

Наукове періодичне видання

**КИЇВСЬКИЙ
НАУКОВО-ПЕДАГОГІЧНИЙ
ВІСНИК**

Науковий журнал

23 (23) 2021

Київ
2021

ISSN 2307-8060

Наукове періодичне видання
Київський науково-педагогічний вісник

Науковий журнал

23 (23) 2021

Редактор, коректор – Багреєв І. С.

Верстка-дизайн – Канавка С. А.

Відповідальність за підбір, точність наведених на сторінках журналу фактів, цитат, статистичних даних, дат, прізвищ, географічних назв та інших відомостей, а також за розголошення даних, які не підлягають відкритій публікації, несуть автори опублікованих матеріалів. Редакція не завжди поділяє позицію авторів публікацій. Матеріали публікуються в авторській редакції. Передрукування матеріалів, опублікованих в журналі, дозволено тільки зі згоди автора та видавця. Будь-яке використання – з обов'язковим посиланням на журнал.

Свідоцтво про державну реєстрацію: КВ № 19870-9670Р від 19.04.2013 р.

Засновник журналу: «Київська наукова організація педагогіки та психології»

Видавник: «Київська наукова організація педагогіки та психології»

04108, м. Київ, а/с 58

www.knopp.org.ua

E-mail: office@knopp.org.ua

Телефон: +38 066 699 58 42

© «Київська наукова організація педагогіки та психології», 2021

© Автори наукових статей, 2021

© Оформлення Ястреба О. Л., 2021

ЗМІСТ

Боровенська К. С. ЕМОЦІЙНИЙ ІНТЕЛЕКТ ЯК ЧИННИК ВИНИКНЕННЯ ДЕПРЕСИВНИХ СТАНІВ ТА СУЇЦИДАЛЬНОЇ ПОВЕДІНКИ У ПІДЛІТКІВ.....	5
Гачак-Величко Л. А. СОЦІАЛЬНО-ПЕДАГОГІЧНИЙ АСПЕКТ ПОЛІТИЧНОГО ВИХОВАННЯ СТУДЕНТІВ.....	10
Гордашко А. В., Шугай М. А. ДЕТЕРМІНАНТИ ПСИХОЛОГІЧНОГО БЛАГОПОЛУЧЧЯ СТУДЕНТСТВА.....	14
Дуда О. С. ПСИХОЛОГІЧНА ДОПОМОГА ОСОБИСТОСТІ ДОРΟΣЛОГО ВІКУ, ЯКА ПЕРЕЖИВАЄ КРИЗОВУ СИТУАЦІЮ.....	22
Кісіль Н. І. КОГНІТИВНИЙ СТИЛЬ ЯК ЧИННИК ПРОФЕСІЙНОЇ АДАПТАЦІЇ ПСИХОЛОГІВ.....	28
Коваленко О. С. ШІСТЬ ЦЕГЛИНОК ЛЕГО ЯК ІННОВАЦІЙНИЙ ЗАСІБ РОЗВИТКУ ДІТЕЙ НА УРОКАХ У ПОЧАТКОВІЙ ШКОЛІ.....	36
Коллегаєв М. Ю., Бабешко М. С. ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНСЬКОГО ВЕЛОТУРИЗМУ В КОНТЕКСТІ ДОСВІДУ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ВЕЛОРУХУ В КРАЇНАХ ЄС.....	39
Коновалова О. Б. МЕТОДИКА ПРОВЕДЕННЯ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ З ЕКОНОМІКИ ТОРГІВЛІ.....	48
Луцюк Т. І. ЕФЕКТИВНІСТЬ НАДАННЯ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ДОПОМОГИ ПРИ ПСИХОЕМОЦІЙНОМУ СТРЕСІ У ПІДЛІТКОВОМУ ВІСІ.....	54
Магдюк О. В. PECULIARITIES OF A FOREIGN LANGUAGE TEACHING IN THE TERMS OF TOTAL DISTANCE LEARNING IN KHMELNYTSKYJ NATIONAL UNIVERSITY.....	62
Попович І. О. ДОСЛІДЖЕННЯ ТВОРЧОСТІ ДІТЕЙ ДОШКІЛЬНОГО ВІКУ ЗАСОБАМИ АРТ-ТЕРАПІЇ.....	67
Рудик О. В. ЧИННИКИ МОТИВАЦІЇ САМОРЕГУЛЬОВАНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ СТУДЕНТІВ.....	77
Сантар Р. В. ВИКОРИСТАННЯ ТЕХНОЛОГІЙ КРИТИЧНОГО МИСЛЕННЯ НА УРОКАХ ІСТОРІЇ З ЕЛЕМЕНТАМИ МЕДІАГРАМОТНОСТІ	87

Sychevska L. Y., Oliynyk L. G.	
THE IMPORTANCE OF MODERN COMMUNICATIONS IN THE POPULARIZATION OF THE COSSACK ETHNO-CULTURAL HERITAGE.....	92
Тимошенко Н. А.	
ЕМОЦІЙНИЙ ІНТЕЛЕКТ ЯК ЧИННИК ЕМОЦІЙНИХ СТАНІВ СІМЕЙНИХ ПАР ПІД ЧАС ВСЕСВІТНЬОЇ ПАНДЕМІЇ.....	101
Трофімченко О. В.	
ФОРМУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНО-ЦИФРОВИХ КОМПЕТЕНТНОСТЕЙ МОЛОДШИХ ШКОЛЯРІВ В УМОВАХ НОВОЇ УКРАЇНСЬКОЇ ШКОЛИ.....	104

Коллегаєв М. Ю.

*кандидат педагогічних наук,
доцент кафедри туризму і готельно-ресторанної справи
Класичного приватного університету*

Бабешко М. С.

*старший викладач кафедри туризму і готельно-ресторанної справи
Класичного приватного університету*

ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНСЬКОГО ВЕЛОТУРИЗМУ В КОНТЕКСТІ ДОСВІДУ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ВЕЛОРУХУ В КРАЇНАХ ЄС

Анотація: У статті проаналізовано досвід реалізації Стратегії розвитку велоруку в країнах ЄС і розглянуті можливості використання даного досвіду для розвитку велосипедної інфраструктури та велотуризму в Україні.

Аннотация: В статье проанализирован опыт реализации Стратегии развития велодвижения в странах ЕС и рассмотрены возможности использования данного опыта для развития велосипедной инфраструктуры и велотуризма в Украине.

Summary: The article analyzes the experience of implementing the Strategy for the Development of Cycling in the EU countries and considers the possibilities of using this experience for the development of cycling infrastructure and cycling tourism in Ukraine.

Постановка проблеми. Велосипедний туризм сьогодні є одним з найбільш популярних і доступних активних видів відпочинку і подорожей молоді і людей середнього віку в усьому світі. При цьому велотуризм є частиною значно більш різноманітного і різновекторного велоруку, яке включає в себе різні види спорту, екстриму, розваг і відпочинку, а також велосипедний міський або сільський транспорт, розвинену велосипедну інфраструктуру і різні види велоспівтовариств.

Значна кількість європейських країн переживають бум велосипедного руху в своїх містах завдяки розумній політиці розвитку велосипедної інфраструктури.

При цьому, в Україні зростання масовості учасників веледвиження, який спо-

стерігався в 2005-2015 роках [1], [2], в даний час практично припинився. Також припинився і ріст велопоходів. Ми вважаємо, що причиною даного феномена є невідповідність існуючої міської та приміської велосипедної інфраструктури запитам і збільшеною масовості учасників велоруку в Україні.

У країнах Європейського Союзу приділяється велика увага розвитку велоруку як масової форми різних видів діяльності, пов'язаних з велосипедом. Це і велосипедний туризм, і форма міського трафіку, альтернативного автомобілям. Це і розвинена велосипедна інфраструктура з велодоріжками, велопарковками, велопрокатом і веломайстерня і спеціалізованими магазинами. Це і підтримка різних громадських рухів, організацій і

федерацій. Сюди ж входять і різні види стимулювання велосипедистів.

Досвід комплексного підходу до розвитку велоруку в ЄС є унікальним. Тому є актуальним вивчення і аналіз розвитку велоруку в ЄС, а так само досліджень і програм розвитку велоруку в ЄС.

Цілями даної статті є: визначення місця велотуризму в структурі велоруку, аналіз досвіду реалізації стратегії розвитку велоруку в країнах ЄС, можливості перенесення даного досвіду в умови України і оцінки перспектив велотуризму та інших масових видів велоруку в залежності від розвитку велоінфраструктури.

Велотуризм є одним з видів велоруку, що включає в себе класичні

і альтернативні види спорту, види активного відпочинку і розваг, а також види велосипедного міського та міжміського транспорту. Структура видів велоруку представлена на Рис.1.

Подорожі на велосипедах мають давню історію і традиції як в Україні, так і в усьому світі. Однак в останні десятиліття технічний прогрес у вдосконаленні велосипедів для активних подорожей і появи цілого ряду напрямків конструкцій велосипедів для екстремальних видів спорту призвели до значних змін у структурі та напрямках розвитку подорожей, активного відпочинку та розваг, а так само екстремальних видів спорту, пов'язаних з велосипедом.

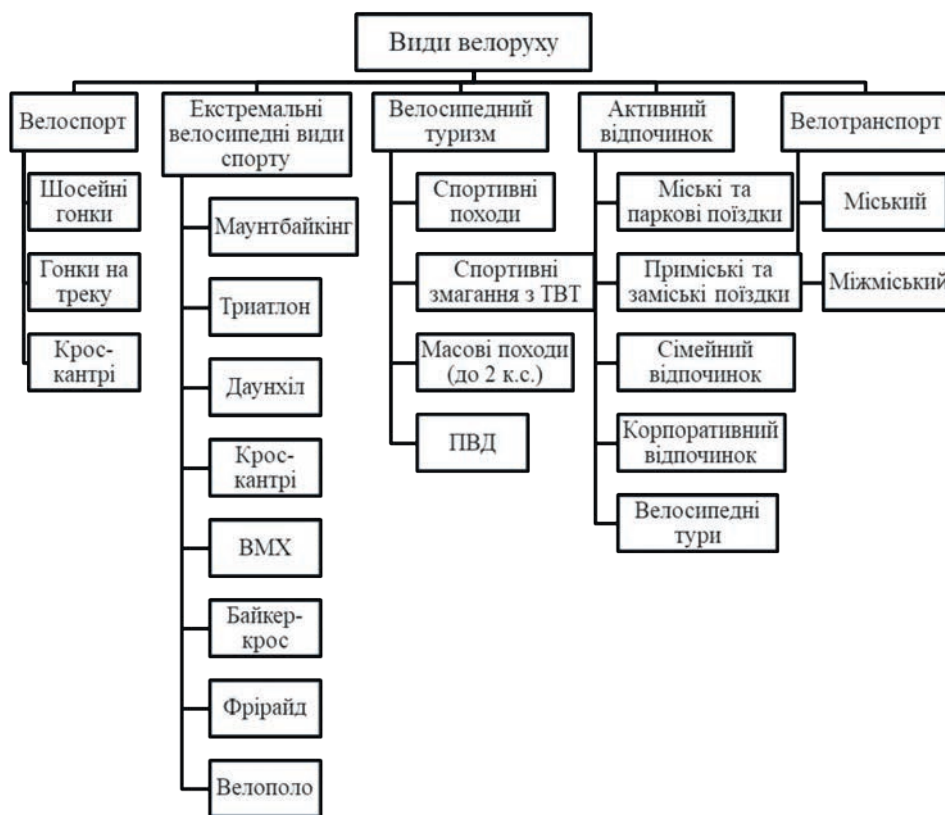


Рис. 1. Структура різних видів велоруку

Подорожі, поїздки, тренування, змагання на велосипедах в умовах природного та штучного рельєфу вийшли далеко за межі традиційного велосипедного туризму, як складової частини спортивного туризму і стали одним з найбільш масових сегментів світової індустрії активних видів туризму.

Будучи складовою частиною велоруку спортивний і комерційний велотуризм безумовно залежать від популярності і масовості всього велоруку та відповідно від розвитку велоінфраструктури. Оскільки найбільший прогрес у розвитку велоруку спостерігається в країнах Євросоюзу, розглянемо докладніше цей феномен.

Досвід комплексного підходу до розвитку велоруку в ЄС є унікальним. Тому нами було проаналізовано різні аспекти досліджень і програм розвитку велоруку в ЄС. Зокрема, нами були вивчені результати широкомасштабного дослідження, проведеного Європейською федерацією велосипедистів (ECF).

Європейська федерація велосипедистів (ECF) є федерацією-парасолькою над національними велосипедними організаціями, які сприяють використанню велосипеда як масового виду транспорту по всій Європі. Сьогодні ECF представляє понад півмільйона людей в 45 країнах. Організація взяла на себе зобов'язання гарантувати, що використання велосипеда досягає свого найповнішого потенціалу в досягненні сталого транспортного розвитку і благополуччя населення. Для досягнення цих цілей ECF прагне на європейському рівні змінити транспортну політику бюджетного розподілу та асигнувань. ECF стимулюватиме й організовуватиме обмін інформацією та досвідом з питань політики і стратегій в галузі транспорту, тісно пов'язаних із

велоруком, а також працюватиме з велосипедними організаціями [3].

Для того, щоб отримати кращі умови для велосипедистів по всій Європі та досягати збільшення кількості людей, які їздять на велосипеді, ECF активно підтримує велосипедний рух на рівні європейських інституцій [4].

Європейська федерація велосипедистів склала звіт щодо економічних переваг велосипедного транспорту в ЄС [5]. Звіт ясно вказує на те, що переваги їзди на велосипеді виникають не лише у спеціфічних ізольованих сферах, таких як транспорт або охорона навколишнього середовища, але і у багатьох інших сферах, які також підлягають під юрисдикцію ЄС, зокрема в промисловій політиці, зайнятості населення, охороні здоров'я та в соціальній політиці. Інтегрована стратегія велоруку ЄС, яка включає ці сфери та розглядає їзду на велосипеді у всіх пов'язаних ділянках, разом з тим дозволить отримати ці переваги у майбутньому, у тому числі в країнах, які на сьогодні мають низький рівень розвитку сфери велосипедного руху [6].

Особливістю методології проведеного дослідження є методика розрахунку економічної вигоди від розвитку велоруку. Відповідно до цієї методики можлива перспективна економічна вигода полягає в економії у кількох сферах фінансування, таких як міський транспорт, охорона здоров'я, забруднення навколишнього середовища, зміни клімату і глобального потепління від викидів CO₂, освіта та соціальна сфера та інших. При цьому підсумовуються можливі збитки від перерахованих проблем і засоби на їх подолання.

У дослідженні оцінювалося можливе зменшення шкоди екології, здоров'ю населення з обліку економічних витрат

на його відшкодування, а також економії природних ресурсів і вільного часу при зміні міського трафіку в масштабах ЄС. Сумарна економічна ефективність від велоруху згідно звіту про дослідження становить 513,19 млрд. €. Окремі економічні показники переваг велоруху представлені нижче.

1. Вплив велоруху на навколишнє середовище і клімат. Сумарна ефективність в масштабах ЄС становить 15,43 млрд. €. З них:

– Зменшення викидів CO₂: 2 205 410 015 €;

– Переваги, пов'язані зі зменшенням викидів CO₂: 10 000 000 000 €;

– Зниження забруднення повітря: 426 797 211 € [7];

– Зниження шумового забруднення: 300 000 000 €;

– Економія природних ресурсів: 2 000 000 000 €;

– Зменшення забруднення ґрунтів паливом та іншими речовинами від автомобілів: 500 000 000 €.

2. Вплив велоруху на енергетику і природні ресурси. Сумарна ефективність в масштабах ЄС становить 2,8 млрд. €.

3. Вплив велоруху на здоров'я людей. Сумарна ефективність в масштабах ЄС становить 191,27 млрд. €. З них:

– Фінансові переваги (смертність): 96 554 944 000 € [8];

– Переваги захворюваності: 40% від переваг смертності: 38 621 977 600 € [9];

– Електровелосипеди додають істотні переваги для здоров'я. Оціночна перевага: 30 млрд. €;

– Їзда на велосипеді покращує здоров'я. Користь оцінюється у 20 млрд. €;

– Переваги для дорожньої безпеки та уникнення ДТП оцінюється у 772 954 667 € [10].

4. Мікроекономічні переваги від велоруху оціночно складають 63,09 млрд. €. В тому числі:

– Виробництво запчастин та аксесуарів: 1,687 млрд. €;

– Вартість велосипедів, вироблених у ЄС: 4,277 млрд. €;

– Прибуток від продажів велосипедів у рік: 6,58 млрд. €;

– Продаж аксесуарів та спорядження: 2,3 млрд. €;

– Ремонт та обслуговування велосипедів (15% від продажів): 0,98 млрд. €;

– Цінність велосипедного туризму (2,3 млрд. туристичних велопоїздок на рік у Європі): 44 млрд. € на рік [11];

– Уникнення матеріальної шкоди від автомобільних аварій складає: 3,25 млрд. €.

5. Вплив велоруху на розвиток технологій та дизайну. Сумарна ефективність в масштабах ЄС становить 20 млрд. €. З них:

– Надання більшого простору в містах для активних транспортних форм. Оціночно складають 10 млрд. € на рік;

– Розумніший внесок велоруху у нові технології та розвиток розумних міст оцінюється у 10 млрд. € на рік.

6. Вплив велоруху на економію часу і простору. Сумарна ефективність в масштабах ЄС становить 131 млрд. €. З них:

– Покупки на велосипедах. Загальний підрахований обсяг: 111 млрд. € на рік [12];

– Економія простору при паркуванні на 10% та під час руху на 5%. Оціночний обсяг переваг: 20 млрд. €.

7. Вплив велоруху на соціальну сферу. Сумарна ефективність в масштабах ЄС становить 50 млрд. €.

8. Вплив велоруху на розвиток і мобільність міського транспорту. Сумарна ефективність в масштабах ЄС становить 29,6 млрд. €. З них:

– Частка замінності велосипедом автомобільних подорожей: 32%. Результат: 6,57 млрд. €;

– Уникнення інвестицій в обслуговування дорожньої інфраструктури завдяки велоруку: 1,1 млрд. € [13];

9. Вплив велоруку на єднання людей. розмаїття велосипедних культур. Сумарна ефективність в масштабах ЄС становить 10 млрд. € [14].

При розгляді перерахованих сум слід враховувати, що деякі з показників ґрунтуються на оціночних даних [14]. Однак загальний розмір сум, що перевищує 500 млрд. €, безумовно вплинув на масштабність і політику реалізації велосипедні стратегії ЄС.

Велосипедна стратегія ЄС рекомендує виділяти на розвиток, популяризацію та адміністрування проєктів велотранспорту не менше 10% від транспортного бюджету або не менше 5 євро на рік на душу населення. На державному рівні «велосипедний» бюджет має забезпечувати виконання таких завдань:

1. Інвестиції в інфраструктурні об'єкти, які реалізуються коштом державного бюджету;

2. Забезпечення системи субсидій для підтримки велосипедних ініціатив

на місцевому та регіональному рівні (включно з кампаніями з популяризації).

Аналіз доступних фінансових даних щодо розподілу бюджетних коштів на велосипедну інфраструктуру показав успішність реалізації велоstrategії ЄС за загальним обсягом інвестицій. У країнах ЄС створено спеціальні державні фонди розвитку велотранспорту. При цьому частка бюджетних коштів в інвестування велосипедної інфраструктури становить від 2% до 23,5% в різних країнах ЄС [15]. У Таблиці 1 представлені розміри інвестицій в велоінфраструктуру країн ЄС.

Що стосується стимулювання використання велосипедів для поїздок на роботу, то в країнах ЄС прийнята практика компенсації транспортних витрат в розмірі 0,19-0,30 € / км. Крім того, вартість придбаних велосипедів віднімається з податків.

Можливість перенесення досвіду реалізації Велоstrategії ЄС в Україні були проаналізовані Асоціацією велосипедистів Києва. Авторами публікації О. Чернишової і К. Семенової в 2017 році були представлені рекомендації по створенню національної програми розвитку велосипедного транспорту в Україні [15]. Крім того, Асоціація велосипедистів Києва займалася розробкою

Таблиця 1

Розміри інвестицій в велоінфраструктуру країн ЄС

Країна	Загальний розмір інвестицій, млн. євро/рік	Загальний розмір інвестицій, євро/людину	Витрати з державного бюджету, млн. євро/рік, (%)	Витрати з державного бюджету, євро/людину
Нідерланди	410	24,5	35 (8,5%)	2
Данія	67,5	12	27 (40%)	4,8
Франція	480	7,2	10 (2%)	0,15
Австрія	30,6	3,58	4,3 (14%)	0,5
Угорщина	36,4	3,7	6,4 (23,5%)	0,5
Чехія	17	1,7	4 (23,5%)	0,4

концепцій розвитку велоінфраструктури для ряду міст України [16].

Аналіз Концепцій розвитку велоінфраструктури Запоріжжя показав, що він розроблений на основі адаптованих до умов Запоріжжя, типових рекомендацій PRESTO - проекту європейської програми Intelligent Energy, субсидований виконавчим агентством з конкурентоспроможності та інновацій Європейського союзу.

Аналіз прикладів розвитку велоінфраструктури в регіонах України показав, що фінансування таких проектів здійснюється за рахунок грантів різних програм Євросоюзу.

Найбільш значним реалізованим проектом є регіональний проект з розвитку велосипедного туризму «Велокраїна», який з качана 2008 року реалізовувала громадська організація «Центр соціальних та ділових ініціатив» за підтримки Європейського Союзу.

Головною метою проекту «Велокраїна» було визначено створення інфраструктури для рекреаційних велосипедних поїздок у горах і популяризація цього способу відпочинку серед українських та іноземних туристів. Проектом передбачені такі основні напрями діяльності:

– розвідування та маркування нових велосипедних маршрутів;

– побудова велосипедних стійок та облаштування осель для прийому велосипедистів;

– промоційна діяльність, пов'язана з пропагандою велосипедного туризму, виданням карт і путівників, рекламою в засобах масової інформації тощо [17].

В рамках проекту було прокладено і промаркований 51 маршрут на території Карпат загальною протяжністю 1348 км. Розподіл маршрутів по районах представлено в Таблиці 2.

Також, було обладнано 750 велосипедних стоянок у шести районах проекту.

Таблиця 2

Кількість і протяжність маркованих велосипедних маршрутів за районами проекту «Велокраїна» [18, с. 4]

Район	Кількість маршрутів	Загальна довжина маршрутів, км.
Надвірнянський	17	322
Верховинський	7	250
Косівський	9	280
Коломийський	7	128
Глибоцький	5	137
Рахівський	6	230
Разом	51	1348

Друкованої продукції, тобто плакатів, календарів, брошур і журналів видано загальним накладом 85 000 примірників.

Ще одним значущим проектом є регіональний грантовий проект «Vike AsseNT: велосипедна доступність об'єднує території», який реалізовується в Івано-Франківській області.

Проект виконується в рамках Програми транскордонного співробітництва ЄІС «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна» 2014-2020 за співфінансування Європейського Союзу.

Основна мета проекту - покращити доступність словацько-українського транскордонного регіону для велосипедистів, створивши передумови для транскордонної мобільності та підвищення обізнаності про важливість велосипедів як екологічно чистого і кліматично безпечного транспорту.

Цілі проекту:

1. Створення умов для розвитку велосипедної інфраструктури в прикордонній зоні Словаччини та України.

2. Підвищення потенціалу зацікавлених сторін з питань планування і впровадження велосипедної інфраструктури як елемента транскордонного співробітництва та розвитку.

3. Підвищення рівня поінформованості про велосипеди як екологічно чистий і кліматичний транспорт серед громадськості Кошицького, Пряшівського країв, Закарпатської та Івано-Франківської областей.

Загальний грантовий бюджет проекту: 359,560.18 євро у тому числі: грант ЄС: 323 604.16 євро; внесок партнерів: 35 956.02 євро. Доля внеску для України складає 222 179.00 євро [19].

У 2020 році був проведений тендер на проведення проектних робіт, вартість яких була включена в програму

соціально-економічного та культурного розвитку Івано-Франківської області на 2021 рік [20].

Висновки. Позитивний досвід реалізації велосипедної стратегії ЄС наочно демонструє високий потенціал розвитку велоруку в Україні. Актуальність розвитку велосипедного транспорту підтверджується й тим, що велосипед є видом транспорту, що дешевий у використанні та обслуговуванні, корисний для здоров'я людини та сталого розвитку міста, а розбудова велосипедної інфраструктури є дешевою та швидкою в реалізації порівняно з іншими видами транспорту.

Проте більшість українських міст не мають жодного метра велосипедних шляхів. Така ситуація спричинена тим, що співробітники транспортних і містобудівних департаментів більшості міст не надають достатнього рівня підтримки велосипедному транспорту, порівняно з автомобільним. Дуже часто небажання розвивати велосипедний рух аргументується відсутністю грошей у бюджеті, недостатнім попитом або наявністю більш пріоритетних проблем міста. І хоча понад 30 українських міст уже розробили та прийняли міську цільову програму або концепцію розвитку велосипедного транспорту, більшість із них не має чіткого плану фінансування інфраструктури або відстає у його виконанні.

Аналіз реалізації велосипедних проєктів на місцевому, регіональному і національному рівнях показує, що Україна знаходиться на початковому етапі розвитку велоінфраструктури та міського велотрафіка. При цьому, існуюча масовість українських велосипедистів в основному пов'язана з традиційною популярністю велотуризму, а так само міської й заміської велорекреації.

З урахуванням досвіду реалізації стратегії розвитку велоруку в країнах ЄС, ми вважаємо, що для ефективного розвитку велоіндустрії в довготерміновій перспективі, разом з розробкою національної стратегії розвитку велосипедного транспорту, Україна має прагнути виділяти 10% видатків Державного

Дорожного фонду й територіальних дорожніх фондів на розвиток велосипедної інфраструктури. Альтернативним варіантом є створення окремого «велосипедного фонду», рівень фінансування такого фонду також повинен наближатися до 10% загальних витрат на будівництво та утримання доріг.

Література:

1. Діаграма коефіцієнта велоактивності по містах України у 2011р. [Електронний ресурс] // Форум. Блог о туризме – Режим доступу: http://www.on-line.crimea.ua/forum/velo_files/velo_map/activ11.jpg
2. Історія Велодня [Електронний ресурс] // Веб-сайт Велодня – Режим доступу: <http://bikeday.org.ua/ua/pro-veloden/storya-velodnya.html>
3. Европейская федерация велосипедистов - European Cyclists' Federation [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://buildwiki.ru/wiki/European_Cyclists%27_Federation
4. European Cyclists' Federation [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://ecf.com/>
5. Neun, M. and Haubold, H. 2016. The EU Cycling Economy – Arguments for an integrated EU cycling policy. European Cyclists' Federation, Brussels, December 2016
6. Дорожная карта Европы по развитию велосипедного движения [Электронный ресурс. – Режим доступа : <http://www.velotransunion.ru/node/1213>
7. Ціна забруднення повітря: [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>
8. Статистика смертності: 10-й щорічний звіт з дорожньої безпеки «Annual Road Safety Performance Index» (PIN) від ETSC. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://etsc.eu/10th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>
9. Переваги захворюваності: 40% від переваг смертності. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.gracq.org/sites/default/files/2014rbcescon-omievelo.pdf>
10. Оцінка травмованості. [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm
11. Дослідження проведене Комітетом транспорту та туризму Європарламенту (2012). [Электронный ресурс] – Режим доступа : [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IP-OL-TRAN_ET\(2012\)474569_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IP-OL-TRAN_ET(2012)474569_EN.pdf)
12. Покупки на велосипеді: найкращий друг для центру Вашого міста. [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE%20N%20LOCAL%20ECONOMIES_internet.pdf
13. Дані про вартість інвестування в дорожню інфраструктуру та її обслуговування. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm>
14. Bodor, A. 2016. The EU Cycling Strategy: Developing a blueprint for an EU Cycling Strategy. At. [Электронный ресурс. – Режим доступа : <https://ecf.com/groups/scientists-cycling/eu-cycling-strategydeveloping-blueprint-eu-cycling-strategy>
15. Чернишова О., Семенова К. Розподіл бюджетних коштів на велосипедну інфраструктуру: досвід ЄС та пропозиції для України. Київ : ГО «Асоціація велосипедистів Києва». 2017. 28 с.
16. Семенова К., Лозовенко Ю. Концепція розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя (Розробник: ТОВ «Вектор 2016»). Запоріжжя: Департамент інфраструктури та благоустрою Запорізької міської ради. 2019. 49 с.
17. Велоукраїна: Інформаційно-довідкове видання. Випуск №1. Яремче, 2010. 32 с.
18. Велоукраїна: Інформаційно-довідкове видання. Вип. №2. Яремче, 2010. 42 с., С. 4.

19. «Bike АссeNT»: на Франківщині реалізують проект розвитку велоінфраструктури по всій області. [Електронний ресурс] – Режим доступа : <https://wn.if.ua/bike-accent-na-frankivshhini-realizuyut-proekt-rozvitku-veloinfrastrukturi-po-vsiy-oblasti-foto/>

20. Програма соціально - економічного та культурного розвитку Івано-Франківської області на 2021 рік. [Електронний ресурс] – Режим доступа : <http://www.if.gov.ua/files/uploads/r%20proect%20p%20SER%202021.pdf>