випадків, передбачених цими Правилами. Узбіччя може використовуватися для зупинки і стоянки транспортних засобів, руху пішоходів, мопедів, велосипедів та іншого легкого персонального транспорту (за відсутності тротуарів, пішохідних, велосипедних доріжок або у разі неможливості пересуватися по них), гужових возів (саней);	
18	1.10. учасник дорожнього руху - особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному;	1.10. учасник дорожнього руху - особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист чи особа, яка керує легким персональним транспортом , а також особа, яка рухається в кріслі колісному;	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
19	2.13. А1 - мопеди, моторолери та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом до 50 куб.см або електродвигун потужністю до 4 кВт;	2.13. А1 - мопеди, моторолери та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом до 50 куб.см або електродвигун чи електродвигуни сумарною потужністю до 4 кВт, крім легкого персонального транспорту ;	Уточнення чинних термінів на основі практичного національного досвіду Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
20	2.13. А - мотоцикли, у тому числі з боковим причепом, та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом 50 куб.см і більше або електродвигун потужністю 4 кВт і більше;	2.13. А - мотоцикли, у тому числі з боковим причепом, та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом 50 куб.см і більше або електродвигун чи електродвигуни сумарною потужністю 4 кВт і більше;	Уточнення чинних термінів на основі практичного національного досвіду
21	4.2. Пішоходи, які переносять громіздкі предмети, або особи, які пересуваються в кріслах колісних без двигуна, ведуть мотоцикл, велосипед чи мопед, везуть санки, візок тощо, якщо їх рух тротуарами,	4.2. Пішоходи, які переносять громіздкі предмети, або особи, які пересуваються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед чи інший легкий персональний транспорт, мопед, мотоцикл , везуть санки, візок тощо, якщо їх рух	Приведення у відповідність визначенню пішохода у пункті 1.10 ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери

	пішохідними чи велосипедними доріжками або узбіччями створює перешкоди для інших учасників руху, можуть рухатися по краю проїзної частини в один ряд.	тротуарами, пішохідними чи велосипедними доріжками або узбіччями створює перешкоди для інших учасників руху, можуть рухатися по краю проїзної частини в один ряд.	Мікромобільності
22	4.3. Особи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини в кріслах колісних без двигуна, ведуть мотоцикл, мопед або велосипед, повинні пересуватися в напрямку руху транспортних засобів.	4.3. Особи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед чи інший легкий персональний транспорт, мопед, мотоцикл , повинні пересуватися в напрямку руху транспортних засобів.	Приведення у відповідність визначенню пішохода у пункті 1.10 ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
23	4.19. Особи, які рухаються в кріслах колісних по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю, повинні пересуватися в напрямку руху транспортних засобів по правій крайній смузі, поворот ліворуч та розворот дозволяються на дорогах з однією смугою для руху в кожному напрямку і без трамвайної колії посередині. Під час руху вони повинні виконувати вимоги цих Правил, що стосуються обов'язків велосипедистів і не суперечать вимогам цього розділу.	4.19. Особи, які рухаються в кріслах колісних по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю, повинні пересуватися в напрямку руху транспортних засобів по правій крайній смузі, поворот ліворуч та розворот дозволяються на дорогах з однією смугою для руху в кожному напрямку і без трамвайної колії посередині. Під час руху вони повинні виконувати вимоги цих Правил, що стосуються обов'язків велосипедистів та осіб, які керують іншим легким персональним транспортом і не суперечать вимогам цього розділу.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
24	6. Вимоги до велосипедистів	6. Вимоги до велосипедистів та осіб, які керують іншим легким персональним транспортом	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
25	6.1. Рухатися по дорозі на велосипедах дозволяється особам, які досягли 14-річного віку.	6.1. Рухатися по проїзній частині (у тому числі по велосипедній смузі) на велосипеді та іншому легкому персональному транспорті дозволяється особам, які досягли 14-річного віку.	Уточнення чинних термінів на основі практичного національного досвіду Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
26	6.2. Велосипедист має право керувати	6.2. Велосипед та інший легкий персональний	Приведення використання терміну велосипед/

	велосипедом, який обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами: спереду - білого кольору, по боках - оранжевого, позаду - червоного. Для руху в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості на велосипеді повинен бути встановлений та увімкнений ліхтар (фара).	транспорт повинен бути обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами: спереду - білого кольору, по боках - оранжевого, позаду - червоного. Для руху в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості на велосипеді та іншому легкому персональному транспорті повинен бути встановлений та увімкнений ліхтар (фара). В темну пору доби забороняється використання режиму стробоскопу передньої фари.	велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення вимог з обов'язкового встановлення пасивних засобів видимості транспортного засобу на дорозі на основі практичного національного досвіду та досвіду розглянутих країн Європи Уточнення чинних правил на основі національного досвіду та досвіду розглянутих країн Європи
27	6.3. Велосипедисти, рухаючись групами, повинні їхати один за одним, щоб не заважати іншим учасникам дорожнього руху. Колона велосипедистів, що рухається по проїзній частині, повинна бути розділена на групи (до 40 велосипедистів у групі) з дистанцією руху між групами 80-100 м.	6.3. Велосипедисти та особи, які керують іншим легким персональним транспортом мають право їхати колоною не більш як по дві особи в ряду Колона велосипедистів та осіб, які керують іншим легким персональним транспортом, що рухається по проїзній частині, повинна бути розділена на групи (до 20 транспортних засобів у групі) з дистанцією руху між групами 80-100 м, крім випадків якщо колона супроводжується автомобілем.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху відповідно до практик розглянутих країн Європи та національного досвіду Уточнення чинних правил на основі досвіду розглянутих країн Європи
28	6.4. Велосипедист може перевозити лише такі вантажі, які не заважають керувати велосипедом і не створюють перешкод іншим учасникам дорожнього руху.	6.4. Велосипедом та іншим легким персональним транспортом можна перевозити лише такі вантажі, які не заважають керувати транспортним засобом і не створюють	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР

		перешкод іншим учасникам дорожнього руху. При використанні велопричіпу, останній має бути обладнаний бічними світлоповертачами оранжевого кольору, заднім ліхтарем та світлоповертачем червоного кольору. За ширини більше 0,75м велопричіп має бути обладнаний передніми світлоповертачами білого кольору.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Поява вимог до видимості велопричіпу на основі практичного національного досвіду та досвіду розглянутих країн Європи
29	6.5. Якщо велосипедна доріжка перетинає дорогу поза перехрестям, велосипедисти зобов'язані дати дорогу іншим транспортним засобам, що рухаються по дорозі.	6.5. Якщо велосипедна доріжка перетинає дорогу поза перехрестям, велосипедисти та особи, які керують іншим легким персональним транспортом зобов'язані дати дорогу іншим транспортним засобам, що рухаються по головній дорозі.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Формалізація для проектувальників можливості за потреби надавати право першочергового проїзду різним учасникам дорожнього руху
30	6.6. Велосипедисту забороняється: а) керувати велосипедом з несправним гальмом, звуковим сигналом, а в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості - з вимкненим ліхтарем (фарою) чи без світлоповертачів; б) рухатися по автомагістралях і дорогах для автомобілів, а також по проїзній частині, коли поряд облаштовано	6.6. Велосипедисту та особі, яка керує іншим легким персональним транспортом забороняється: а) керувати велосипедом та іншим легким персональним транспортом з несправним гальмом, звуковим сигналом, відсутнім світлоповертачем чи світлоповертачами, а в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості - з вимкненим переднім та заднім ліхтарем (фарою); б) рухатися по автомагістралях і дорогах для автомобілів, а також по	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення вимог з обов'язкового встановлення пасивних засобів видимості транспортного засобу на дорозі на основі практичного національного досвіду та досвіду розглянутих країн Європи Введення точного формулювання заборони їхати без увімкненого переднього і заднього світла у темну пору доби

	велосипедну доріжку; в) рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках (крім дітей до 7 років на дитячих велосипедах під наглядом дорослих); д) перевозити пасажирів на велосипеді (за винятком дітей до 7 років, які перевозяться на додатковому сидінні, обладнаному надійно закріпленими підніжками); е) буксирувати велосипеди; є) буксирувати причеп, не передбачений для експлуатації з велосипедом.	проїзній частині, коли поряд облаштовано велосипедну доріжку, або смугу, крім випадків, коли використання велоінфраструктури неможливе або небезпечне; в) рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках (крім дітей до 14 років та дорослих, що їх супроводжують та при перевезенні дитини у спеціальному велокріслі або велопричепі, за умови надання пріоритету пішоходам; д) перевозити пасажирів велосипедом та іншим легким персональним транспортом (за винятком дітей до 7 років, які перевозяться на додатковому сидінні, обладнаному надійно закріпленими підніжками, а також випадків, коли можливість перевезення більш ніж однієї людини передбачена конструктивно, наприклад: тандем, велорікша та інші); е) буксирувати велосипеди та інший легкий персональний транспорт; є) буксирувати причеп, не передбачений для експлуатації з велосипедом та іншим легким персональним транспортом. ж) керувати велосипедом та іншим легким персональним	Узгодження правил для ситуацій, коли використання велоінфраструктури є неможливим чи небезпечним Виправлення пробілу чинних ПДР щодо дітей у віці 7-14 років. Актуалізація правил дорожнього руху відповідно до практик розглянутих країн Європи та національного досвіду Уточнення обов'язків та заборон для велосипедистів та осіб, які керують легким персональним транспортом на основі практичного національного досвіду та досвіду розглянутих країн Європи. Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР
--	--	--	--

		транспорт у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння; з) заборонено перетинати проїжджу частину по пішохідному переходу на велосипеді та іншому легкому персональному транспорті; и) рухатись по проїзній частині або узбіччю проти напрямку руху;	
31	6.7. Велосипедисти повинні виконувати вимоги цих Правил, що стосуються водіїв або пішоходів і не суперечать вимогам цього розділу.	6.7. Велосипедисти та особи, які керують іншим легким персональним транспортом повинні виконувати вимоги цих Правил, що стосуються водіїв або пішоходів і не суперечать вимогам цього розділу.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
32	-	8.6. з) віхи дорожні	Актуалізація правил дорожнього руху відповідно до національних стандартів, практик розглянутих країн Європи та національного досвіду
33	8.7. Світлофори (додаток 3) призначені для регулювання руху транспортних засобів і пішоходів, мають світлові сигнали зеленого, жовтого, червоного і біло-місячного кольорів, які розташовані вертикально чи горизонтально. Сигнали світлофора можуть бути з нанесеною суцільною чи контурною стрілкою (стрілками), із силуетом пішохода, Х-подібні.	8.7. Світлофори (додаток 3) призначені для регулювання руху транспортних засобів і пішоходів, мають світлові сигнали зеленого, жовтого, червоного і біло-місячного кольорів, які розташовані вертикально чи горизонтально. Сигнали світлофора можуть бути з нанесеною суцільною чи контурною стрілкою (стрілками), із силуетом пішохода, велосипеда , Х-подібні.	Актуалізація правил дорожнього руху відповідно до національних стандартів, практик розглянутих країн Європи та національного досвіду
34	8.7.5. Для регулювання руху трамваїв можуть застосовуватися світлофори з чотирма	8.7.5. Для регулювання руху громадського транспорту можуть застосовуватися світлофори з чотирма	Уточнення чинних формулювань відповідно до національного стандарту ДСТУ 4092:2024

	сигналами біло-місячного кольору, розташованими у вигляді літери "Т". Рух дозволяється лише в разі ввімкнення одночасно нижнього сигналу і одного або кількох верхніх, з яких лівий дозволяє рух ліворуч, середній - прямо, правий - праворуч. Якщо ввімкнено лише три верхні сигнали - рух заборонено. У разі вимкнення чи несправності трамвайних світлофорів водії трамваїв повинні керуватися вимогами світлофорів із світловими сигналами червоного, жовтого і зеленого кольорів.	сигналами біло-місячного кольору, розташованими у вигляді літери "Т". Рух дозволяється лише в разі ввімкнення одночасно нижнього сигналу і одного або кількох верхніх, з яких лівий дозволяє рух ліворуч, середній - прямо, правий - праворуч. Якщо ввімкнено лише три верхні сигнали - рух заборонено. Миготіння нижнього сигналу і одного або кількох верхніх інформує водія про те, що рух дозволяється у вказаному напрямку за умови надання переваги в русі іншим його учасникам, які рухаються з інших напрямків на сигнал світлофора, що дозволяє рух. У разі вимкнення чи несправності трамвайних світлофорів водії трамваїв повинні керуватися вимогами світлофорів із світловими сигналами червоного, жовтого і зеленого кольорів.	Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки Уточнення правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду
35	8.7.7. Якщо сигнал світлофора має вигляд силуету пішохода, його дія поширюється лише на пішоходів, при цьому зелений сигнал дозволяє рух, червоний - забороняє. Для пішоходів з порушенням зору може бути ввімкнено звуковий сигнал, який дозволяє рух пішоходів.	8.7.7. Якщо сигнал світлофора має вигляд силуету пішохода, його дія поширюється лише на пішоходів. Якщо сигнал світлофора містить силуети і велосипеда, і пішохода, його дія поширюється лише на велосипедистів та користувачів іншим легким персональним транспортом і пішоходів. При цьому зелений сигнал дозволяє рух, червоний - забороняє.	Актуалізація правил дорожнього руху відповідно до національних стандартів, практик розглянутих країн Європи та національного досвіду

		Для пішоходів з порушенням зору може бути ввімкнено звуковий сигнал, який дозволяє рух пішоходів.	
36	-	8.7.8. Якщо сигнал світлофору має вигляд силуету велосипеда, його дія поширюється лише на велосипеди та інший легкий персональний транспорт, при цьому зелений сигнал дозволяє рух, червоний - забороняє, жовтий забороняє рух і попереджає про наступну зміну сигналів, поєднання червоного і жовтого сигналів забороняє рух та інформує про наступне вмикання зеленого сигналу.	Актуалізація правил дорожнього руху відповідно до національних стандартів, практик розглянутих країн Європи та національного досвіду Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
37	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, напрямку руху яких він перетинає.	10.2. Виїжджаючи на дорогу з житлової зони, дворів, місць стоянки, автозаправних станцій та інших прилеглих територій, водій повинен перед проїзною частиною, тротуаром чи велодоріжкою дати дорогу пішоходам і транспортним засобам, що рухаються по них , а з'їжджаючи з дороги - велосипедистам та особам, які керують іншим легким персональним транспортом і пішоходам, напрямку руху яких він перетинає.	Актуалізація правил дорожнього руху відповідно до національних стандартів, практик розглянутих країн Європи та національного досвіду Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
38	11.13. Забороняється рух транспортних засобів по тротуарах і пішохідних доріжках, крім випадків, коли вони застосовуються для виконання робіт або обслуговування торговельних та інших	11.13. Забороняється рух механічних транспортних засобів по тротуарах, пішохідних та велосипедних доріжках, велосипедних смугах , крім випадків, коли вони застосовуються для виконання робіт або	Актуалізація правил дорожнього руху відповідно до національних стандартів, практик розглянутих країн Європи та національного досвіду

	підприємств, розташованих безпосередньо біля цих тротуарів або доріжок, за відсутності інших під'їздів і за умови виконання вимог пунктів 26.1-26.3 цих Правил.	обслуговування торговельних та інших підприємств, розташованих безпосередньо біля цих тротуарів або доріжок, за відсутності інших під'їздів і за умови виконання вимог пунктів 26.1-26.3 цих Правил.	
39	11.14. Рух по проїзній частині на велосипедах, мопедах, гужових возах (санях) і вершникам дозволяється лише в один ряд по правій крайній смузі якомога правіше, за винятком випадків, коли виконується об'їзд. Поворот ліворуч та розворот дозволяється на дорогах з однією смугою для руху в кожному напрямку і без трамвайної колії посередині. Дозволяється рух по узбіччю, якщо це не створить перешкод пішоходам.	11.14. Рух по проїзній частині на гужових возах (санях) дозволяється лише в один ряд по правій крайній смузі якомога правіше, за винятком випадків, коли виконується об'їзд. Рух велосипедів та іншого легкого персонального транспорту, мопедів і вершникам дозволяється не більше, ніж у два ряди по правій крайній смузі якомога правіше, за винятком випадків, коли рух прямо нею заборонено знаками або розміткою, або ж виконується об'їзд, здійснюється поворот ліворуч та розворот. Поворот ліворуч та розворот дозволяється на дорогах з однією смугою для руху в кожному напрямку за відсутності окремої велоінфраструктури. За наявності велоінфраструктури поворот ліворуч та розворот дозволено згідно до знаків або розмітки. Дозволяється рух по узбіччю, якщо це не створить перешкод пішоходам.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху відповідно до національних стандартів, практик розглянутих країн Європи та національного досвіду Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР
40	-	12.10-2. г) у місцях, де встановлення додаткових обмежень швидкості є необхідним для підвищення безпеки руху для всіх його учасників.	Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
41	-	13.5. Водію під час обгону,	Введення нових термінів

		випередження чи об'їзду велосипеда та іншого легкого персонального транспорту необхідно дотримуватися безпечного інтервалу не менше ніж 1,5 м в населених пунктах та 2 м поза населеними пунктами, щоб не створювати небезпеки для дорожнього руху.	(ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР
42	-	13.6. Водію під час обгону, випередження чи об'їзду велосипеда та іншого легкого персонального транспорту забороняється використовувати звуковий сигнал.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР
43	-	13.7. На дорогах з однією смугою руху в кожному напрямку водієві забороняється обгін іншого транспортного засобу, коли назустріч рухається велосипед та інший легкий персональний транспорт.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи Приведення використання

			терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР
44	15.4. Транспортні засоби не дозволяється ставити на проїзній частині в два і більше ряди. Велосипеди, мопеди і мотоцикли без бокового причепа дозволяється ставити на проїзній частині не більше ніж у два ряди.	15.4. Транспортні засоби не дозволяється ставити на проїзній частині в два і більше ряди. Велосипеди та інший легкий персональний транспорт , мопеди і мотоцикли без бокового причепа дозволяється ставити на проїзній частині не більше ніж у два ряди.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
45	-	15.9. і) на велосипедних переїздах і ближче 10 м від них з обох боків, крім випадків надання переваги в русі;	Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
46	-	15.9. й) на велосипедних доріжках та велосипедних смугах.	Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
47	15.10. д) у місцях, де транспортний засіб, що стоїть, зробить неможливим рух інших транспортних засобів або створить перешкоду для руху пішоходів;	15.10. д) у місцях, де транспортний засіб, що стоїть, зробить неможливим рух інших транспортних засобів, включно з велосипедами та іншим легким персональним транспортом або створить перешкоду для руху пішоходів;	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Уточнення чинних правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
48	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.	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 велосипедам та іншому легкому персональному транспорту, який рухається прямо в попутному напрямку.	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

49	17.1. На дорозі із смугою для маршрутних транспортних засобів, позначеній дорожнім знаком 5.8 або 5.11 забороняються рух і зупинка інших транспортних засобів (крім таксі, мопедів, мотоциклів (за винятком мотоциклів з боковим причепом, мотоколясок, триколісних транспортних засобів) та велосипедистів) на цій смузі.	17.1. На дорозі із смугою для маршрутних транспортних засобів, позначеній дорожнім знаком 5.8 або 5.11 забороняються рух і зупинка інших транспортних засобів (крім велосипедів та іншого легкого персонального транспорту, мопедів, мотоциклів (за винятком мотоциклів з боковим причепом, мотоколясок, триколісних транспортних засобів) та таксі) на цій смузі.	Унормування порядку вказання транспортних засобів відповідно до їх категорії Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
50	18.1. Водій транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебувають пішоходи, повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, для яких може бути створена перешкода чи небезпека.	18.1. Водій транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу або велосипедного переїзду , на якому перебувають пішоходи, велосипеди та інший легкий персональний транспорт , повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, велосипедам та іншому легкому персональному транспорту , для яких може бути створена перешкода чи небезпека.	Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
51	-	18.10. Якщо велосипедна доріжка або велосипедна смуга переривається зупинкою громадського транспорту або заїзним “карманом”, велосипед та інший легкий персональний транспорт має зменшити швидкість, а за потреби зупинитись для надання пріоритету в русі маршрутному транспортному засобу або пішоходам, що здійснюють посадку/висадку з нього.	Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
52	19.1. б) на мопедах (велосипедах) і гужових	19.1. б) на мопедах (велосипедах та іншому	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення

	возах (санях) - фари або ліхтарі;	легкому персональному транспорті) і гужових возах (санях) - фари або ліхтарі;	врегулювання сфери Мікромобільності
53	23.10. г) мотоциклами без бокового причепа, а також таких мотоциклів, мопедів чи велосипедів;	23.10. г) мотоциклами без бокового причепа, а також таких мотоциклів, мопедів чи велосипедів та іншого легкого персонального транспорту ;	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
54	24.8. Транспортні засоби (за винятком мотоциклів, мопедів та квадроциклів), на яких проводиться навчання, повинні мати розпізнавальні знаки "Навчальний транспортний засіб" відповідно до вимог підпункту "к" пункту 30.3 цих Правил. Транспортні засоби (за винятком автобусів), які використовуються для навчання, також повинні бути обладнані додатковими педалями зчеплення (у разі коли конструкція транспортного засобу передбачає педаль зчеплення), акселератора (у разі коли конструкція транспортного засобу допускає можливість обладнання такою педаллю) і гальмування, дзеркалом або дзеркалами заднього виду для спеціаліста з підготовки водіїв.	24.8. Транспортні засоби (за винятком велосипедів та іншого легкого персонального транспорту, мопедів, мотоциклів та квадроциклів), на яких проводиться навчання, повинні мати розпізнавальні знаки "Навчальний транспортний засіб" відповідно до вимог підпункту "к" пункту 30.3 цих Правил. Транспортні засоби (за винятком автобусів), які використовуються для навчання, також повинні бути обладнані додатковими педалями зчеплення (у разі коли конструкція транспортного засобу передбачає педаль зчеплення), акселератора (у разі коли конструкція транспортного засобу допускає можливість обладнання такою педаллю) і гальмування, дзеркалом або дзеркалами заднього виду для спеціаліста з підготовки водіїв.	Виправлення пробілу, коли формально вимагалось встановлення знаку "Навчальний транспортний засіб" на велосипед, але не мопед чи мотоцикл Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Унормування порядку вказання транспортних засобів відповідно до їх категорії
55	26.2. а) транзитний рух транспортних засобів;	26.2. а) транзитний рух механізованих транспортних засобів;	Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду Виправлення пробілу, коли дітям формально заборонено їхати крізь житлову зону на велосипеді
56	26.3. У пішохідну зону в'їзд дозволяється лише	26.3. У пішохідну зону в'їзд дозволяється лише:	Приведення структури пункту у відповідність

	транспортним засобам, що обслуговують громадян і підприємства, які розташовані у зазначеній зоні, а також транспортним засобам, що належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, чи автомобілям (мотоколяскам) , позначеним розпізнавальним знаком “Водій з інвалідністю”, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять пасажирів з інвалідністю. Якщо до об’єктів, розташованих на цій території, є інші під’їзди, водії повинні користуватися лише ними.	а) транспортним засобам, що обслуговують громадян і підприємства, які розташовані у зазначеній зоні; б) транспортним засобам, що належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні; в) транспортним засобам, позначеним розпізнавальним знаком “Водій з інвалідністю”, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять пасажирів з інвалідністю. Якщо до об’єктів, розташованих на цій території, є інші під’їзди, водії повинні користуватися лише ними.	пункту 26.2 ПДР Приведення формулювання у відповідність іншим твердженням цього пункту
57	33.1.34 “Виїзд велосипедистів”. Ділянка дороги, на якій можлива поява велосипедистів, або місце перехрещення з велосипедною доріжкою поза перехрестям.	33.1.34 “Виїзд велосипедів та іншого легкого персонального транспорту ”. Ділянка дороги, на якій можлива поява велосипедів та іншого легкого персонального транспорту , або місце перехрещення з велосипедною доріжкою поза перехрестям.	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
58	33.2.1 “Дати дорогу”. Водій повинен дати дорогу транспортним засобам, що під’їжджають до нерегульованого перехрестя по головній дорозі, а за наявності таблички 7.8 - транспортним засобам, що рухаються по головній дорозі.	33.2.1 “Дати дорогу”. Водій повинен дати дорогу транспортним засобам, що під’їжджають до нерегульованого перехрестя або велосипедного переїзду по головній дорозі або велосипедній доріжці , а за наявності таблички 7.8 - транспортним засобам, що рухаються по головній дорозі.	Формалізація для проектувальників можливості за потреби надавати право першочергового проїзду різним учасникам дорожнього руху Актуалізація правил дорожнього руху на основі

			практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
59	33.3.7 “Рух на мопедах заборонено”. Забороняється рух на мопедах і велосипедах з підвісним двигуном.	33.3.7 “Рух мопедів заборонено”. Забороняється рух мопедів і велосипедів з підвісним двигуном внутрішнього згорання .	Приведення використання терміну у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Уточнення положення для уникнення суперечності категорій учасників дорожнього руху
60	-	33.3.8.1 “Рух вантажного ЛПТ заборонено”.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових знаків для покращення регулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
61	33.3.8 “Рух на велосипедах заборонено”.	33.3.8.2 “Рух велосипедів та іншого ЛПТ заборонено”.	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
62	-	33.3.8.3 “Рух ЛПЕТ заборонено”.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових знаків для покращення регулювання

			сфери Мікромобільності
			Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду
63	33.3.44 “Рух зазначених транспортних засобів заборонено” забороняє рух зазначених на них транспортних засобів та рівнезначні кільком установленим разом заборонним знакам. Не поширюється дія знаків: 3.1-3.8, 3.11 - на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в’їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення;	33.3.44 “Рух зазначених транспортних засобів заборонено” забороняє рух зазначених на знаку транспортних засобів та рівний за значенням кільком установленим разом відповідним заборонним знакам. Не поширюється дія знаків: 3.1-3.8.3, 3.11 - на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в’їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення;	Уніфікація формулювання з описом знаку 3.45 “Рух зазначених ТЗ заборонено” у ПДР для уникнення різночитання Введення нових знаків для покращення регулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
64	33.4.14 “Доріжка для велосипедистів”. Рух на велосипедах. Дозволяється рух із швидкістю пішохода особам, які рухаються в кріслах колісних. Якщо немає тротуару або пішохідної доріжки, дозволяється також рух пішоходів.	“Велосипедна доріжка”. Рух велосипедів та іншого легкого персонального транспорту. Дозволяється рух із швидкістю пішохода особам, які рухаються в кріслах колісних. Якщо немає тротуару або пішохідної доріжки, дозволяється також рух пішоходів.	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам та знаку 4.18 Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР

			Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
65	33.4.15 “Кінець доріжки для велосипедистів”. Кінець доріжки, позначеної знаком 4.14.	33.4.15 “Кінець велосипедної доріжки”. Кінець доріжки, позначеної знаком 4.14.	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам та знаку 4.18
66	33.4.16 “Доріжка для пішоходів”. Застосовується для позначення доріжок, призначених тільки для руху пішоходів.	33.4.16 “ Пішохідна доріжка”. Застосовується для позначення доріжок, призначених тільки для руху пішоходів.	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам та знаку 4.18
67	33.4.17 “Доріжка для пішоходів і велосипедистів ”. Рух пішоходів і велосипедистів . Дозволяється рух із швидкістю пішохода особам, які рухаються в кріслах колісних.	33.4.17 “ Пішохідна та велосипедна доріжка”. Рух пішоходів, велосипедів та іншого ЛПТ . Дозволяється рух із швидкістю пішохода особам, які рухаються в кріслах колісних.	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам та знаку 4.18 Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
68	33.4.18 “Суміжні пішохідна та велосипедна доріжки”. Рух пішоходів, велосипедистів відповідно по пішохідній, велосипедній доріжках, які прилягають одна до одної, але розмежовані розміткою 1.1 або кольором покриття. Дозволяється рух із швидкістю пішохода по будь-якій з доріжок особам, які рухаються в кріслах колісних.	33.4.18 “Суміжні пішохідна та велосипедна доріжки”. Рух пішоходів, велосипедів та вшого ЛПТ відповідно по пішохідній, велосипедній доріжках, які прилягають одна до одної, але розмежовані розміткою 1.1 або кольором покриття. Дозволяється рух із швидкістю пішохода по будь-якій з доріжок особам, які рухаються в кріслах колісних.	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
69	33.4.23 “Дорога для суміщеного руху легкових автомобілів та	33.4.23 “Дорога для суміщеного руху легкових автомобілів, велосипедів та	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у

	велосипедистів". Позначає початок вулиць і доріг місцевого значення (крім пішохідних вулиць), призначених для суміщеного руху велосипедистів і легкових автомобілів.	іншого легкого персонального транспорту". Позначає початок вулиць і доріг місцевого значення (крім пішохідних вулиць), призначених для суміщеного руху легкових автомобілів, велосипедів та іншого легкого персонального транспорту.	відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Приведення порядку називання ТЗ в описі знаку до аналогічного з назви знаку
70	33.4.24 "Кінець дороги для суміщеного руху легкових автомобілів та велосипедистів". Позначає кінець вулиць і доріг місцевого значення (крім пішохідних вулиць), призначених для суміщеного руху велосипедистів і легкових автомобілів.	33.4.24 "Кінець дороги для суміщеного руху легкових автомобілів, велосипедів та іншого легкого персонального транспорту". Позначає кінець вулиць і доріг місцевого значення (крім пішохідних вулиць), призначених для суміщеного руху легкових автомобілів, велосипедів та іншого легкого персонального транспорту.	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Приведення порядку називання ТЗ в описі знаку до аналогічного з назви знаку
71	-	33.4.25 "Веломопедна доріжка". Позначає початок доріжки для руху велосипедів та іншого легкого персонального транспорту, а також мопедів, позначеної знаком 4.25. Дозволяється рух особам, які рухаються в кріслах колісних. Якщо немає тротуару або пішохідної доріжки, дозволяється також рух пішоходів.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
72	-	33.4.26 "Кінець веломопедної доріжки". Позначає кінець доріжки для руху велосипедів та	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

		іншого легкого персонального транспорту, а також мопедів, позначеної знаком 4.25. Дозволяється рух особам, які рухаються в кріслах колісних. Якщо немає тротуару або пішохідної доріжки, дозволяється також рух пішоходів.	Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
73	33.5.8 “Дорога із смугою для руху маршрутних транспортних засобів”. Дорога, на якій по спеціально відведений смузі здійснюється рух транспортних засобів за встановленим маршрутом, мопедів, мотоциклів (за винятком мотоциклів з боковим причепом, мотоколясок, триколісних транспортних засобів) та велосипедистів.	33.5.8 “Дорога із смугою для руху маршрутних транспортних засобів”. Дорога, на якій по спеціально відведений смузі здійснюється рух транспортних засобів за встановленим маршрутом, а також велосипедів та іншого легкого персонального транспорту, мопедів, мотоциклів (за винятком мотоциклів з боковим причепом, мотоколясок, триколісних транспортних засобів).	Унормування порядку вказання транспортних засобів відповідно до їх категорії Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
74	33.5.11 “Смуга для руху маршрутних транспортних засобів”. Смуга призначена для руху транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами, мопедів, мотоциклів (за винятком мотоциклів з боковим причепом, мотоколясок, триколісних транспортних засобів) та велосипедистів, якщо рух такою смугою здійснюється попутно загальному потоку транспортних засобів.	33.5.11 “Смуга для руху маршрутних транспортних засобів”. Смуга призначена для руху транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами, а також велосипедів та іншого легкого персонального транспорту, мопедів, мотоциклів (за винятком мотоциклів з боковим причепом, мотоколясок, триколісних транспортних засобів), якщо рух такою смугою здійснюється попутно загальному потоку транспортних засобів.	Унормування порядку вказання транспортних засобів відповідно до їх категорії Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
75	33.5.42.1-5.42.3 “Місце для стоянки”. Місця та майданчики для стоянки транспортних засобів. Знак 5.42.2 позначає криті (підземні та надземні) стоянки.	33.5.42.1-5.42.7 “Місце для стоянки”. Місця та майданчики для стоянки транспортних засобів. Знаки 5.42.2, 5.42.5, 5.42.7 позначають криті (підземні та надземні) місця та майданчики для стоянки. Знаки 5.42.4-5.42.7	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

	Знак 5.42.3 позначає місця, де може зупинитися вантажний автомобіль, фургон тощо, виключно на час, необхідний для розвантаження/завантаження. Знаки 5.42.1, 5.42.2 із табличками 7.28.1-7.28.4 позначають стоянки поблизу станцій метро та зупинок маршрутних транспортних засобів.	позначають велопарковки. Знаки 5.42.6 та 5.42.7 позначають місця для вантажного легкого персонального транспорту. Знак 5.42.3 позначає місця, де може зупинитися вантажний автомобіль, фургон, вантажний легкий персональний транспорт тощо, виключно на час, необхідний для розвантаження/завантаження. Знаки 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4-5.42.7 із табличками 7.28.1-7.28.4 позначають стоянки поблизу станцій метро та зупинок маршрутних транспортних засобів.	
76	33.5.57 На знаку 5.57 може бути нанесено зображення знаків 3.2-3.8, 3.11-3.20, 3.29, 3.31, 5.1, 5.3, 5.31.1-5.33, 5.42.1, 5.42.2, 5.66, 5.82.1, 5.83.1, 6.1-6.23, символи аеропорту та інші піктограми, що інформують учасників дорожнього руху про напрямки маршруту, особливості чи режими руху.	33.5.57 На знаку 5.57 може бути нанесено зображення знаків 3.2- 3.8.3 , 3.11-3.20, 3.29, 3.31, 5.1, 5.3, 5.31.1-5.33, 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4-5.42.7 , 5.66, 5.82.1, 5.83.1, 6.1-6.23, символи аеропорту та інші піктограми, що інформують учасників дорожнього руху про напрямки маршруту, особливості чи режими руху.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
77	33.5.59 На знаках 5.59 і 5.60 може бути зазначено відстані до позначених на них об'єктів (км), нанесено зображення знаків 3.2-3.8, 3.11-3.20, 3.29, 3.31, 5.1, 5.3, 5.31.1-5.33, 5.42.1, 5.42.2, 5.66, 5.82.1, 5.83.1, 6.1-6.23, символи аеропорту та інші піктограми.	33.5.59 На знаках 5.59 і 5.60 може бути зазначено відстані до позначених на них об'єктів (км), нанесено зображення знаків 3.2- 3.8.3 , 3.11-3.20, 3.29, 3.31, 5.1, 5.3, 5.31.1-5.33, 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4-5.42.7 , 5.66, 5.82.1, 5.83.1, 6.1-6.23, символи аеропорту та інші піктограми.	Введення нових знаків для покращення регулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
78	33.5.89 5.89 "Кінець велосипедної смуги". Кінець смуги для руху велосипедистів,	33.5.89 5.89 "Кінець велосипедної смуги". Кінець смуги для руху велосипедів та іншого легкого	Приведення використання терміну велосипед/велосипедист у відповідність із іншими

	позначеної знаком 5.88.	персонального транспорту , позначеної знаком 5.88.	транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
79	33.5.90 “Зона для пішоходів і велосипедистів”. Початок виділеної зони для суміщеного руху пішоходів і велосипедистів, на території якої проїзд інших транспортних засобів заборонено.	33.5.90 “ Велопішохідна зона ”. Початок виділеної зони для суміщеного руху пішоходів, велосипедів та іншого легкого персонального транспорту , на території якої проїзд інших транспортних засобів заборонено.	Приведення використання терміну до одного стандарту в ПДР, будівельних нормах та національних стандартах Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
80	33.5.91 “Кінець зони для пішоходів і велосипедистів”. Кінець виділеної зони для суміщеного руху пішоходів і велосипедистів.	33.5.91 “Кінець велопішохідної зони ”. Кінець виділеної зони для суміщеного руху пішоходів, велосипедів та іншого легкого персонального транспорту .	Приведення використання терміну до одного стандарту в ПДР, будівельних нормах та національних стандартах Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
81	33.5.92.1 і 5.92.2 “Велосипедний переїзд”. Позначає організований переїзд велосипедистів через проїзну частину.	5.92.1 і 5.92.2 “Велосипедний переїзд”. Позначає організований переїзд велосипедів та іншого легкого персонального транспорту через проїзну	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього

		частину.	руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
82	33.5.94.1 “Дорога із зустрічною велосипедною смугою”. Позначає дорогу, на якій по спеціально виділеній і відокремленій розміткою смузі, організовано рух велосипедистів у зустрічному до загального потоку транспортних засобів напрямку.	5.94.1 “Дорога із зустрічною велосипедною смугою”. Позначає дорогу, на якій по спеціально виділеній і відокремленій розміткою смузі, організовано рух велосипедів та іншого легкого персонального транспорту у зустрічному до загального потоку транспортних засобів напрямку.	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
83	33.6.7.3 “Електрозарядні станції”. Зарядка для електромобілів . Колір зображеного на знаку символу - зелений.	33.6.7.3 “Електрозарядні станції”. Зарядка для електричних колісних транспортних засобів . Колір зображеного на знаку символу - зелений.	Введення нових термінів згідно ЗУ “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів” для покращення регулювання Мікромобільності
84	33.7.3.1-7.3.3 “Напрямок дії”. Застосовуються із знаками 3.1-3.8, 3.11-3.14, 4.11, 4.12, 4.16-4.19, 5.3, 5.34, 5.36 і 5.91 для зазначення напрямку дії знаків, розташованих безпосередньо перед перехрестям, або напрямки руху до позначених об’єктів, що розташовані безпосередньо біля дороги. Таблички 7.3.1 і 7.3.2 із знаками 5.42.1-5.42.3	33.7.3.1-7.3.3 “Напрямок дії”. Застосовуються із знаками 3.1- 3.8.3 , 3.11-3.14, 4.11, 4.12, 4.16-4.19, 5.3, 5.34, 5.36 і 5.91 для зазначення напрямку дії знаків, розташованих безпосередньо перед перехрестям, або напрямки руху до позначених об’єктів, що розташовані безпосередньо біля дороги. Таблички 7.3.1 і 7.3.2 із знаками 5.42.1- 5.42.7 зазначають розташування майданчиків для стоянки	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи

	зазначають розташування майданчиків для стоянки відносно дороги, а із знаками 1.5.1-1.5.3 і 1.37 інформують про ділянки виконання дорожніх робіт.	відносно дороги, а із знаками 1.5.1-1.5.3 і 1.37 інформують про ділянки виконання дорожніх робіт.	
85	33.7.5.1- 7.5.9 “Вид транспортного засобу”. Показують вид транспортного засобу, на який поширюється дія знака. Табличка 7.5.1 поширює дію знака на вантажні автомобілі (у тому числі з причепом) з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т, 7.5.3 - на легкові автомобілі, а також вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 3,5 т, 7.5.8 - на транспортні засоби з розпізнавальним знаком “Табличка оранжевого кольору”, що перевозять небезпечні вантажі, 7.5.9 - на автомобілі, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення вантажів.	33.7.5.1- 7.5.10 “Вид транспортного засобу”. Показують вид транспортного засобу, на який поширюється дія знака. Табличка 7.5.1 поширює дію знака на вантажні автомобілі (у тому числі з причепом) з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т, 7.5.3 - на легкові автомобілі, а також вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 3,5 т, 7.5.8 - на транспортні засоби з розпізнавальним знаком “Табличка оранжевого кольору”, що перевозять небезпечні вантажі, 7.5.9 - на автомобілі, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення вантажів, 7.5.10 - на вантажний легкий персональний транспорт.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
86	33.7.14 “Платні послуги”. Застосовується із знаками 5.42.1, 5.42.2 або 5.43 для позначення місць, майданчиків або зони стоянки транспортних засобів, на яких беруть плату за паркування, а також із знаками 6.6, 6.11 і 6.21, де послуги надаються тільки на платній основі.	33.7.14 “Платні послуги”. Застосовується із знаками 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4-5.42.7 або 5.43 для позначення місць, майданчиків або зони стоянки транспортних засобів, на яких беруть плату за паркування, а також із знаками 6.6, 6.11 і 6.21, де послуги надаються тільки на платній основі.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
87	33.7.17 “Особи з інвалідністю”. Застосовується із знаками 5.42.1, 5.42.2 і 5.43 для позначення місця (або спеціально відведеної частини майданчика) для стоянки транспортних засобів, на яких установлено	33.7.17 “Особи з інвалідністю”. Застосовується із знаками 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4-5.42.7 і 5.43 для позначення місця (або спеціально відведеної частини майданчика) для стоянки транспортних засобів, на яких установлено розпізнавальний знак “Водій	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

	розпізнавальний знак "Водій з інвалідністю" відповідно до вимог цих Правил.	з інвалідністю" відповідно до вимог цих Правил.	
88	33.7.18 "Крім осіб з інвалідністю". Застосовується для зазначення того, що дія знаків 3.1, 3.34-3.38 не поширюється на мотоколяски і автомобілі , на яких встановлено розпізнавальний знак "Водій з інвалідністю" відповідно до вимог цих Правил.	33.7.18 "Крім осіб з інвалідністю". Застосовується для зазначення того, що дія знаків 3.1, 3.34-3.38 не поширюється на транспортні засоби , на яких встановлено розпізнавальний знак "Водій з інвалідністю" відповідно до вимог цих Правил.	Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
89	33.7.19 "Обмеження тривалості стоянки". Визначає максимальну тривалість перебування транспортного засобу на стоянці, позначеній знаками 5.42.1, 5.42.2 і 5.43.	33.7.19 "Обмеження тривалості стоянки". Визначає максимальну тривалість перебування транспортного засобу на стоянці, позначеній знаками 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4-5.42.7 і 5.43.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
90	33.7.23 "Місце для зарядки електромобілів". Застосовується із знаками 5.42.1, 5.42.2 у разі, коли зарядна станція для електромобілів розташована за межами автозаправної станції у спеціально відведених місцях.	33.7.23.1 "Місце для зарядки електромобілів". Застосовується із знаками 5.42.1, 5.42.2 у разі, коли зарядна станція для електромобілів розташована за межами автозаправної станції у спеціально відведених місцях.	Підготовчі зміни до наступного пункту
91	-	33.7.23.2 "Місце для зарядки легкого персонального транспорту". Застосовується із знаками 5.42.4-5.42.7 для позначення велопарковок, обладнаних зарядними станціями.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
92	33.7.29.1-7.29.6 "Напрямок руху велосипедистів". Застосовуються із знаками 4.14, 4.17 і 4.18 для інформування велосипедистів про напрямок руху, одно- чи двосторонній рух велосипедною доріжкою.	33.7.29.1-7.29.6 "Напрямок руху велосипедів та іншого легкого персонального транспорту ". Застосовуються із знаками 4.14, 4.17, 4.18 та 4.25 для інформування велосипедистів про напрямок руху, одно- чи двосторонній	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР

		рух велосипедною доріжкою.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
93	-	33.7.30.1-7.30.4 “Крім ТЗ”. Показують вид транспортного засобу, на який не поширюється дія знака. Табличка 7.30.1 виключає з дії знаку ЛПЕТ, 7.30.2 - велосипеди та інший ЛПТ, 7.30.3 - вантажний ЛПТ, 7.30.4 - мопеди.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
94	34.1.7 (напрямна розмітка - переривчаста лінія) - позначає напрямок смуг руху в межах перехрестя в разі необхідності вказати траєкторію руху транспорту, позначає розриви в суцільній розмітці 1.1, 1.3 для можливості здійснення повороту чи розвороту, а також позначає межі відведених майданчиків для паркування на безоплатній основі вздовж проїзної частини;	34.1.7 1.7 (напрямна розмітка - переривчаста лінія) - позначає напрямок смуг руху в межах перехрестя в разі необхідності вказати траєкторію руху транспорту, позначає розриви в суцільній розмітці 1.1, 1.3 для можливості здійснення повороту чи розвороту, позначає межі відведених майданчиків для паркування на безоплатній основі вздовж проїзної частини, а також позначає межі смуги безпеки між місцями для паркування ТЗ та смугою безпеки;	Формалізація для проектувальників можливості позначати межі смуги безпеки між місцями для паркування ТЗ та смугою руху ТЗ (в тому числі - за використання розмітки 1.34 для позначення місць для паркування)
95	34.1.15 (велосипедний переїзд) - позначає місце, де велосипедна доріжка чи доріжка для вершників перетинає проїзну частину, в'їзд чи виїзд з прилеглої території, а також де велосипедна доріжка та доріжка для вершників перетинаються між собою;	34.1.15 (велосипедний переїзд) - позначає місце, де одна з форм організації руху велосипедів та іншого ЛПТ чи доріжка для вершників перетинає проїзну частину, в'їзд чи виїзд з прилеглої території, а також де одна з форм організації руху велосипедів та іншого ЛПТ та доріжка для вершників перетинаються між собою;	Формалізація для проектувальників можливості організовувати велопереїзд, який може закінчуватись, а не лише починатись велосмугою, велодоріжкою чи доріжкою для вершників Формалізація для проектувальників можливості організовувати велопереїзд для

			поєднання на пішохідному переході двох велосіпохідних зон Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
96	-	34.1.36.1 - позначає місця для паркування ЛПЕТ	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Актуалізація національних стандартів на основі практичного національного досвіду Введення нових термінів згідно ЗУ “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів” для покращення регулювання Мікромобільності
97	34.1.36 - позначає доріжку для велосипедистів за межами проїзної частини та виділену на проїзній частині велосипедну смугу, яка відокремлена від проїзної частини широкою суцільною розміткою;	34.1.36.2 - позначає велосипедну доріжку за межами проїзної частини та виділену на проїзній частині велосипедну смугу, яка відокремлена від проїзної частини широкою суцільною розміткою;	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам та знаку 4.18
98	-	34.1.36.3 - позначає місця для паркування вантажного ЛПТ, а також місця для розвантаження вантажного ЛПТ;	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Актуалізація національних стандартів на основі

			практичного національного досвіду та досвіду розглянутих країн Європи
99	-	34.1.36.4 - позначає веломопедну доріжку, яка призначена для руху велосипедів та іншого ЛПТ, а також мопедів;	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Актуалізація національних стандартів на основі практичного національного досвіду та досвіду розглянутих країн Європи
100	34.1.38 - позначає місця для заправки електромобілів;	34.1.38 - позначає місця для зарядки електричних колісних транспортних засобів;	Введення нових термінів згідно ЗУ “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів” для покращення регулювання Мікромобільності Розширення дії розмітки для використання під усі електричні колісні транспортні засоби

Table 2. Transitional changes to National standard On road signs

Table 2. Transitional changes to National standard On road signs			
№	Чинне положення	Пропоноване положення	Коментарі
Національний стандарт ДСТУ 4100:2021 Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування			
1	3 - у [4]: автомагістраль, автопоїзд (транспортний состав), безпечна дистанція (далі дистанція), вантажний автомобіль, велосипед, велосипедист, водій, габаритно-ваговий контроль, головна дорога, дати дорожні роботи, дорожні умови, дорожня обстановка, житлова зона, залізничний переїзд, зупинка, край проїздної частини, маршрутні транспортні засоби (транспортні засоби загального користування), міст, населений пункт, небезпека для руху, недостатня видимість, обгін, обмежена оглядовість, оглядовість, острівця безпеки, перехрестя, пішохід, пішохідний перехід, пішохідна доріжка, прилегла територія, причіп, смуга руху, стоянка, темна пора доби, трамвайна колія, транспортний засіб, тротуар, удосконалене покриття, учасник дорожнього руху, шляхопровід;	3 - у [4]: автомагістраль, автопоїзд (транспортний состав), безпечна дистанція (далі дистанція), вантажний автомобіль, вантажний легкий персональний транспорт , велосипед, велосипедист, велосипедний шлюз , веломопедна доріжка , водій, габаритно-ваговий контроль, головна дорога, дати дорожні роботи, дорожні умови, дорожня обстановка, електричний колісний транспортний засіб , житлова зона, залізничний переїзд, зупинка, край проїздної частини, легкий персональний електричний транспорт, легкий персональний транспорт , маршрутні транспортні засоби (транспортні засоби загального користування), міст, населений пункт, небезпека для руху, недостатня видимість, обгін, обмежена оглядовість, оглядовість, острівця безпеки, перехрестя, пішохід, пішохідний перехід, пішохідна доріжка, прилегла територія, причіп, смуга руху, стоянка, темна пора доби, трамвайна колія, транспортний засіб, тротуар, удосконалене покриття, учасник дорожнього руху, шляхопровід;	Введення новиз термінів згідно пропонованих змін до ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів згідно ЗУ "Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів" для покращення регулювання Мікромобільності
2	4 ПОЗНАКИ ТА СКОРОЧЕННЯ У цьому стандарті вжито такі позначки та скорочення: АЗС — автозаправна станція;	4 ПОЗНАКИ ТА СКОРОЧЕННЯ У цьому стандарті вжито такі позначки та скорочення: АЗС — автозаправна станція; ДЗІП — дорожні знаки індивідуального проектування; ДТП — дорожньо-транспортна	Введення нових термінів згідно пропонованих змін до ПДР

	ДЗІП — дорожні знаки індивідуального проектування; ДТП — дорожньо-транспортна пригода; МКО — міжнародна комісія з освітлення; НД — нормативний документ; ОДР — організація дорожнього руху; ТЗ — транспортний засіб; hB — висота великої літери; %> — проміле.	пригода; ЛПТ - легкий персональний транспорт; МКО — міжнародна комісія з освітлення; НД — нормативний документ; ОДР — організація дорожнього руху; ТЗ — транспортний засіб; hB — висота великої літери; %> — проміле.	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
3	Таблиця 1. Знак 1.34 Виїзд велосипедистів	Таблиця 1. Знак 1.34 Виїзд велосипедів та іншого ЛПТ	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
4	Таблиця 3. Знак 3.7 Рух на мопедах заборонено	Таблиця 3. Знак 3.6 Рух мопедів заборонено	Приведення використання терміну у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР
5	-	Таблиця 3. Знак 3.8.1 Рух вантажного ЛПТ заборонено	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових знаків для покращення регулювання сфери

			Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
6	Таблиця 3. Знак 3.8 Рух на велосипедах заборонено	Таблиця 3. Знак 3.8.2 Рух велосипедів та іншого ЛПТ заборонено	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
7	-	Таблиця 3. Знак 3.8.1 Рух ЛПЕТ заборонено 	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових знаків для покращення регулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду
8	Таблиця 4. Знак 4.14 Доріжка для велосипедистів	Таблиця 4. Знак 4.14 Велосипедна доріжка	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам та знаку

			4.18
9	Таблиця 4. Знак 4.15 Кінець доріжки для велосипедистів	Таблиця 4. Знак 4.15 Кінець велосипедної доріжки	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам та знаку 4.18
10	Таблиця 4. Знак 4.16 Доріжка для пішоходів	Таблиця 4. Знак 4.16 Пішохідна доріжка	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам та знаку 4.18
11	Таблиця 4. Знак 4.17 Доріжка для пішоходів і велосипедистів	Таблиця 4. Знак 4.17 Пішохідна та велосипедна доріжка	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам та знаку 4.18
12	Таблиця 4. Знак 4.23 Дорога для суміщеного руху легкових автомобілів та велосипедистів	Таблиця 4. Знак 4.23 Дорога для суміщеного руху легкових автомобілів, велосипедів та іншого ЛПТ	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
13	Таблиця 4. Знак 4.24 Кінець дороги для суміщеного руху легкових автомобілів та велосипедистів	Таблиця 4. Знак 4.24 Кінець дороги для суміщеного руху легкових автомобілів, велосипедів та іншого ЛПТ	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР

			Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
14	-	Таблиця 4. Знак 4.25 Веломопедна доріжка 	Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових знаків для покращення регулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
15	-	Таблиця 4. Знак 4.26 Кінець веломопедної доріжки 	Введення нових термінів згідно пропонованих змін до ПДР Введення нових знаків для покращення регулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
16	-	Знак 5.42.4 Місце для стоянки	Введення нових знаків (Велосипедна стоянка) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

			
17	-	5.42.5 Місце для стоянки 	Введення нових знаків (крита велосипедна стоянка) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
18	-	5.42.6 Місце для стоянки	Введення нових знаків (стоянка для вантажного ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

			
19	-	5.42.7 Місце для стоянки 	Введення нових знаків (крита стоянка для вантажного ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
20	-	Знак 7.5.10 Вид Т3 (Вантажний ЛПТ) 	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
21	Таблиця 7. Знак 7.23 Місце для зарядки електромобілів	Таблиця 7. Знак 7.23.1 Місце для зарядки електромобілів	Підготовчі зміни до наступного пункту
22	-	Таблиця 7. Знак 7.23.2 Місце для зарядки ЛПТ	Введення нових знаків для покращення

			врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
23	Таблиця 7. Знаки 7.29.1-7.29.6 Напрямок руху велосипедистів	Таблиця 7. Знаки 7.29.1—7.29.6 Напрямок руху велосипедів та іншого ЛПТ	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
24	-	Таблиця 7. Знак 7.30.1 Крім ЛПЕТ 	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
25	-	Таблиця 7. Знак 7.30.2 Крім велосипедів та іншого ЛПТ 	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

26	-	Таблиця 7. Знак 7.30.3 Крім вантажного ЛПТ 	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
27	-	Таблиця 7. Знак 7.30.4 Крім мопедів 	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
28	Таблиця 12. Назви знаків 4.14—4.19, 4.23, 4.24 Примітка 2. Для знаків 4.14—4.19 допускається зменшення розмірів D до 350 мм. При цьому ширина зовнішньої облямівки k = 10 мм.	Таблиця 12. Назви знаків 4.14—4.19, 4.23—4.26 Примітка 2. Для знаків 4.14—4.19, 4.25, 4.26 допускається зменшення розмірів D до 350 мм. При цьому ширина зовнішньої облямівки k = 10 мм.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
29	Таблиця 13. Номери знаків 5.8—5.12, 5.18, 5.19.3, 5.20.1—5.23, 5.29, 5.30, 5.33, 5.39, 5.40.1—5.41.2, 5.42.2, 5.42.3	Таблиця 13. Номери знаків 5.8—5.12, 5.18, 5.19.3, 5.20.1—5.23, 5.29, 5.30, 5.33, 5.39, 5.40.1—5.41.2, 5.42.2, 5.42.3, 5.42.4, 5.42.6	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
30	Таблиця 15. Номери знаків 5.43, 5.44, 5.48	Таблиця 15. Номери знаків 5.42.5, 5.42.7, 5.43, 5.44, 5.48	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
31	Таблиця 16. Номер знака 5.7.1, 5.7.2, 5.31.1—5.31.3, 5.69, 7.23, 7.24	Таблиця 16. Номер знака 5.7.1, 5.7.2, 5.31.1—5.31.3, 5.69, 7.23.1, 7.23.2, 7.24	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
32	14.3.35 Знак 1.34 «Виїзд велосипедистів» потрібно встановлювати поза перехрестями перед перехрещеннями з	14.3.35 Знак 1.34 «Виїзд велосипедів та іншого ЛПТ» потрібно встановлювати поза перехрестями перед перехрещеннями з велосипедною	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із

	велосипедною доріжкою, позначеною знаками 4.14, 4.17 та 4.18, а також на ділянці дороги, де можлива раптова поява велосипедистів та їх рух через проїзну частину.	доріжкою, позначеною знаками 4.14, 4.17 та 4.18, а також на ділянці дороги, де можлива раптова поява велосипедів та іншого ЛПТ та їх рух через проїзну частину.	іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
33	14.4.2 Знак 2.1 «Дати дорогу» потрібно встановлювати: — безпосередньо перед виїздом на дорогу, по якій знаками 2.3 або 1.22, 1.23.1—1.23.4 надано переважне право проїзду даного перехрестя; — безпосередньо перед виїздом на кільцеву розв'язку позначену знаком 4.10; — на велосипедній доріжці, безпосередньо перед виїздом на проїзну частину поза перехрестям, де велосипедист зобов'язаний уступити дорогу іншим ТЗ, які наближаються дорогою, що перетинається згідно з [4].	14.4.2 Знак 2.1 «Дати дорогу» потрібно встановлювати: — безпосередньо перед виїздом на велопереїзд або дорогу, по яких знаками 2.3 або 1.22, 1.23.1—1.23.4 надано переважне право проїзду даного перехрестя; — безпосередньо перед виїздом на кільцеву розв'язку позначену знаком 4.10; — на велосипедній доріжці, безпосередньо перед виїздом на проїзну частину поза перехрестям, де велосипедист зобов'язаний уступити дорогу іншим ТЗ, які наближаються головною дорогою, що перетинається згідно з [4].	Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи Формалізація для проектувальників можливості за потреби надавати право першочергового проїзду різним учасникам дорожнього руху
34	14.4.4 Знак 2.3 «Головна дорога» потрібно застосовувати для позначення ділянки дороги, під час руху якою ТЗ мають переважне право проїзду нерегульованого перехрестя, й установлювати його на початку головної дороги. У населених пунктах знак 2.3 потрібно повторювати перед кожним перехрестям, де надано переважне право проїзду перехрестя.	14.4.4 Знак 2.3 «Головна дорога» потрібно застосовувати для позначення ділянки дороги або велопереїзду , під час руху якими ТЗ мають переважне право проїзду нерегульованого перехрестя, й установлювати його на початку головної дороги. У населених пунктах знак 2.3 потрібно повторювати перед кожним перехрестям, де надано переважне право проїзду перехрестя.	Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи Формалізація для проектувальників можливості за потреби надавати право першочергового проїзду різним учасникам

			дорожнього руху
35	14.5.3 Знак 3.1 «Рух заборонено» потрібно застосовувати, щоб заборонити рух в обох напрямках усіх ТЗ на окремих ділянках доріг чи певних територіях (у пішохідній зоні чи зоні <u>для пішоходів і велосипедистів</u>; на ділянках доріг, що перебувають в аварійному стані і непридатні для руху ТЗ, на території заповідника тощо). На початку пішохідної зони чи зони <u>для пішоходів і велосипедистів</u> знак 3.1 установлюють разом зі знаком 5.36 чи 5.91. Перед ділянкою дороги та/або вулиці, що перебуває в аварійному стані й непридатна для руху ТЗ, знак 3.1 установлюють разом зі знаком 3.43.	14.5.3 Знак 3.1 «Рух заборонено» потрібно застосовувати, щоб заборонити рух в обох напрямках усіх ТЗ на окремих ділянках доріг чи певних територіях (у пішохідній зоні чи велопішохідній зоні; на ділянках доріг, що перебувають в аварійному стані і непридатні для руху ТЗ, на території заповідника тощо). На початку пішохідної зони чи велопішохідної зони знак 3.1 установлюють разом зі знаком 5.36 чи 5.91. Перед ділянкою дороги та/або вулиці, що перебуває в аварійному стані й непридатна для руху ТЗ, знак 3.1 установлюють разом зі знаком 3.43.	Приведення використання терміну до одного стандарту в ПДР, будівельних нормах та національних стандартах Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
36	14.5.6 Знак 3.6 «Рух мотоциклів заборонено» потрібно застосовувати для заборони руху на мотоциклах. Знак 3.7 «Рух на мопедах заборонено» потрібно застосовувати для заборони руху на мопедах і велосипедах з підвісним двигуном. -	14.5.6 Знак 3.6 «Рух мотоциклів заборонено» потрібно застосовувати для заборони руху мотоциклів. Знак 3.7 «Рух мопедів заборонено» потрібно застосовувати для заборони руху мопедів і велосипедів з підвісним двигуном внутрішнього згоряння. Знак 3.8.1 “Рух вантажного ЛПТ заборонено” потрібно застосовувати для заборони руху вантажного ЛПТ. Знак 3.8.2 «Рух велосипедів та іншого ЛПТ заборонено» потрібно застосовувати для заборони руху	Приведення використання термінів у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Уточнення положення для уникнення суперечності категорій учасників дорожнього руху Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери

	Знак 3.8 «Рух на велосипедах заборонено» потрібно застосовувати для заборони руху на велосипедах та одно-, дво- або триколісних механічних ТЗ, що приводяться в рух за допомогою електричного двигуна (електричні скутери, сігвеї, гіреборди, гіроскутери тощо).	велосипедів та іншого ЛПТ. Знак 3.8.3 “Рух ЛПЕТ заборонено” потрібно застосовувати для заборони руху ЛПЕТ.	Мікромобільності Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
37	14.5.20 Не треба застосовувати знак 3.21 із табличками 7.3.1—7.3.3, 7.5.1— 7.5.9.	14.5.20 Не треба застосовувати знак 3.21 із табличками 7.3.1—7.3.3, 7.5.1— 7.5.10.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
38	14.5.30 Для уточнення умов уведених заборон, дорожні знаки 3.34—3.37 можна застосовувати з табличками 7.2.2—7.2.6, 7.4.1—7.4.7, 7.5.17.5.6, 7.18, а для доріг з одностороннім рухом і табличку 7.2.7.	14.5.30 Для уточнення умов уведених заборон, дорожні знаки 3.34—3.37 можна застосовувати з табличками 7.2.2—7.2.6, 7.4.1—7.4.7, 7.5.1—7.5.7, 7.5.10, 7.18, а для доріг з одностороннім рухом і табличку 7.2.7.	Виправлення помилки у номері знаку Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
39	14.5.37 Знаки 3.44 та 3.45 «Рух зазначених транспортних засобів заборонено» застосовують для заборони руху зазначених на них ТЗ та рівнозначні кільком установленим разом заборонним знакам.	14.5.37 Знаки 3.44 та 3.45 «Рух зазначених транспортних засобів заборонено» застосовують для заборони руху зазначених на них ТЗ та рівні за значенням кільком установленим разом відповідним заборонним знакам.	Уніфікація формулювання з описом знаку 3.45 “Рух зазначених ТЗ заборонено” у ПДР для уникнення різночитання
40	14.6.10 Знак 4.14	14.6.10 Знак 4.14 « Велосипедна	Уніфікація

	«Доріжка для велосипедистів» потрібно застосовувати для позначення велосипедної доріжки, рухатися якою дозволено тільки на велосипедах та на одно-, дво- або триколісних механічних ТЗ, що приводяться в рух за допомогою електричного двигуна (електричні скутери, еґвеї, гіреборди, гіроскутери тощо). Примітка. Якщо відсутній поруч тротуар або пішохідна доріжка, для дозволу спільного руху двох категорій користувачів (пішоходів та велосипедистів) замість знака 4.14 застосовують знак 4.17.	доріжка» потрібно застосовувати для позначення велосипедної доріжки і надання дозволу руху тільки велосипедів та іншого ЛПТ. Примітка. Якщо відсутній поруч тротуар або пішохідна доріжка, для дозволу спільного руху пішоходів, велосипедів та іншого ЛПТ замість знака 4.14 застосовують знак 4.17.	формулювання з описом інших наказових знаків для уникнення різночитання Приведення використання термінів у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Уточнення положення для уникнення суперечності категорій учасників дорожнього руху Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
41	14.6.11 Знак 4.15 «Кінець доріжки для велосипедистів» потрібно застосовувати для позначення кінця доріжки, позначеної знаком 4.14.	14.6.11 Знак 4.15 «Кінець велосипедної доріжки» потрібно застосовувати для позначення кінця доріжки, позначеної знаком 4.14.	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам та знаку 4.18
42	14.6.12 Знак 4.16 «Доріжка для пішоходів» потрібно застосовувати для позначення доріжок, призначених тільки для руху пішоходів. Знак 4.16 потрібно повторювати після кожного перетину пішохідної доріжки з дорогою.	14.6.12 Знак 4.16 «Пішохідна доріжка» потрібно застосовувати для позначення доріжок, призначених тільки для руху пішоходів. Знак 4.16 потрібно повторювати після кожного перетину пішохідної доріжки з дорогою.	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам, знаку 4.18 та абзацу другому цього пункту
43	14.6.13 Знак 4.17 «Доріжка для пішоходів і велосипедистів»	14.6.13 Знак 4.17 «Пішохідна і велосипедна доріжка» потрібно застосовувати для позначення	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР,

	потрібно застосовувати для позначення доріжки, призначеної для сумісного її використання двома категоріями учасників дорожнього руху (пішоходами і велосипедистами) з дотриманням ними запобіжних заходів.	доріжки, призначеної для сумісного її використання пішоходами, велосипедами та іншим ЛПТ з дотриманням ними запобіжних заходів.	будівельним нормам, національним стандартам та знаку 4.18 Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
44	14.6.19 Знаки 4.23 «Дорога для суміщеного руху легкових автомобілів та велосипедистів» і 4.24 «Кінець дороги для суміщеного руху легкових автомобілів та велосипедистів» потрібно застосовувати разом із розміткою 1.28.3 згідно з ДСТУ 2587 для позначення початку/кінця вулиць і доріг місцевого значення (окрім пішохідних вулиць) відповідно до таблиці 5.10 ДБН В.2.3-5 [13], призначених для суміщеного руху велосипедистів і руху легкових автомобілів, у випадку, якщо потрібно з'єднати велосипедні маршрути і немає можливості влаштувати велосипедну доріжку чи велосипедну смугу.	14.6.19 Знаки 4.23 «Дорога для суміщеного руху легкових автомобілів, велосипедів та іншого ЛПТ» і 4.24 «Кінець дороги для суміщеного руху легкових автомобілів, веловипедів та іншого ЛПТ» потрібно застосовувати разом із розміткою 1.28.3 згідно з ДСТУ 2587 для позначення початку/кінця вулиць і доріг місцевого значення (окрім пішохідних вулиць) відповідно до таблиці 5.10 ДБН В.2.3-5 [13], призначених для суміщеного руху легкових автомобілів і руху велосипедів та іншого ЛПТ, у випадку, якщо потрібно з'єднати велосипедні маршрути і немає можливості влаштувати велосипедну доріжку чи велосипедну смугу.	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Приведення порядку називання ТЗ в описі знаку до аналогічного з назви знаку
45	-	14.6.20 Знаки 4.25 “Веломопедна доріжка” і 4.26 “Кінець	Введення нових термінів (ЛПТ) для

		веломопедної доріжки” потрібно застосовувати разом із розміткою 1.36.4 згідно з ДСТУ 2587 для позначення початку/кінця веломопедних доріжок відповідно до таблиця 5.10 ДБН В.2.3-5 [13], призначених для руху велосипедів та іншого ЛПТ, а також мопедів. Знак 4.25 необхідно розміщувати разом зі знаком 3.29 Обмеження максимальної швидкості зі значеннями: - 30 (км/год) - в межах забудови населеного пункту; - 40 (км/год) - за межами забудови населеного пункту; - 20 (км/год) - в межах житлової зони; Знак 4.25 встановлюють на початку доріжки і дублюють після кожного перехрестя, а знак 4.26 - в кінці доріжки. Дозволено розміщувати знак 4.26 на зворотному боці знака 4.25.	покращення врегулювання сфери Мікромобільності Актуалізація правил дорожнього руху на основі практичного національного досвіду та практик розглянутих країн Європи
46	14.7.9 Знак 5.8 «Дорога із смугою для руху маршрутних ТЗ» потрібно застосовувати для позначення дороги, на якій по спеціально відведеній смузі здійснюється рух ТЗ за встановленим маршрутом та велосипедистів, якщо рух такою смугою здійснюється назустріч загальному потоку ТЗ.	14.7.9 Знак 5.8 «Дорога із смугою для руху маршрутних ТЗ» потрібно застосовувати для позначення дороги, на якій по спеціально відведеній смузі здійснюється рух ТЗ за встановленим маршрутом, а також велосипедів та іншого ЛПТ, мопедів, мотоциклів (за винятком мотоциклів з боковим причепом, мотоколясок, триколісних транспортних засобів), якщо рух такою смугою здійснюється назустріч загальному потоку ТЗ.	Приведення у відповідність визначенню знаку в ПДР Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
47	14.7.12 Знак 5.11 «Смуга для руху маршрутних ТЗ» потрібно застосовувати для позначення виділеної смуги, призначеної для руху ТЗ,	14.7.12 Знак 5.11 «Смуга для руху маршрутних ТЗ» потрібно застосовувати для позначення виділеної смуги, призначеної для руху ТЗ, що рухаються за встановленими маршрутами, а також велосипедів та іншого ЛПТ,	Приведення у відповідність визначенню знаку в ПДР Приведення

	що рухаються за встановленими маршрутами та велосипедистів, якщо рух такою смугою здійснюється попутно загальному потоку ТЗ. Знак 5.11 потрібно встановлювати над виділеною смугою. Дозволено встановлювати знак 5.11 праворуч від дороги, якщо він позначає праву смугу.	мопедів, мотоциклів (за винятком мотоциклів з боковим причепом, мотоколясок, триколісних транспортних засобів); якщо рух такою смугою здійснюється попутно загальному потоку ТЗ. Знак 5.11 потрібно встановлювати над виділеною смугою. Дозволено встановлювати знак 5.11 праворуч від дороги, якщо він позначає праву смугу.	використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
48	14.7.38 Знаки 5.42.1 та 5.42.2 «Місце для стоянки» потрібно застосовувати для позначення місць та майданчиків для стоянки ТЗ. Знак 5.42.2 застосовують для позначення критих (підземних та надземних) стоянок. Знак 5.42.3 дозволено застосовувати для позначення місця, де може зупинитися вантажний автомобіль, фургон тощо, виключно на час, необхідний для розвантаження/ завантаження. Знак встановлюють біля поштових відділень,	14.7.38 Знаки 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4—5.42.7 «Місце для стоянки» потрібно застосовувати для позначення місць та майданчиків для стоянки ТЗ. Знаки 5.42.2, 5.42.5, 5.42.7 застосовують для позначення критих (підземних та надземних) місць та майданчиків для стоянок. Знаки 5.42.4—5.42.7 позначають велопарковки. Знаки 5.42.6 та 5.42.7 позначають місця для вантажного легкого персонального транспорту. Знак 5.42.3 дозволено застосовувати для позначення місця, де може зупинитися вантажний автомобіль, фургон, вантажний ЛПТ тощо, виключно на час, необхідний для розвантаження/ завантаження. Знак встановлюють біля поштових відділень, кафе, ресторанів, готелів тощо, за умови відсутності іншого під'їзду до них чи заїзду на внутрішню територію, на ділянках доріг і вулиць, де заборонено зупинку чи стоянку. Знаки 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4—5.42.7 із табличками 7.28.1—7.28.4	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

	магазинів, кафе, ресторанів, готелів тощо, за умови відсутності іншого під'їзду до них чи заїзду на внутрішню територію, на ділянках доріг і вулиць, де заборонено зупинку чи стоянку. Знаки 5.42.1, 5.42.2 із табличками 7.28.1—7.28.4 позначають стоянки поблизу станцій метро та зупинок маршрутного транспорту, які призначені перед усім для тих ТЗ, водії яких бажають скористатися можливістю пересадки на громадський транспорт (метро, автобус, тролейбус, трамвай тощо).	позначають стоянки поблизу станцій метро та зупинок маршрутного транспорту, які призначені перед усім для тих ТЗ, водії яких бажають скористатися можливістю пересадки на громадський транспорт (метро, автобус, тролейбус, трамвай тощо).	
49	14.7.49 На знаку 5.57 можуть бути нанесені зображення знаків 3.2—3.8, 3.11—3.20, 3.29, 3.31, 5.1, 5.3, 5.31.1—5.33, 5.42.1, 5.42.2, 5.66, 5.82.1, 5.83.1, 6.1—6.23, символи аеропорту та інші піктограми, що інформують учасників дорожнього руху про напрямки маршруту, особливості чи режими руху.	14.7.49 На знаку 5.57 можуть бути нанесені зображення знаків 3.2—3.8, 3.11—3.20, 3.29, 3.31, 5.1, 5.3, 5.31.1—5.33, 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4—5.42.7, 5.66, 5.82.1, 5.83.1, 6.1—6.23, символи аеропорту та інші піктограми, що інформують учасників дорожнього руху про напрямки маршруту, особливості чи режими руху.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
50	14.7.51 На знаках 5.59 та 5.60 може бути зазначено відстані до позначених на них об'єктів (км), нанесено зображення знаків 3.2—3.8, 3.11—3.20, 3.29, 3.31, 5.1, 5.3, 5.31.1—5.33, 5.42.1, 5.42.2, 5.66, 5.82.1, 5.83.1, 6.1—6.23, символи аеропорту та інші піктограми.	14.7.51 На знаках 5.59 та 5.60 може бути зазначено відстані до позначених на них об'єктів (км), нанесено зображення знаків 3.2—3.8, 3.11—3.20, 3.29, 3.31, 5.1, 5.3, 5.31.1—5.33, 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4—5.42.7, 5.66, 5.82.1, 5.83.1, 6.1—6.23, символи аеропорту та інші піктограми.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

51	14.7.77 Знак 5.89 «Кінець велосипедної смуги» застосовують для позначення кінця смуги для руху велосипедистів , позначеної знаком 5.88. Знак 5.89 потрібно встановлювати в кінці велосипедної смуги, а також попередньо з табличкою 7.1.1 на відстані (50—100) м.	14.7.77 Знак 5.89 «Кінець велосипедної смуги» застосовують для позначення кінця смуги для руху велосипедів та іншого ЛПТ , позначеної знаком 5.88. Знак 5.89 потрібно встановлювати в кінці велосипедної смуги, а також попередньо з табличкою 7.1.1 на відстані (50—100) м.	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
52	14.7.78 Знаки 5.90 «Зона для пішоходів і велосипедистів » та 5.92 «Кінець зони для пішоходів і велосипедистів » потрібно застосовувати для позначення початку і кінця виділеної зони для суміщеного руху пішоходів і велосипедистів , на території якої проїзд інших ТЗ заборонено (історичні місця, центральні частини міст тощо).	14.7.78 Знаки 5.90 « Велопішохідна зона » та 5.91 «Кінець велопішохідної зони» потрібно застосовувати для позначення початку і кінця виділеної зони для суміщеного руху пішоходів, велосипедів та іншого ЛПТ , на території якої проїзд інших ТЗ заборонено (історичні місця, центральні частини міст тощо).	Приведення використання терміну до одного стандарту в ПДР, будівельних нормах та національних стандартах Виправлення помилки у вказаному номері знаку Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
53	14.7.79 Знаки 5.92.1 та 5.92.2 «Велосипедний переїзд» потрібно застосовувати для позначення	14.7.79 Знаки 5.92.1 та 5.92.2 «Велосипедний переїзд» потрібно застосовувати для позначення організованого переїзду велосипедів та іншого ЛПТ через	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із

	організованого переїзду велосипедистів через проїзну частину, влаштованого згідно з ДБН В.2.3-5 [13], ДСТУ 8906 і розташованого поза перехрестям та з'їздами з транспортних розв'язок.	проїзну частину, влаштованого згідно з ДБН В.2.3-5 [13], ДСТУ 8906 і розташованого поза перехрестям та з'їздами з транспортних розв'язок.	іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
54	14.7.81 Знак 5.94.1 «Дорога із зустрічною велосипедною смугою» потрібно застосовувати для позначення дороги, на якій по спеціально виділеній і відокремленій розміткою згідно з ДСТУ 2587 смузі організовано рух велосипедистів у зустрічному до загального потоку ТЗ напрямку згідно з ДБН В.2.3.5 [13]. Рух велосипедистів назустріч загальному транспортному потоку дозволено влаштовувати на вулицях і дорогах населених пунктів з одностороннім рухом, на яких обмежена швидкість руху до 40 км/год або інтенсивність руху становить менше ніж 1 000 авт/добу.	14.7.81 Знак 5.94.1 «Дорога із зустрічною велосипедною смугою» потрібно застосовувати для позначення дороги, на якій по спеціально виділеній і відокремленій розміткою згідно з ДСТУ 2587 смузі організовано рух велосипедів та іншого ЛПТ у зустрічному до загального потоку ТЗ напрямку згідно з ДБН В.2.3.5 [13]. Рух велосипедів та іншого ЛПТ назустріч загальному транспортному потоку дозволено влаштовувати на вулицях і дорогах населених пунктів з одностороннім рухом, на яких обмежена швидкість руху до 40 км/год або інтенсивність руху становить менше ніж 1 000 авт/добу.	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
55	14.9.1 З одним знаком, за винятком знаків 5.42.1, 5.42.2 та 5.43, дозволено застосовувати не більше ніж дві таблички.	14.9.1 З одним знаком, за винятком знаків 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4—5.42.7 , та 5.43, дозволено застосовувати не більше ніж дві таблички.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
56	14.9.4 Таблички 7.1.3 та 7.1.4 «Відстань до об'єкта» застосовують з попереджувальними знаками в місцях повороту в бік небезпечних ділянок	14.9.4 Таблички 7.1.3 та 7.1.4 «Відстань до об'єкта» застосовують з попереджувальними знаками в місцях повороту в бік небезпечних ділянок дороги, а також зі знаками 5.1, 5.3, 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4—5.42.7 у місцях повороту до зазначених	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

	дороги, а також зі знаками 5.1, 5.3, 5.42.1, 5.42.2 у місцях повороту до зазначених об'єктів. На табличках 7.1.3 та 7.1.4 зазначають відстань від краю проїзної частини, з якої здійснюється поворот, до об'єкта, розташованого біля дороги.	об'єктів. На табличках 7.1.3 та 7.1.4 зазначають відстань від краю проїзної частини, з якої здійснюється поворот, до об'єкта, розташованого біля дороги.	
57	14.9.9 Таблички 7.5.1—7.5.9 «Вид транспортного засобу» застосовують, щоб зазначити вид ТЗ, на який поширюється дія знака. Табличка 7.5.1 поширює дію знака на вантажні автомобілі, зокрема й з причепом, з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т; 7.5.3 — на легкові автомобілі, а також вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 3,5 т; 7.5.8 — на ТЗ з розпізнавальним знаком «Табличка оранжевого кольору» відповідно до [4], що перевозять небезпечні вантажі; 7.5.9 — на автомобілі, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення вантажів.	14.9.9 Таблички 7.5.1—7.5.10 «Вид транспортного засобу» застосовують, щоб зазначити вид ТЗ, на який поширюється дія знака. Табличка 7.5.1 поширює дію знака на вантажні автомобілі, зокрема й з причепом, з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т; 7.5.3 — на легкові автомобілі, а також вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 3,5 т; 7.5.8 — на ТЗ з розпізнавальним знаком «Табличка оранжевого кольору» відповідно до [4], що перевозять небезпечні вантажі; 7.5.9 — на автомобілі, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення вантажів, 7.5.10 - на вантажний ЛПТ.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
58	14.9.18 Табличку 7.14 «Платні послуги» застосовують зі знаками 5.42.1, 5.42.2 або 5.43 для позначення місць, майданчиків або зони стоянки ТЗ, на яких беруть платню за паркування, а також зі знаками 6.6, 6.11 та 6.21 де послуги надають тільки за плату.	14.9.18 Табличку 7.14 «Платні послуги» застосовують зі знаками 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4—5.42.7 або 5.43 для позначення місць, майданчиків або зони стоянки ТЗ, на яких беруть платню за паркування, а також зі знаками 6.6, 6.11 та 6.21 де послуги надають тільки за плату.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
59	14.9.21 Табличку 7.17 «Особи з інвалідністю» застосовують зі знаками 5.42.1, 5.42.2 та 5.43 для позначення місця (або	14.9.21 Табличку 7.17 «Особи з інвалідністю» застосовують зі знаками 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4—5.42.7 та 5.43 для позначення місця (або спеціально відведену частину	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

	спеціально відведену частину майданчика) для стоянки ТЗ, якими керують особи з інвалідністю.	майданчика) для стоянки ТЗ, якими керують особи з інвалідністю.	
60	14.9.23 Табличку 7.19 «Обмеження тривалості стоянки» застосовують зі знаками 5.42.1, 5.42.2 та 5.43 для зазначення максимально допустимої тривалості перебування ТЗ на стоянці.	14.9.23 Табличку 7.19 «Обмеження тривалості стоянки» застосовують зі знаками 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4—5.42.7 та 5.43 для зазначення максимально допустимої тривалості перебування ТЗ на стоянці.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
61	14.9.27 Табличку 7.23 «Місце для зарядки електромобілів» дозволено застосовувати із знаками 5.42.1, 5.42.2 у разі, якщо зарядна станція для електромобілів розташована за межами автозаправної станції у спеціально відведених місцях за погодженням з уповноваженим підрозділом Національної поліції.	14.9.27 Табличку 7.23.1 «Місце для зарядки електромобілів» дозволено застосовувати із знаками 5.42.1, 5.42.2 у разі, якщо зарядна станція для електромобілів розташована за межами автозаправної станції у спеціально відведених місцях за погодженням з уповноваженим підрозділом Національної поліції. Табличку 7.23.2 “Місце для зарядки ЛПТ” дозволено застосовувати зі знаками 5.42.4-5.42.7 для позначення велопарковок, обладнаних зарядними станціями	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
62	14.9.32 Таблички 7.28.1—7.28.4 застосовують зі знаками 5.42.1, 5.42.2 для інформування водіїв ТЗ про можливість пересадки на міський громадський транспорт (метро та інші види маршрутного транспорту).	14.9.32 Таблички 7.28.1—7.28.4 застосовують зі знаками 5.42.1, 5.42.2, 5.42.4—5.42.7 для інформування водіїв ТЗ про можливість пересадки на міський громадський транспорт (метро та інші види маршрутного транспорту).	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
63	14.9.33 Таблички 7.29.1—7.29.6 «Напрямок руху велосипедистів» застосовують зі знаками 4.14, 4.17 та 4.18 для інформування велосипедистів про напрямок руху, одно чи двосторонній рух велосипедною доріжкою.	14.9.33 Таблички 7.29.1—7.29.6 «Напрямок руху велосипедів та іншого ЛПТ » застосовують зі знаками 4.14, 4.17, 4.18 та 4.25 для інформування велосипедистів та осіб що керують іншим ЛПТ про напрямок руху, одно чи двосторонній рух велосипедною доріжкою.	Приведення використання терміну велосипед/ велосипедист у відповідність із іншими транспортними засобами та учасниками дорожнього руху в ПДР

			Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
64	-	14.9.34 7.30.1-7.30.4 “Крім ТЗ”. Показують вид транспортного засобу, на який не поширюється дія знака. Табличка 7.30.1 виключає з дії знаку ЛПЕТ, 7.30.2 - велосипеди та інший ЛПТ, 7.30.3 - вантажний ЛПТ, 7.30.4 - мопеди.	Введення нових знаків для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

Table 3. Transitional changes to National standard On road markings

Table 3. Transitional changes to National standard On road markings			
№	Чинне положення	Пропоноване положення	Коментарі
Національний стандарт ДСТУ2587:2021 Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні умови			
1	Розділ 3 ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТЬ - [4]: велосипедист, видимість у напрямку руху, головна дорога, дорожні умови, дати дорогу, дорожня обстановка, житлова зона, залізничний переїзд, зупинка, край проїзної частини, маршрутні транспортні засоби, населений пункт, перехрестя, пішохід, пішохідний перехід, прилегла територія, регулювальник, смуга руху, стоянка, темна пора доби, транспортний засіб, удосконалене покриття	Розділ 3 ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТЬ - [4]: вантажний легкий персональний транспорт, велосипед, велосипедист, велосипедний шлюз, веломопедна доріжка , видимість у напрямку руху, головна дорога, дорожні умови, дати дорогу, дорожня обстановка, електричний колісний транспортний засіб , житлова зона, залізничний переїзд, зупинка, край проїзної частини, легкий персональний електричний транспорт, легкий персональний транспорт , маршрутні транспортні засоби, населений пункт, перехрестя, пішохід, пішохідний перехід, прилегла територія, регулювальник, смуга руху, стоянка, темна пора доби, транспортний засіб, удосконалене покриття	Введення новиз термінів згідно пропонованих змін до ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів згідно ЗУ “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів” для покращення регулювання Мікромобільності
2	3.4 переїзд для велосипедистів (велосипедні переїзди) Ділянка дороги чи вулиці, виділена розміткою, де проїзну	3.4 велосипедний переїзд Ділянка дороги чи вулиці, виділена розміткою, де проїзну частину перетинає одна з форм організації руху велосипедів та іншого ЛПТ (велосипедний переїзд) ,	Приведення (використання) терміну у відповідність іншим нормативним документам

	частину перетинає доріжка для велосипедистів	позначений розміткою 1.15	Введення новиз термінів згідно пропонованих змін до ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
3	4 ПОЗНАКИ ТА СКОРОЧЕННЯ У цьому стандарті вжито такі позначки та скорочення: ВРД — вставки розмічальні дорожні; М — відстань видимості зустрічного автомобіля; МКО — міжнародна комісія з освітлення; НД — нормативний документ; ОДР — організація дорожнього руху; ПШС — перехідно-швидкісна смуга; ТЗ — транспортний засіб; β — коефіцієнт яскравості дорожньої розмітки, у частках одиниці; d — коефіцієнт яскравості за розсіяного денного та штучного освітлення, $\text{мкд} \cdot \text{м}^{-2} \cdot \text{лк}^{-1}$; L — коефіцієнт світлоповертання (поверхні дорожньої розмітки), $\text{мкд} \cdot \text{м}^{-2} \cdot \text{лк}^{-1}$.	4 ПОЗНАКИ ТА СКОРОЧЕННЯ У цьому стандарті вжито такі позначки та скорочення: ВРД — вставки розмічальні дорожні; ЛПЕТ — легкий персональний електричний транспорт; ЛПТ — легкий персональний транспорт; М — відстань видимості зустрічного автомобіля; МКО — міжнародна комісія з освітлення; НД — нормативний документ; ОДР — організація дорожнього руху; ПШС — перехідно-швидкісна смуга; ТЗ — транспортний засіб; β — коефіцієнт яскравості дорожньої розмітки, у частках одиниці; d — коефіцієнт яскравості за розсіяного денного та штучного освітлення, $\text{мкд} \cdot \text{м}^{-2} \cdot \text{лк}^{-1}$; L — коефіцієнт світлоповертання (поверхні дорожньої розмітки), $\text{мкд} \cdot \text{м}^{-2} \cdot \text{лк}^{-1}$.	Введення новиз термінів згідно пропонованих змін до ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Введення нових термінів згідно ЗУ “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів” для покращення регулювання Мікромобільності
4	Таблиця 1. Номер розмітки 1.7 Позначення межі відведених майданчиків для паркування ТЗ на безоплатній основі	Таблиця 1. Номер розмітки 1.7 Позначення межі відведених майданчиків для паркування ТЗ на безоплатній основі вздовж проїзної частини, якщо окремі місця для паркування не позначено розміткою 1.34.	Формалізація для проектувальників можливості позначати межі смуги безпеки між місцями для паркування ТЗ та смугою руху ТЗ (в тому

	вздовж проїзної частини, якщо окремі місця для паркування не позначено розміткою 1.34. Правила застосування відповідно до 10.2.7	Позначення межі смуги безпеки між місцями для паркування ТЗ та смугою руху ТЗ. Правила застосування відповідно до 10.2.7	числі - за використання розмітки 1.34 для позначення місць для паркування)
5	Таблиця 1. Номер розмітки 1.15 Позначення зони, де проїзну частину перетинає доріжка для велосипедистів (велосипедний переїзд) чи доріжка для вершників, позначені відповідними дорожніми знаками згідно з ДСТУ 4100. Позначення зони перетину велосипедної смуги чи велосипедної доріжки або доріжки для вершників і виїзду/заїзду з/до прилеглої території. Позначення зони перетину велосипедної доріжки з доріжкою для вершників. Примітка. Ширина велосипедного переїзду (В) має бути не вужчою, ніж ширина прилеглої ділянки велосипедної доріжки (доріжки для вершників). Правила застосування	Таблиця 1. Номер розмітки 1.15 Позначення зони, де проїзну частину перетинає одна з форм організації руху велосипедів та іншого ЛПТ (велосипедний переїзд) чи доріжка для вершників, позначені відповідними дорожніми знаками згідно з ДСТУ 4100. Позначення зони перетину одної з форм організації руху велосипедів та іншого ЛПТ або доріжки для вершників і виїзду/заїзду з/до прилеглої території. Позначення зони перетину одної з форм організації руху велосипедів та іншого ЛПТ з доріжкою для вершників. Примітка. Ширина велосипедного переїзду (В) має бути не вужчою, ніж ширина прилеглої ділянки велодоріжки, велосмуги або доріжки для вершників (для інших видів організації веломережі - не менше мінімально допустимої ширини велосмуги згідно ДБН В.2.3-5 [12]). Правила застосування відповідно до 10.2.15	Формалізація для проектувальників можливості організовувати велопереїзд, який може закінчуватись, а не лише починатись велосмугою, велодоріжкою чи доріжкою для вершників Формалізація для проектувальників можливості організовувати велопереїзд для поєднання на пішохідному переході двох велопішохідних зон Введення новиз термінів згідно пропонованих змін до ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності

	відповідно до 10.2.15		
6	-	Таблиця 1. Номер розмітки 1.36.1 	Актуалізація національних стандартів на основі практичного національного досвіду Введення нових термінів згідно ЗУ “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електророзрядної інфраструктури та електричних транспортних засобів” для покращення регулювання Мікромобільності
7	Таблиця 1. Номер розмітки 1.36	Таблиця 1. Номер розмітки 1.36.2	
8	-	Таблиця 1. Номер розмітки 1.36.3 	
9	-	Таблиця 1. Номер розмітки 1.36.4	

			
10	Таблиця 1. Номер розмітки 1.38 Позначення місць для зарядки електромобілів, правила застосування відповідно до 10.2.38	Таблиця 1. Номер розмітки 1.38 Позначення місць для зарядки електричних колісних транспортних засобів , правила застосування відповідно до 10.2.38	Введення нових термінів згідно ЗУ “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів” для покращення регулювання Мікромобільності
11	10.2.7 Розмітку 1.7 застосовують для позначення: в) межі відведених майданчиків для паркування ТЗ на безоплатній основі, якщо окремі місця для паркування не позначено розміткою 1.34	10.2.7 Розмітку 1.7 застосовують для позначення: в) межі відведених майданчиків для паркування ТЗ на безоплатній основі, якщо окремі місця для паркування не позначено розміткою 1.34 г) позначення межі смуги безпеки між місцями для паркування ТЗ та смугою руху ТЗ	Формалізація для проектувальників можливості позначати межі смуги безпеки між місцями для паркування ТЗ та смугою руху ТЗ (в тому числі - за використання розмітки 1.34 для позначення місць для паркування)
12	-	10.2.36.1 Розмітку 1.36.1 застосовують для позначення виділених місць для паркування ЛПЕТ	Введення нових розміток згідно пропонованих змін до ПДР для покращення

			регулювання сфери Мікромобільності Актуалізація національних стандартів на основі практичного національного досвіду Введення нових термінів згідно ЗУ “Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів” для покращення регулювання Мікромобільності
13	40.2.36 Розмітку 1.36 застосовують для позначення велосипедної доріжки чи велосипедної смуги. Її наносять на перегоні через кожні 50 м по осі доріжки (смуги) та в створі знаків 4.12 «Доріжка для велосипедистів», 4.22 «Суміжні пішохідна і велосипедна доріжки» згідно з ДСТУ 4100 і повторюють після кожного перетину велосипедної доріжки з автомобільною дорогою (вулицею) та на велосипедній смузі перед і після кожного перехрестя (рисунки Б.5, Б.8 та Б.19 е), ж) додатка Б). Розміри	10.2.36.2 Розмітку 1.36.2 застосовують для позначення велосипедної доріжки чи велосипедної смуги. Її наносять на перегоні через кожні 50 м по осі доріжки (смуги) та в створі знаків 4.12 «Велосипедна доріжка», 4.22 «Суміжні пішохідна і велосипедна доріжки» згідно з ДСТУ 4100 і повторюють після кожного перетину велосипедної доріжки з автомобільною дорогою (вулицею) та на велосипедній смузі перед і після кожного перехрестя (рисунки Б.5, Б.8 та Б.19 е), ж) додатка Б). Розміри розмітки 1.36 для позначення велосипедної смуги та велосипедної доріжки — відповідно до рисунків А.9 а) та б) додатка А.	Приведення назви знаку у відповідність термінам ПДР, будівельним нормам, національним стандартам та знаку 4.18

	розмітки 1.36 для позначення велосипедної смуги та велосипедної доріжки — відповідно до рисунків А.9 а) та б) додатка А.		
14	-	10.2.36.3 Розмітку 1.36.3 застосовують для позначення виділених місць для паркування вантажного ЛПТ, а також виділених місць для розвантаження вантажного ЛПТ.	Введення нових розміток згідно пропонованих змін до ПДР для покращення регулювання сфери Мікромобільності Актуалізація національних стандартів на основі практичного національного досвіду та досвіду розглянутих країн Європи
15	-	10.2.36.4 Розмітку 1.36.4 застосовують для позначення веломопедної доріжки. Її наносять на перегоні через кожні 50м по осі доріжки та в створі знаку 4.25 “Веломопедна доріжка” згідно з ДСТУ 4100 і повторюють після кожного перетину веломопедної доріжки з автомобільною дорогою (вулицею) та перед і після кожного перехрестя.	Введення нових розміток згідно пропонованих змін до ПДР для покращення регулювання сфери Мікромобільності Актуалізація національних стандартів на основі практичного національного досвіду та досвіду розглянутих країн Європи
16	10.2.37 Розмітку 1.37 застосовують, за потреби, з розміткою 4.36 для позначення дозволеного напрямку руху на велосипедній доріжці чи велосипедній смузі. Розміри та схема розташування — відповідно до рисунків А.13 а) та б) додатка А.	10.2.37 Розмітку 1.37 застосовують, за потреби, з розміткою 1.36.2 для позначення дозволеного напрямку руху на велосипедній доріжці чи велосипедній смузі. Розміри та схема розташування — відповідно до рисунків А.13 а) та б) додатка А.	Уточнення номеру розмітки відповідно до пропонованих змін
17	10.2.38 Розмітку 1.38 застосовують для позначення виділених	10.2.38 Розмітку 1.38 застосовують для позначення виділених місць для зарядки електричних колісних	Введення нових термінів згідно ЗУ “Про деякі питання

	місць для зарядки електромобілів (рисунок Б.17 додатка Б). Розміри та схема розташування — відповідно до рисунка А.11 е) додатка А.	транспортних засобів (рисунок Б.17 додатка Б). Розміри та схема розташування — відповідно до рисунка А.11 е) додатка А.	використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів” для покращення регулювання Мікромобільності Розширення дії розмітки для використання під усі електричні колісні транспортні засоби
--	--	---	--

Table 4. Transitional changes to National standard On traffic calming measures

Table 4. Transitional changes to National standard On traffic calming measures			
№	Чинне положення	Пропоноване положення	Коментарі
Національний стандарт ДСТУ 4123:2020 Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. Загальні технічні умови			
1	3 ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТЬ — [4]: безпечна швидкість, водій, зупинка, маневрування, обгін, стоянка;	3 ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТЬ — [4]: безпечна швидкість, велосипед , водій, зупинка, легкий персональний транспорт , маневрування, обгін, стоянка;	Введення нових термінів згідно пропонованих змін до ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності
2	3.2 засіб заспокоєння дорожнього руху (traffic calming means [14]) Конструктивний елемент дороги (вулиці) або технічний засіб, який призначений для зниження швидкості дорожніх транспортних засобів та підвищення уважності учасників дорожнього руху	3.2 засіб заспокоєння дорожнього руху (traffic calming means [14]) Конструктивний елемент дороги (вулиці) або технічний засіб, який призначений для зниження швидкості дорожніх транспортних засобів (включно з велосипедами та іншим легким персональним транспортом) та підвищення уважності учасників дорожнього руху	Уточнення терміну для уникнення різночитання Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення врегулювання сфери Мікромобільності Приготування до внесення засобів заспокоєння руху легкого персонального транспорту
3	4 ПОЗНАКИ ТА СКОРОЧЕННЯ У цьому стандарті вжито такі позначки та скорочення: ДТЗ — дорожній транспортний засіб; ДТП — дорожньо-транспортна пригода; ЗДР — заспокоєння	4 ПОЗНАКИ ТА СКОРОЧЕННЯ У цьому стандарті вжито такі позначки та скорочення: ДТЗ — дорожній транспортний засіб; ДТП — дорожньо-транспортна пригода; ЗДР — заспокоєння дорожнього руху;	Введення новиз термінів згідно пропонованих змін до ПДР Введення нових термінів (ЛПТ) для покращення

	дорожнього руху; ОДР — організація дорожнього руху; ПДР — правила дорожнього руху; ТЕО — техніко-економічне обґрунтування; ТЗОДР — технічні засоби організації дорожнього руху.	ЛПТ — легкий персональний транспорт; ОДР — організація дорожнього руху; ПДР — правила дорожнього руху; ТЕО — техніко-економічне обґрунтування; ТЗОДР — технічні засоби організації дорожнього руху.	врегулювання сфери Мікромобільності
--	--	---	---

ANNEX B. Graphical materials

Picture 1.

AMSTERDAM DIDN'T LOOK LIKE AMSTERDAM EITHER



Amstelveld 1971 - 2017



Thorbeckeplein, 1971 - 2017



2° Weteringdwarsstraat 1969 - 2018



1° Van der Helststraat, 1978 - 2005



1° Jacob van Campenstraat, 1988 - 2023)



Jan Luijkenstraat



Van Ostadestraat 1981 - 2017



Примітка: порівняльні матеріали (@cyclinginstitute 2025)

Picture 2.

**НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ
ДЕПАРТАМЕНТ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ
УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ В М. КИЄВІ**

ВИМОГА

(припис)

від « 28 » 02 2024 року № 218

Начальнику КП ШЕУ Шевченківського району Людмилі ОБОДЗІНСЬКІЙ

(вказуються уповноважений представник юридичної особи або П. І. Б. фізичної особи)

Я, інспектор відділу безпеки дорожнього руху управління патрульної поліції у м. Києві Департаменту патрульної поліції капітан поліції Ігор Валентинович ЦИБ, на підставі статей 27, 52³ Закону України «Про дорожній рух», з метою забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до:

- 1) Закону України «Про дорожній рух»;
- 2) пункту 1.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306;
- 3) ДСТУ 3587:2022 «Безпека дорожнього руху. АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ. Вимоги до експлуатаційного стану»;
- 4) ДСТУ 8751-2017 «Безпека дорожнього руху. Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Загальні технічні умови»;
- 5) ДСТУ 2587-2021 «Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні умови»;
- 6) ДСТУ 3090-95
- 7) Технічні правила ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів.

ВИМАГАЮ:

№ з/п	Назва заходів	Строк виконання	Примітки
1	2	3	4
1	3 метою забезпечення безпеки учасників дорожнього руху за адресою вул. Січових Стрільців, 25: • демонтувати дві секції пішохідного огороження; • нанести дорожню розмітку 1.14.1 згідно схеми у додатку.	5 діб 30 діб	
	Додаток: на 1 арк.		

У разі невиконання вимоги будуть вжиті заходи щодо притягнення Вас до адміністративної відповідальності згідно зі статтею 188³⁸ КУпАП.

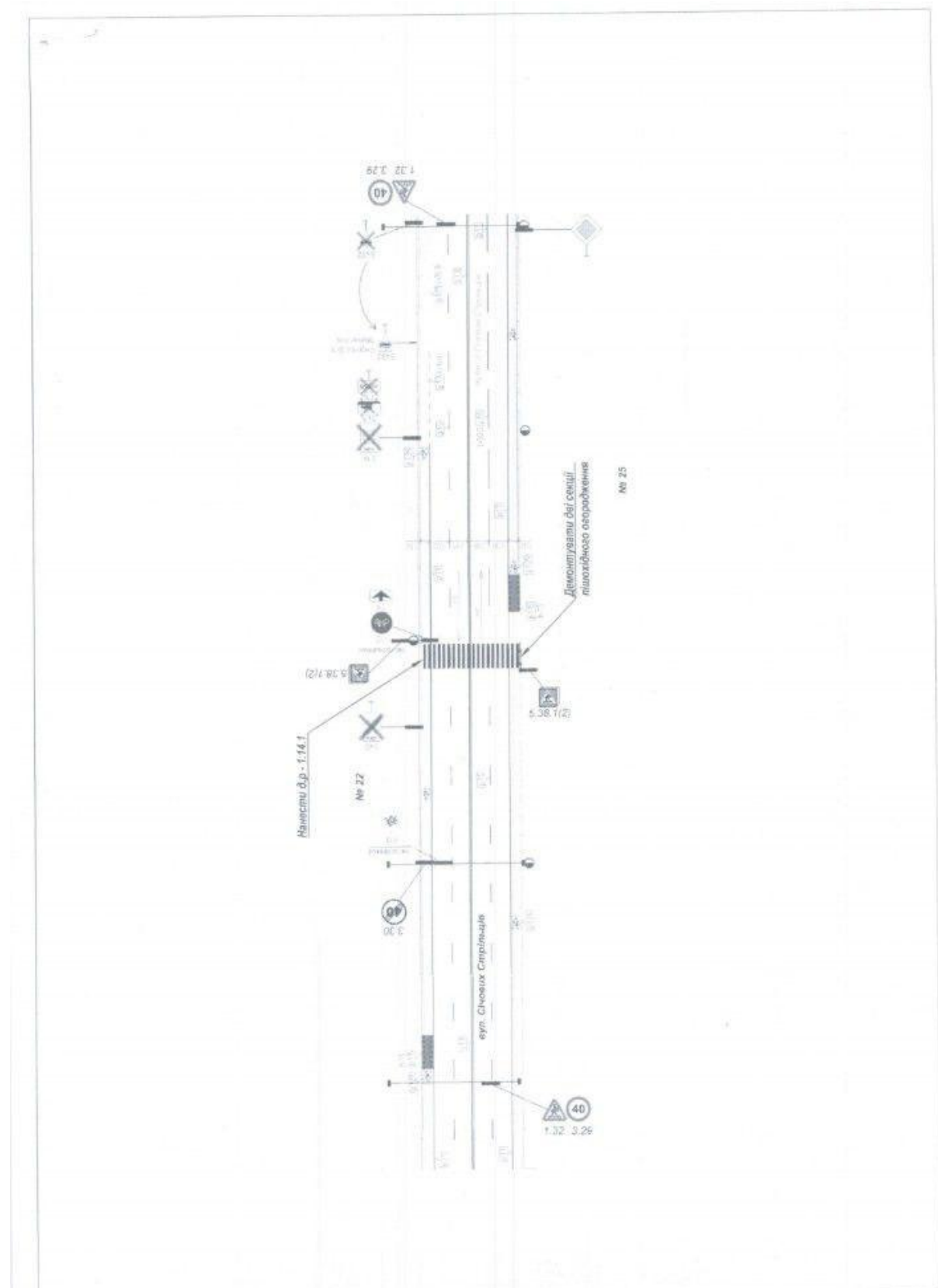
**Інспектор ВБДР
управління патрульної поліції у м. Києві
Департаменту патрульної поліції
капітан поліції**

(підпис)

Ігор ЦИБ

Вимогу одержав: _____, Регістраційний номер _____ від « _____ » _____ 2024 року.
(П. І. Б.) (канцелярії, підприємства, куди направлено вимогу)

Picture 3.



Picture 4.



Picture 5.

