

Міністерство освіти і науки України

Національний університет «Києво-Могилянська академія»

Факультет соціальних наук та соціальних технологій

Кафедра політології

## **Бакалаврська робота**

Освітній ступінь – бакалавр

На тему: **«Велорух як практика громадського активізму: кейс-стаді  
адвокаційних стратегій представників велоруху в Україні та світі»**

Виконав: студент 4-го року навчання

Спеціальності

052 Політологія

Дзюбинський Денис Ігорович

Науковий керівник

старший викладач і кандидат наук

О.В.Рибій

Рецензент

А.В.Макаренко

Бакалаврська робота захищена

З оцінкою \_\_\_\_\_

Секретар ЕК \_\_\_\_\_

«    » \_\_\_\_\_ 2022р.

Київ – 2022р.

# Зміст

|                                                                                                                                          |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Зміст</b>                                                                                                                             | 1   |
| <b>Вступ</b>                                                                                                                             | 2   |
| <b>Розділ 1. Визначення велоруку та опис його історії</b>                                                                                | 5   |
| 1.1 Визначення велоруку, його мети та методів адвокації                                                                                  | 5   |
| 1.2 Історія велоруку в світі                                                                                                             | 9   |
| <b>Розділ 2. Кейс-стаді велорухів у світі та в Україні</b>                                                                               | 17  |
| 2.1 Порівняння кейсів велоадвокації в світі.                                                                                             | 17  |
| 2.1.1 Кейс Берліну («Changing cities» (англ.), адвокація з використанням наявних інститутів)                                             | 17  |
| 2.1.2 Кейс Боготи (Енріке Пеньялоса, адвокація не обов'язкова)                                                                           | 21  |
| 2.1.3 Кейс «People For Bikes» (співпраця з бізнесом)                                                                                     | 24  |
| 2.1.4 Кейс Гуанчжоу (державне регулювання)                                                                                               | 28  |
| 2.2 Успіхи та поразки велоруку в Україні                                                                                                 | 33  |
| 2.2.1 Кейс «U-Cycle» та «УВМ»                                                                                                            | 33  |
| 2.2.2 Порівняння стратегій адвокації «U-Cycle» та розглянутих кейсів                                                                     | 47  |
| 2.2.3 Перепони для велоруку в Україні                                                                                                    | 49  |
| <b>Висновки</b>                                                                                                                          | 55  |
| <b>Список використаних джерел</b>                                                                                                        | 57  |
| <b>Список літератури</b>                                                                                                                 | 75  |
| <b>Додатки</b>                                                                                                                           | 81  |
| Додаток 1. Інтерв'ю з Анастасією Макаренко, виконавчою директоркою ГО «U-Cycle». 23.05.2022                                              | 81  |
| Додаток 2. Інтерв'ю з Міхаелем Шульте, членом правління громадської організації «Changing Cities» (мова інтерв'ю - російська) 29.05.2022 | 121 |
| Додаток 3. Інтерв'ю з Катериною Шульгою, членкинею «U-Cycle», колишньою стажеркою «PeopleForBikes» 03.06.2022                            | 145 |
| Додаток 4. Інтерв'ю з Богданом Лепявко, координатором з адвокації та безпеки руху в «U-Cycle» 09.06.2022                                 | 158 |
| Додаток 5. Інтерв'ю з Анастасією Макаренко, виконавчою директоркою ГО «U-Cycle» 13.06.2022                                               | 171 |
| <b>Анотація дипломної роботи</b>                                                                                                         | 192 |

## Вступ

**Тема:** Велорух як практика громадського активізму: кейс-стаді адвокаційних стратегій представників велоруху в Україні та світі

**Об'єкт:** велорух як практика громадського активізму

**Предмет:** адвокаційні стратегії представників велоруху в Україні та світі

### **Питання дослідження:**

Чи відрізняються адвокаційні стратегії представників велоруху?

### **Актуальність:**

В Україні постійно відбувається процес формування громадянського суспільства: з'являється чимало ініціатив, рухів, громадських організацій. Вони мають різні цілі, втім однаково прагнуть досягти успіху в питаннях своєї компетенції. Успіх представників громадянського суспільства в контексті адвокації залежить від багатьох факторів, зокрема від вибору найбільш оптимальної стратегії адвокації. Для вибору цієї стратегії представники громадянського суспільства мають ознайомитись з умовами середовища адвокації, характеристиками наявного набору стратегій адвокатування законодавчих змін, успішними практиками представників велоруху інших країн, досвідом інших локальних та національних суб'єктів адвокації в Україні. Більш того, велорух в Україні та світі загалом є успішним в системній адвокації суспільно-політичним рухом, досвід якого міг би бути корисним також для українських активістів та організацій громадянського суспільства ширшого профілю.

**Мета дослідження:** проаналізувати особливості низки стратегій адвокації, які застосовують громадські активісти-представники спільноти велоруху в Україні та світі.

### **Завдання дослідження:**

- дати характеристику велоруху як виду громадського активізму, дослідити його основні цілі та методи адвокації;
- прослідкувати історію велоруху та його вплив на інші суспільно-політичні рухи;
- дослідити відмінні кейси велоадвокації у світі, описати та порівняти наявні стратегії адвокації в цих кейсах;
- проаналізувати стан велоруху в Україні, виокремити використовувані його найбільш впливовими представниками методи адвокації та порівняти його стратегію адвокації з розглянутими стратегіями адвокації в досліджених кейсах у світі, виокремити основні перепони до розвитку велоруху в Україні.

### **Загальна характеристика стану наукової розробки теми:**

Велорух у світі є популярним об'єктом досліджень та містить різноманіття публікацій на різну тематику. Втім в Україні велорух загалом, його історія, методи адвокації є малодослідженим. В процесі дослідження ми виявили, що здебільшого науковою розробкою цієї теми займаються профільні громадські організації, що займаються велоадвокацією. Якщо, наприклад, говорити про історію велосипедної мобільності, то в Україні, як ми з'ясували, є лише одна авторка, яка працює над цією темою, Ольга Мартинюк, дослідниця, яка станом на травень 2022 досі працює над книгою про історію велосипедної мобільності. Також нам вдалося знайти магістерську роботу Анастасії Макаренко, виконавчої директорки «U-Cycle» про спільнототворення в громадських організаціях на прикладі велоадвокаційної ГО «Асоціації велосипедистів Києва» («U-Cycle»).

---

<sup>1</sup> Макаренко А. Спільнототворення задля сталого розвитку U-Cycle (ГО «Асоціація велосипедистів Києва») [Електронний ресурс] : Магістерська робота / Макаренко Анастасія. – Львів, 2020. – 116 с.

### **Методологічні засади дослідження;**

У процесі дослідження ми використовували метод напівструктурованих інтерв'ю, загалом було проведено 5 інтерв'ю з представниками велоруху. Також ми застосували метод кейс-стаді для порівняння різноманітних стратегій адвокації представників велоруху у світі. Крім того, ми використовували метод якісного контент-аналізу, історичний метод для дослідження історії велоруху та історії розвитку конкретних кейсів велоадвокації.

### **Джерельна база дослідження:**

Джерельну базу дослідження складають праці щодо кейсів велоруху в Боготі, Берліні, Гуанчжоу, довідки щодо історії велоруху загалом та розвитку велоруху в розглянутих нами кейсах, інтерв'ю з представниками велоруху, веб-сторінки та сторінки в соціальних мережах велоадвокаційних організацій, публікації велоадвокаційної організації «U-Cycle», річні звіти громадських організацій, стратегії розвитку велосипедної інфраструктури в різних містах України.

**Обсяг роботи складає 56 сторінок.**

---

– Режим доступу:

[https://er.ucu.edu.ua/bitstream/handle/1/2207/Makarenko\\_Spilnototvorennya%20zadlia%20staloho.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://er.ucu.edu.ua/bitstream/handle/1/2207/Makarenko_Spilnototvorennya%20zadlia%20staloho.pdf?sequence=3&isAllowed=y). – Назва з екрана.

# Розділ 1. Визначення велоруху та опис його історії

## 1.1 Визначення велоруху, його мети та методів адвокації

*«Гідність - вона типу, да, от про неї говорять там: «свобода, гідність», в якихось дуже абстрактних вимірах. От Революція Гідності, вона от відбувалася. А що таке от «відчувати себе гідним в умовах міста»? Коли ти їдеш по вулиці, і тебе прижимає там якийсь КАМАЗ, умовно кажучи, ти приїжджаєш в кафе і там не можна парканутись. Велосипед - це про гідні умови... Ну тобто для людини, яка на велосипеді, вона має відчувати безпеку, гідність і т.д. Гідність забезпечується інфраструктурою.»<sup>2</sup>*

### Основні визначення

Адвокаційна мережа - організація, що складається з незалежних груп, які співпрацюють для досягнення політичних змін (авт. переклад з англ.).<sup>3</sup>

Адвокаційна стратегія - алгоритм дій в процесі адвокації.

Адвокація - акт або процес підтримки причини чи пропозиції (авт. переклад з англ.).<sup>4</sup>

Велоадвокація - процес захисту прав велосипедистів, цілей велоруху.

Велоактивізм - імплементація індивідуальних чи колективних дій, спрямованих на зміну ставлення до велоруху, прав та потреб велосипедистів.

Велорух - адвокаційна мережа, що займається адвокацією ідей, пов'язаних з велосипедом.

Велостратегія (велоконцепція) - стратегія розвитку велосипедної інфраструктури в конкретному місті, країні тощо.

---

<sup>2</sup> Додаток 1. Інтерв'ю з Анастасією Макаренко, виконавчою директоркою ГО «U-cycle». 23.05.2022

<sup>3</sup> Advocacy network [Electronic resource] // Енциклопедія Britannica. – Mode of access: <https://www.britannica.com/topic/advocacy-network>. – Title from screen.

<sup>4</sup> Definition of advocacy [Electronic resource] // Merriam-webster dictionary. – Mode of access: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/advocacy>. – Title from screen.

Міський публічний простір - будь-який простір, що є відкритим для усіх класів суспільства; простір, що знаходиться між приватною власністю: площі, проїжджі частини, тротуари, парки, місця для паркування тощо.<sup>5</sup>

Урбанізм - словник меріам-вебстер дає кілька визначень цьому поняттю:

характерний спосіб життя міських жителів; вивчення потреб міських спільнот; міське планування; урбанізація (авт. переклад з англ.).<sup>6</sup> В своїй роботі я буду використовувати урбанізм в значенні вивчення потреб міських спільнот.

Право на місто - право бути повноправним мешканцем міста, право використовувати міський простір та міські ресурси для досягнення своїх потреб і право на участь в управлінні містом.<sup>7</sup>

Середовище адвокації - умови, згідно з якими, суб'єкти адвокації формують адвокаційну стратегію.

Цілі сталого розвитку ООН - також відомі як глобальні цілі, були затверджені ООН в 2015 році як заклик до дій, спрямованих на боротьбу з бідністю, захистом планети, забезпеченням того, що до 2030 року всі люди будуть мати мир та процвітання.<sup>8</sup>

## Що таке велорух?

Як зазначає Кахал Мільмо та Кевін Роулінсон у своїй статті, посилаючись на слова окремих представників велоруху в Британії:

---

<sup>5</sup> Public space definition [Electronic resource] // Law insider. – Mode of access: <https://www.lawinsider.com/dictionary/public-space#:~:text=Public%20space%20means%20all%20publicly,space%20between%20such%20property%20lines>. – Title from screen.

<sup>6</sup> Urbanism definition [Electronic resource] // Urbanism definition. – Mode of access: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/urbanism>. – Title from screen.

<sup>7</sup> Лекція 2 з курсу «Урбаністика: сучасне місто» [Електронний ресурс] // Prometheus. – Режим доступу:

[https://courses.prometheus.org.ua/assets/courseware/v1/d08d3095d28b2c5ac73fab5260d6f165/c4x/IRF/URBAN101/asset/Лекція\\_2\\_Право\\_на\\_місто\\_Конспект\\_0.pdf](https://courses.prometheus.org.ua/assets/courseware/v1/d08d3095d28b2c5ac73fab5260d6f165/c4x/IRF/URBAN101/asset/Лекція_2_Право_на_місто_Конспект_0.pdf). – Назва з екрана.

<sup>8</sup> Що таке глобальні цілі ООН? [Електронний ресурс] // Веб-сайт Програми розвитку ООН. – Режим доступу: <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>. – Назва з екрана.

співвідношення користі від їзди на велосипеді та кількості нещасних випадків на милню означає те, що використання педалей все ще значно перевищує наявні ризики.<sup>9</sup>

Велорух можна сприймати крізь призму теорії суспільно-політичних рухів. Іван Гомза визначає суспільно-політичний рух як «організаційну форму діяльності колективних акторів, яка спрямована на характер соціальної структури суспільства, політичні інститути, які її регулюють, чи культурні шаблони соціальної взаємодії» (цит.).<sup>10</sup> Суспільно-політичний рух має відповідати двом основним вимогам: наявність бажання змінити колективну поведінку та наявність групи людей.<sup>11</sup> Окремі представники велоруху спрямовують свої зусилля на зміну державної та місцевої політики щодо велосипедів, безпеки руху та ін., деякі представники велоруху намагаються боротися за включення велосипедів та велоінфраструктури до публічних просторів, таким чином змагаючись з іншими соціальними групами, до прикладу автомобілістами. Більш того, представники велоруху часто намагаються популяризувати їзду на велосипеді, змінити ставлення суспільства до велосипедів, а отже їх дії спрямовані на зміну колективної поведінки. Також велорух є масовим та складається з багатьох об'єднань різного спрямування та індивідуальних акторів. Отже, велорух є суспільно-політичним рухом за визначенням І.Гомзи, оскільки відповідає його вимогам.

Щоб описати велорух, слід визначити, що він собою являє загалом. Велорух в Україні, так само як і в інших країнах, складається не лише з організацій, що займаються адвокацією в питаннях велосипедної мобільності, розвитку велоінфраструктури на місцевому та/або

---

<sup>9</sup> Milmo C., Rawlinson K. Save our cyclists: clamour for flood of avoidable road deaths to be stemmed [Electronic resource] // Independent. – Mode of access: <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/save-our-cyclists-clamour-for-flood-of-avoidable-road-deaths-to-be-stemmed-2268135.html>. – Title from screen.

<sup>10</sup> І.А Гомза: Суспільно-політичні рухи / Гомза І.А. – Київ : Навч. посіб., 2018. – 12 с.

<sup>11</sup> Там само



національному рівнях. До велоруху в Україні та світі також належать велоклуби, велотуристичні та велоспортивні організації, велобізнеси, аналітичні центри, донорські організації, інтернет-спільноти на велосипедну тематику, деякі урбаністи, окремі інженери міського планування та транспортного моделювання, певні політики чи державні службовці, громадські активісти та просто користувачі велосипедів. Тобто якщо спростити, то велорух загалом - це люди, що підтримують будь-які ініціативи, пов'язані з велосипедом.

Важко виокремити всі цілі велоруху через різноманіття організацій, що займаються велоадвокацією, але ми можемо виокремити основні. Метою велоруху є покращення безпекових умов використання велосипеду, побудова велосипедної інфраструктури та популяризація використання велосипеду загалом. Втім деякі суб'єкти адвокації виходять за межі цих цілей. Наприклад, організація під назвою «Світовий велосипедний альянс» (World Cycling Alliance - англ.) в своїй публікації наголошує на тому, що використання велосипеду сприяє імплементації окремих цілей сталого розвитку ООН: подолання бідності, голоду, забезпечення міцного здоров'я і благополуччя, гендерної рівності, доступної та чистої енергії, гідної праці та економічного зростання, промисловості, інновацій та інфраструктури, відповідального споживання та виробництва, пом'якшення наслідків зміни клімату та формування партнерства заради сталого розвитку.<sup>12</sup>

Використовувані методи представниками велоруху та їх масштаб залежать від суб'єкта адвокації, рівня його інституціоналізації, кількості ресурсів та вмотивованості руху, групи осіб чи індивіда до реалізації конкретних цілей. До прикладу, для когось з велоруху адвокацією буде навчити друга кататись на велосипеді, а для когось адвокацією буде

---

<sup>12</sup> Cycling delivers on the global goals [Electronic resource] // World Cycling Alliance. – Mode of access: [https://www.worldcyclingalliance.org/wp-content/uploads/2018/12/The-Global-Goals\\_internet.pdf..](https://www.worldcyclingalliance.org/wp-content/uploads/2018/12/The-Global-Goals_internet.pdf..) – Title from screen.

організація акції протесту чи навіть прийняття загальнонаціональної велосипедної стратегії.

У висновку можемо сказати, що велорух є суспільно-політичним рухом. Представники велоруху мають різноманітні цілі, для досягнення яких вони використовують різноманітні методи адвокації. Велорух, як і будь-який суспільно-політичний рух, чинить вплив на суспільну свідомість, політику, політики, політиків, засоби масової інформації.

## 1.2 Історія велоруху в світі

*«Коли настрій пригнічений, коли день видається темним, коли робота стає одноманітною, коли втрачається надія, просто сідайте на велосипед і вирушайте по дорозі, не думаючи ні про що, окрім поїздки. »*

*- Сер Артур Конан Дойль*

Загалом історія велосипеда є доволі затьмареною міфами та легендами, а тому ми не будемо розглядати всі можливі етапи еволюції велосипеда через вірогідну фіктивність багатьох з них. Першозасновником прототипу велосипеда вважають італійського фізика Джованні Фонтана. Цей транспортний засіб був начебто створений ним у 1418 році, він мав 4 колеса, дерев'яну раму, сидло та мотузку, яка з'єднувала шестерню з колесами. Наступним в хронології є ескіз велосипеда нібито Леонардо да Вінчі, зображення якого стало доступним широкому загалу в 1974 році. Експерти вважають цю велосипедну історію фальсифікацією. Наприкінці 18-го століття французький граф Комт де Сіврак начебто створює т.зв. селерифер, дерев'яний самокат з двома колесами та кріслом. Окремі дослідники вважають, що селерифер як і граф де Сіврак ніколи не існували.

<sup>13</sup> У 1817 році німецький винахідник Карл Драйз створює двоколісний засіб

---

<sup>13</sup> The Celerifere: The First Bicycle Ever Made [Electronic resource] // HubPages. – Mode of access: <https://discover.hubpages.com/health/celerifere-first-bicycle>. – Title from screen.

пересування з керованим переднім колесом, який згодом назвуть дрезиною. Люди під час катання тоді ще не наважувалися підняти ноги з землі, а тому фактично винахід використовувався за принципом самокату. В 1863 році було винайдено *vélocipède* (франц. походить з лат. *vēlōx* - швидка *pēs* - нога), також відомий як *boneshaker* (костотряс з англ.), він мав 2 колеса, переднє з яких трохи більше, майже прямокутну раму, педалі, що приєднані до переднього колеса.<sup>14</sup> В 1870 році було створено пенні-фартинг, також відомий як гран-бі або високе колесо, який є дуже впізнаваним завдяки великому передньому та маленькому задньому колесам. Цей велосипед був першим, який був виготовлений повністю з металу та перший, що мав гумові шини. Педалі приєднані до великого переднього колеса дозволяли розвивати високу швидкість, через що з часом виробники велосипедів лише збільшували переднє колесо, чим збільшували небезпечність використання таких велосипедів. Наступні 20 років велосипед еволюціонує завдяки вдалим технологічним винаходам: в ньому з'являються підшипники, ручне гальмо та ланцюговий механізм. В 1890 році дебютує т.зв. безпечний велосипед, найбільш схожий до сучасного уявлення про велосипед, який завдяки системі передач міг досягати швидкості не нижчої, ніж велосипеди з великим колесом. Спочатку ці велосипеди мали жорсткі гумові шини, втім згодом були замінені пневматичними гумовими шинами, що винайшов Джон Бойд Данлоп. До кінця 19-го століття масове виробництво велосипедів зростає, через що двоколісний засіб пересування стає більш доступним та повсюдно використовуваним.<sup>15</sup>

Цікавим, є те, що велосипед був одним з рушіїв інфраструктурного та технологічного розвитку. Наприклад, в США наприкінці 19-го століття

---

<sup>14</sup> Definition of «*velocipede*» [Electronic resource] // Collins dictionary. – Mode of access: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/velocipede#:~:text=noun,2>. – Title from screen.

<sup>15</sup> Mozer D. Chronology of the Growth of Bicycling and the Development of Bicycle Technology [Electronic resource] / David Mozer // International bicycle fund. – Mode of access: <https://www.ibike.org/library/history-timeline.htm#archive>. – Title from screen.

велосипеди були елементом дозвілля заможного класу, адже пролетарі зазвичай не могли собі дозволити таку розкіш. Втім в США для комфортного використання велосипеда за містом необхідні були якісні дороги, з якими на той час були проблеми. Тому окремі політики, бізнесмени, виробники велосипедів в США почали адвокатувати збільшення будівництва доріг. Згодом популярність велосипеда серед заможного класу починає спадати через розвиток автомобілів, для використання яких не потрібно було докладати значних фізичних зусиль. Тому чимало велосипедистів-любителів змінюють транспортні засоби, вступають в клуби автомобілістів. Серед тих людей, що пересіли з велосипеда на авто були Генрі Форд, брати Додж, Луї Шевроле та інші засновники майбутніх великих автомобільних концернів в США.<sup>16</sup> Окремі дослідники відзначають, що перші автомобілі «містили більше ДНК велосипеда, ніж ДНК кінного возу», оскільки наприкінці 19-го століття відбувався безперервний обмін технологіями між вело та автовиробниками.<sup>17</sup> Нині представникам велоруху це здалось би абсурдним через те, що зараз фактично відбувається боротьба між велосипедистами, автомобілістами, пішоходами за панування в міському публічному просторі: члени велоруху часто виступають за звуження автомобільного полотна, обмеження руху автомобілів та швидкості їх пересування, водночас бажаючи забезпечити вулицю велодоріжками, широким тротуаром в той час як автомобілісти не бажають поступатися вуличним простором та зменшувати швидкісні обмеження руху, адже це начебто обмежує їх можливості до швидкого пересування.

---

<sup>16</sup>«Roads were not built for cars»: how cyclists, not drivers, first fought to pave US roads [Electronic resource] // Vox. – Mode of access: <https://www.vox.com/2015/3/19/8253035/roads-cyclists-cars-history>. – Title from screen.

<sup>17</sup> Reid C. Roads were not built for cars / C. Reid. – [S. l.] : Chapter 14: Without bicycles motoring might not exist. – 190 p.

Також наприкінці 19-го століття велосипед в США починає використовуватись в поштової доставці. В 1894 році в Чикаго відбувається страйк залізничників, через який було порушено залізничне сполучення між Детройтом та Каліфорнією. Сан-Франциско було відірване від пошти та зв'язку. В цей же час підприємливий житель міста Фресно організовує поштову доставку велосипедом з Фресно до Сан-Франциско за маршрутом в 210 миль, розділеного на 8 зупинок. Пропонуючи завищену в 10 разів вартість доставки одного листа, через відсутність альтернативи, попит на поштову доставку велосипедом стрімко зростає. Цей поштовий маршрут проіснував лише 2 місяці через завершення страйку залізничників та відновлення залізничного сполучення.<sup>18</sup>

Варто зазначити, що велосипед був також інструментом досягнення успіху багатьох суспільно-політичних рухів: фемінізму, соціалізму, анархізму та енвайронменталізму. Якщо говорити про фемінізм, то велосипед, починаючи з 19-го століття, дозволив жінкам в Західній Європі та Америці отримати доступ до нових свобод, вплинув на зміну гендерних ролей, став одним з символів боротьби за політичні права жінок. До прикладу, велосипед зменшив залежність жінок від чоловіків в контексті подорожей, оскільки тепер, маючи велосипед, вони могли пересуватися набагато вільніше і за їх власним маршрутом, що сприяло також збільшенню кількості жінок в публічних просторах. Використання велосипеду змінило уявлення про жіночність, буквально змінило зовнішній вигляд жінок: такі усталені елементи гардеробу як корсети, довгі спідниці та плаття, складні зачіски та великі капелюшки почали витіснятись, оскільки не були практичними та навіть заважали в процесі використання велосипеду. «Я думаю, що велосипед зробив для емансипації жінок більше,

---

<sup>18</sup> Ingenuity, Murder, Fraud and Fixies (San Francisco in 1894) [Electronic resource] // Mission bicycle company. – Mode of access: <https://www.missionbicycle.com/blog/210-miles-120-years-ago>. – Title from screen.

ніж будь-що інше у світі. Він дав жінкам відчуття свободи й впевненості у своїх силах...» - ця цитата належить американській активістці за права жінок Сюзан Ентоні. Вплив велосипеда на соціалізм є схожим на його вплив на фемінізм: поступове поширення велосипеда сприяло зміні дозвілля робітничого класу після Першої Світової війни, адже до неї велосипед ще не був таким масовим та доступним, належав здебільшого представникам заможного класу; велосипед сприяв мобільності робітників, зробив більш доступними їх заміські подорожі, що дозволило представникам робітничого класу відволікатися від міського життя та важкої праці. Також велосипед сприяв поширенню соціалістичних ідей, завдяки ньому утворювалися навіть велосипедні соціалістичні клуби, наприклад, клуб «Clarion» в Британії.<sup>19 20 21</sup>

Як ми вже зазначали, на початку 20-го ст. велосипеди починають втрачати популярність через конкуренцію з автомобілем. З розвитком індустріалізації велосипеди на Заході поступово витісняються та більше починають сприйматися в контексті спорту, фізичних навантажень, відпочинку, а не транспорту.<sup>22</sup> Післявоєнна відбудова після Другої світової ще більше зменшує загальне використання велосипеда. Вже в 60-х роках разом з розвитком нових суспільно-політичних рухів (зокрема енвайронменталізму) велосипед стає більш популярним.<sup>23</sup> Нафтова криза

---

<sup>19</sup> Horton D. Social movements and bicycle [Electronic resource] / Dave Horton. – Mode of access: <https://thinkingaboutcycling.files.wordpress.com/2009/11/social-movements-and-the-bicycle.pdf>. – Title from screen.

<sup>20</sup> Furness Z. Biketivism and Technology [Electronic resource] / Zack Furness. – [S. l.] : Historical Reflections and Appropriations, Social Epistemology, 2005. – Mode of access: <https://doi.org/10.1080/02691720500145696>. – Title from screen.

<sup>21</sup> «Велосипед зробив для емансипації жінок, більше, ніж щось інше у світі...» [Електронний ресурс] // Vn20min. – Режим доступу: <https://vn.20minut.ua/Podii/velosiped-zrobiv-dlya-emansipatsii-zhinok-bilshe-nizh-schos-inshe-u-sv-11234037.html>. – Назва з екрана.

<sup>22</sup> Як змінився велосипед за 200 років, Одна історія [Електронний ресурс] // Youtube «24 канал». – Режим доступу: [https://www.youtube.com/watch?v=6ax071xlw5w&ab\\_channel=24Канал](https://www.youtube.com/watch?v=6ax071xlw5w&ab_channel=24Канал). – Назва з екрана.

<sup>23</sup> Horton D. Social movements and bicycle [Electronic resource] / Dave Horton. – Mode of access: <https://thinkingaboutcycling.files.wordpress.com/2009/11/social-movements-and-the-bicycle.pdf>. – Title from screen.

1973-го також сприяє популяризації велосипеда.<sup>24</sup> На початку 80-х на ринку велосипедів з'являється гірський велосипед, а наприкінці 90-х - електровелосипеди. В 2019 році, згідно з опитуванням Євробарометру щодо мобільності та транспорту в ЄС 8% респондентів відповіли, що в повсякденному використанні транспорту надають перевагу приватним велосипедам та скутерам (в тому числі електричним), відсоток різниться залежно від країни ЄС.<sup>25</sup> Натомість у США станом на 2019 рік частка поїздки на велосипеді від загальної кількості поїздки становить 0.6%.<sup>26</sup> Використання велосипеда в США є традиційно низьким через автомобілецентричність міських публічних просторів, втім за останні 20 років тенденція до використання велосипедів в США зростає.<sup>27 28 29</sup>

Велосипед здобув масову популярність не лише через використання його в дозвіллі, подорожах, через його відносно невелику вартість порівняно з іншими видами персонального транспорту. Велику роль в популяризації велосипеда зіграли й спортивні змагання. В 1868 році відбулися перші велоперегони в парку в Сен-Клу в Парижі, дистанція заїзду налічувала 1200 метрів. Переможцем був британець Джеймс Мур.<sup>30</sup> В 1869 відбулись перші міжміські перегони між Парижем та Руаном. В цих

---

<sup>24</sup> Міжнародна конференція Veloforum 2021 в Ужгороді 18.09.2021. Лекція Ольги Мартинюк про історію велосипедної мобільності в ЄС [Електронний ресурс] // Youtube «Media Lviv live». – Режим доступу: [https://www.youtube.com/watch?v=ozQd6daT5BI&ab\\_channel=MediaLvivLive..](https://www.youtube.com/watch?v=ozQd6daT5BI&ab_channel=MediaLvivLive..) – Назва з екрана.

<sup>25</sup> Mobility and transport [Electronic resource] // Eurobarometer. – Mode of access: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>. – Title from screen.

<sup>26</sup> The state of bike commuting in the US [Electronic resource] // Bike adviser. – Mode of access: <https://thebikeadviser.com/bike-commuting-united-states/>. – Title from screen.

<sup>27</sup> Там само

<sup>28</sup> Reasons the U.S. Ended Up So Much More Car-Dependent Than Europe [Electronic resource] // Bloomberg. – Mode of access: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-02-04/9-reasons-the-u-s-ended-up-so-much-more-car-dependent-than-europe>. – Title from screen.

<sup>29</sup> American cities are designed for cars—which makes life worse for everyone [Electronic resource] // Quartz. – Mode of access: <https://qz.com/375745/american-cities-are-designed-for-cars-which-makes-life-worse-for-everyone/>. – Title from screen.

<sup>30</sup> Stead cycling [Electronic resource] // A brief history of cycling. – Mode of access: <https://www.steadcycles.com.au/a-brief-history-of-cycling/#:~:text=The%20early%20history%20of%20the,popular%20in%20the%20United%20States.> – Title from screen.

перегонах переміг знову ж таки Джеймс Мур, подолавши відстань в 135 км за 10 год. 25 хв. В наступні кілька років велоперегони на автодорогах стали дуже поширеними в континентальній Європі, в той час як у Великобританії дороги були недостатньої якості для проведення шосейних велоперегонів, тому тамтешній спорт був зосереджений на велотреку та заїздах на час. В 1878 році відбулись перші велоперегони в США.<sup>31</sup> В 1896 році на першій новітній олімпіаді були запроваджені змагання з велоспорту.<sup>32</sup> А в 1903 відбулися перші шосейні перегони Тур де Франс.<sup>33</sup> Нині кількість велосипедних видів спорту налічує понад 15 видів, серед них: шосейні перегони, велоспорт на треку, велоперегони на час, паралімпійські велоперегони, перегони на гірських велосипедах, велокрос, спідвей, кілька видів перегонів з BMX (англ.), перегони на льодяному треку, унісайклінг, циклобол, поло на велосипедах та інші, з них 4 дисципліни є олімпійськими видами спорту.<sup>34 35</sup> Загалом варто відзначити, що велоспорт заохочує людей використовувати велосипед та як наслідок доєднуватися до велоруху не лише тому, що таким чином люди можуть наблизитися до власних кумирів-спортсменів, але й завдяки зміні сприйняття використання велосипеда в контексті фізичних навантажень, тренувань, здорового способу життя, проведення дозвілля та щоденного транспортування (ком'ютингу).<sup>36</sup> Проведення спортивних змагань в конкретному місці не лише збільшує

---

<sup>31</sup> Там само

<sup>32</sup> Cycling 101: Olympic history [Electronic resource] // NBC olympics. – Mode of access: <https://www.nbcolympics.com/news/cycling-101-olympic-history>. – Title from screen.

<sup>33</sup> Там само

<sup>34</sup> The Many Sports of Cycling [Electronic resource] // Topend sports. – Mode of access: <https://www.topendsports.com/sport/cycling-sports.htm>. – Title from screen.

<sup>35</sup> Cycling at the Olympics [Electronic resource] // Topend sports. – Mode of access: <https://www.topendsports.com/events/summer/sports/cycling.htm#:~:text=There%20are%20currently%20f,our%20disciplines,the%20Olympic%20program,%20in%202008>. – Title from screen.

<sup>36</sup> Bursa B. Can large cycling events promote active mobility? [Electronic resource] / B. Bursa, M. Mailer. – Expectations versus reality on the example of the 2018 UCI Cycling World Championship : Research in Transportation Business & Management, 2021. – Mode of access: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100564>. – Title from screen.



частоту використання велосипеда, але й сприяє покращенню велосипедної інфраструктури.<sup>37</sup>

У висновку можемо сказати, що велорух впродовж своєї довгої історії мав суттєвий вплив на розвиток міст, міську мобільність, інфраструктуру, розвиток технологій, різні суспільно-політичні рухи, а тому є невід'ємною частиною не лише повсякдення багатьох людей, але й суб'єктом в процесі побудови історії. Велорух як суспільно-політичний рух є суб'єктом адвокаційних процесів, має вплив на суспільну свідомість, на політичні процеси, а тому загалом вартий більш глибокого дослідження.

---

<sup>37</sup> Там само

## Розділ 2. Кейс-стаді велорухів у світі та в Україні

### 2.1 Порівняння кейсів велоадвокації в світі.

У цьому розділі ми дослідили декілька кейсів велоадвокації, щоб виявити відмінні стратегії адвокації. Ми не мали за мету порівняти ці випадки в контексті ефективності використання кожного з цих сценаріїв, оскільки методи адвокації неможливо просто скопіювати та перенести з одного середовища в інше, оскільки в різних середовищах є різні умови, різні політичні системи, відмінні настрої населення. Ми вибрали саме ці кейси тому, що така вибірка є, на нашу думку, рандомізованою за географічним критерієм, а кейси - відмінними за стратегією адвокації.

#### 2.1.1 Кейс Берліну («Changing cities» (англ.), адвокація з використанням наявних інститутів)

В Німеччині, зокрема в Берліні, велосипед є доволі популярним видом транспорту. Станом на 2008 рік в Берліні 13% подорожей здійснювались на велосипеді.<sup>38</sup> Велосипед активно популяризується, і в останні роки, за словами німецького велоактивіста Міхаеля Шульте, кількість велосипедистів в Берліні зростає на 10-20% щороку.<sup>39</sup> Більш того, в Берліні нині зростає й фінансування велоінфраструктури: інвестиції в її розвиток зросли з 5 млн. євро в 2016-му році до 30 млн. євро в 2020-му.<sup>40</sup>

Ситуація з нестачею велоінфраструктури в Берліні не була критичною завжди: перші велодоріжки в Берліні почали з'являтися ще в 20-х роках 20-го ст., втім після того, як чимало німецьких міст були частково

---

<sup>38</sup> The Cycling Mode Share in Cities [Electronic resource] // Nationaler Radverkehrsplan. – Mode of access: [https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung\\_radverkehr/cye-a-09.pdf](https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/cye-a-09.pdf). – Title from screen.

<sup>39</sup> Велосипедизация Германии | Михаэль Шульте - интервью [Електронний ресурс] // Youtube «alienbiketv». – Режим доступу: [https://www.youtube.com/watch?v=63Vk55vq\\_mo&ab\\_channel=AlienBikeTV](https://www.youtube.com/watch?v=63Vk55vq_mo&ab_channel=AlienBikeTV). – Назва з екрана.

<sup>40</sup> Cycling [Electronic resource] // Senate Department for the Environment, Urban Mobility, Consumer Protection and Climate Action. – Mode of access: <https://www.berlin.de/sen/uvk/en/traffic/transport-planning/cycling/#:~:text=Only%20one%20in%20three%20people,5%20million%20euros%20in%202016>. – Title from screen.

або повністю зруйновані під час Другої світової війни, післявоєнна відбудова орієнтувалася більше на будівництво автомобільних доріг, а тому зростання велоінфраструктури почалося лише в 70-х. Втім така інфраструктура, на думку голови правління організації «Changing Cities»(англ.) Міхаеля Шульте, все одно була недостатньою: велодоріжки в місті були шириною з рушник, а на перехрестях часто ставалися ДТП, щороку в Берліні збивали на смерть від 8 до 17 велосипедистів.<sup>41</sup> Тому в 2015 році учасники ГО «Changing cities» (англ.) організували подію, де намагалися сформувати 10 цілей, які, на їх думку, повинен досягти Берлін для того, щоб бути комфортним містом для велосипедистів. В 2016 ця громадська організація вже створює подію, на якій правники та велоексперти формують драфт берлінського закону про велосипед (Berlin Cycling Bill - англ.).<sup>42</sup> В наступні місяці ця ініціатива здобула широку популярність та підтримку багатьох екологічних та транспортних громадських організацій, зокрема «Green Peace», «Pro Bahn», «ADFC» та ін.<sup>43</sup> Активісти були незадоволені тим, як місцева влада реалізує стратегію сталої мобільності: замість реалізації бюджетних коштів на велосипедну інфраструктуру, влада Берліна зосереджувала ресурси на будівництві автомобільних магістралей.<sup>44</sup> Для досягнення своїх цілей «Changing cities»(англ.) декларує прагнення розпочати т.зв «велосипедний референдум» для впровадження вже згаданого «Berlin cycling bill»(англ.). Велоактивісти вирішили розпочати свою кампанію незадовго до місцевих виборів в Берліні 2016 року. Таким чином вони більше привернули уваги до власної кампанії, почали лобіювати власні інтереси серед політиків, що

---

<sup>41</sup> Додаток 2.Інтерв'ю з Міхаелем Шульте, членом правління громадської організації «Changing Cities»

<sup>42</sup>Volksentscheid Fahrrad – in English [Electronic resource] // Volksentscheid Fahrrad. – Mode of access: <https://volksentscheid-fahrrad.de/de/english/>. – Title from screen.

<sup>43</sup>A new approach in cycling advocacy: Berlin Bicycle Bill Referendum [Electronic resource] // European cyclists` federation. – Mode of access: <https://ecf.com/news-and-events/news/new-approach-cycling-advocacy-berlin-bicycle-bill-referendum>. – Title from screen.

<sup>44</sup> Там само

дозволило їм досягти того, що їх вимоги знайшли відображення в коаліційному договорі партій.

*«Референдум в Берлине состоит из трех степеней. Первый степень - это нужно собрать 20 000 подписей на бумаге, на согласованном бланке. Если это получается, потом будет оценка правовой правильности, можно ли это, нарушает ли это законы земель в Берлине или федеральные. Тогда нужно в следующем этапе 7% подписей опять на бумаге, 7% от тех, кто имеет право голосовать. И если это тоже успешно, то нужно, как на выборах, или параллельно с выборами, или в отдельный день провести референдум в выбранных участках и там нужно большинство голосов и минимум до 25% населения. Мы решили провести эту кампанию, ну начали в декабре 15-го года, потому что мы знали, что в сентябре 2016-го года планировались выборы по Берлину, и мы решили, что мы хотим выдвигать тему... ну мобильности, велосипедизации среди главных 3 тем. И мы очень много акций проводили, очень большую шумную кампанию проводили. И потом у нас было время, 6 месяцев, собрать эти 20 000 подписей, но мы собрали за 3,5 недели 105 000 вместо 20 000, и это за 3 месяца до выборов было достаточно шумное событие, и на выборах победили те партии, которые потом создали коалицию...И получилось так, что в этом коалиционном договоре написано было, что они поддерживают все наши цели, и хотят провести процесс переговоров о законе о мобильности...»(рос.)<sup>45</sup>*

Вимоги організації не були виконані повністю: замість проведення референдуму задля прийняття нового закону, члени організації разом з політиками погодили те, що їх вимоги будуть включені в наявний закон про

---

<sup>45</sup> Див. Додаток 2

мобільність в Берліні, що також є великою перемогою для організації.<sup>46</sup> Також «Changing cities» постійно вдаються до протестних акцій з метою привернути увагу громадськості та політиків до своєї діяльності. Велоактивісти намагаються зробити акції максимально емоційними, до прикладу, Міхаель Шульте в інтерв'ю заявив, що його організація зробила акцію, на якій вони орендували кілька вантажівок та поставили їх в такому положенні, наче вони перетинають велодоріжку, на якій знаходяться діти.<sup>47</sup> Також вони постійно організовують акції пам'яті за загиблими велосипедистами: на наступний день після смерті велосипедиста в ДТП о 5:30 на місці загибелі велоактивісти збираються, ставлять білий велосипед, символ загиблих велосипедистів, організовують публічні виступи, таким чином привертаючи увагу місцевих політиків та ЗМІ. До речі, схожі акції організовує і українська велосипедна організація «U-Cycle»<sup>48 49</sup>

Більш того, під час повномасштабного вторгнення Російської Федерації в Україну, організація «Changing cities» не стоїть осторонь та намагається допомогти Україні: Міхаель Шульте заявив, що в рамках кампанії «Bikes for Ukraine» організація передає Україні велосипеди, які потім будуть використовуватися для таких потреб як доставка гуманітарної допомоги, ліків тощо в містах, які суттєво постраждали від війни.<sup>50</sup>

Кейс «Changing cities» є прикладом адвокації з використанням наявних формальних інститутів (референдуму, протесту) та неформальних інститутів («опрацювання» політиків) для досягнення успіху в тому випадку, коли місцева влада є неефективною.

---

<sup>46</sup> Bikes in Berlin: the Mobility Law and pop-up cycle lanes [Electronic resource] // Bicycle network. – Mode of access: <https://www.bicyclenetwork.com.au/newsroom/2021/04/22/bikes-in-berlin-the-mobility-law-and-pop-up-cycle-lanes/>. – Title from screen.

<sup>47</sup> Див. Додаток 2.

<sup>48</sup> Там само

<sup>49</sup> Велосипедисти встановили велосипед-привид біля КМДА [Електронний ресурс] // U-cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/velosypedysty-vstanovyly-velosyped-pryvyd-bilya-kmda/>. – Назва з екрана.

<sup>50</sup> Див. Додаток 2.

### 2.1.2 Кейс Боготи (Енріке Пеньялоса, адвокація не обов'язкова)

Богота (Колумбія) є відомим містом, зокрема через розвиненість велосипедної інфраструктури.<sup>51</sup> Втім такі зміни не були одномоментними. В 1974 році Ортис Маріньо вперше організовує Ciclovía (з ісп. - велодоріжка), подію, суттю якої є щонедільне перекриття основних вулиць для руху автотранспорту для використання їх велосипедистами та пішоходами з 7 години ранку до 2 дня.<sup>52</sup> Відтоді Ciclovía (ісп.) відбувається щороку в багатьох містах Колумбії та закордоном, вона суттєво вплинула на популяризацію використання велотранспорту, втім засновник Ciclovía (ісп.) вважає, що вона не була основним фактором популяризації, підкреслює вплив нафтової кризи на початку 70-х на використання велосипедів в Боготі.<sup>53</sup> <sup>54</sup> Також суттєві покращення до велоінфраструктури міста привніс мер Енріке Пеньялоса: британська дослідниця Джо Хельме пише про те, що за першої каденції Пеньялоса в місті було побудовано 300 км велодоріжок, розширено тротуари, створено чимало громадських парків, було імплементовано щорічний день без автомобілів, через що кількість смертельних ДТП на дорогах зменшилася, що, безумовно, підтримувалося членами велоруку.<sup>55</sup> Під час своїх обох каденцій на посаді мера Енріке Пеньялоса просував ідеї права на місто, соціальної справедливості в місті та активно сприяв імплементації цих ідей, підтримуючи побудову нових

---

<sup>51</sup> Bogota is famous across the world for being a bike friendly city [Electronic resource] // Colombia.co. – Mode of access: <https://www.colombia.co/en/colombia-travel/tourism-by-regions/bogota-bike-friendly-city/>. – Title from screen.

<sup>52</sup> When Bogotá belongs to the bicycles: How Ciclovía has shaped Colombia's capital city [Electronic resource] // Velonews. – Mode of access: <https://www.velonews.com/culture/when-bogota-belongs-to-the-bicycles-how-ciclovias-has-shaped-colombias-capital-city/>. – Title from screen.

<sup>53</sup> Там само

<sup>54</sup> Ciclovias Are Opening Up Cities to People Around the Glob [Electronic resource] // Momentummag. – Mode of access: <https://momentummag.com/six-ciclovias-opening-cities-people-around-globe/>. – Title from screen.

<sup>55</sup> Enrique Peñalosa: «An Advanced City Is One Where the Rich Take Public Transport» [Electronic resource] // City changers. – Mode of access: <https://citychangers.org/enrique-penalosa/#:~:text=By%20building%20separated%20bicycle%20lanes,of%20passengers,%20not%20their%20wealth.> – Title from screen.

публічних просторів, транспортних ліній і т.д.<sup>56 57 58</sup> Енріке Пеньялоса належить відома цитата:

«Велодоріжка — це символ, який показує, що громадянин на велосипеді за 30 доларів так само важливий, як і громадянин на автомобілі за 30 000 доларів.»<sup>59</sup>

Після завершення своєї другої каденції в 2019 році Енріке Пеньялоса залишив за собою мережу в 540 км велосипедних доріжок та зміну статистики використання велосипеда: за роки правління відсоток використання велосипеда виріс з 0,58% до 9%.<sup>60</sup> Цікавим є те, що наступниця Енріке Пеньялоса на посаді мера не вдалася до кардинальної зміни курсу транспортної політики: обрана на посаду мера в 2019 Клаудіа Лопес Ернандес продовжила будувати велосипедні доріжки в часи пандемії Covid-19, коли попит на них зріс.<sup>61</sup> Дослідниця Паола Кастанеда пише про те, що наявність велоактивізму в такому місті як Богота суперечить існуванню досконалої політики щодо велосипедів, втім додає, що політика та побудована інфраструктура за роки на посаді Енріке Пеньялоса здобула широкого розголосу і поширення в усьому світі, а тому можемо вважати, що вона була ефективною.<sup>62</sup>

---

<sup>56</sup> Там само

<sup>57</sup> Berney R. Pedagogical Urbanism: Creating Citizen Space in Bogota / R. Berney. – Colombia : Planning Theory. P. 16–34.

<sup>58</sup> Aaron T. Bogotá BRT pioneer [Electronic resource] // WWF. – Mode of access: [https://wwf.panda.org/wwf\\_news/?204389/Bogota-BRT-pioneer](https://wwf.panda.org/wwf_news/?204389/Bogota-BRT-pioneer). – Title from screen.

<sup>59</sup> Enrique Penalosa Quotes [Electronic resource] // AZ quotes. – Mode of access: [https://www.azquotes.com/author/52989-Enrique\\_Penalosa](https://www.azquotes.com/author/52989-Enrique_Penalosa). – Title from screen.

<sup>60</sup> Enrique Peñalosa: «An Advanced City Is One Where the Rich Take Public Transport» [Electronic resource] // City changers. – Mode of access: <https://citychangers.org/enrique-penalosa/#:~:text=By%20building%20separated%20bicycle%20lanes,of%20passengers,%20not%20their%20wealth>. – Title from screen.

<sup>61</sup> How Bogotá Became Latin America's Cycling Capital [Electronic resource] // City changers. – Mode of access: <https://citychangers.org/how-bogota-became-latin-americas-cycling-capital/>. – Title from screen.

<sup>62</sup> Castaneda P. From the Right to Mobility to the Right to the Mobile City: Playfulness and Mobilities in Bogotá's Cycling Activism / P. Castaneda. – [S. l.] : Antipode. P. 6.

Загалом, кейс Боготи за час мерства Енріке Пеньялоса є прикладом стратегії, коли адвокація велоруху не є обов'язковою для досягнення цілей, адже місцева влада і так активно та ефективно реалізує політику щодо велосипедів, а тому в цьому випадку велоруху варто було б підтримувати представників влади та намагатися за можливості співпрацювати з ними. На думку Міхаеля Шульте підтримка ефективної влади є важливою:

*«Даже мэ́р в Боготе не может просто взять и делать, если там нету воли населения. Да, если он так будет делать, он на этом не будет зарабатывать баллы. Должно быть ощутимо, что люди считают, что это лучше.» (рос.)<sup>63</sup>*

Також на думку Міхаеля Шульте, Нідерланди є схожим кейсом на кейс Боготи, де велорух не є обов'язковим:

*«...в Нидерландах - это классический пример, где это не нужно, потому что там весь политический спектр понимает, что нужно создать безопасную инфраструктуру. Это просто общественный консенсус. Никакой проектировщик не будет в первую очередь думать о велоинфраструктуре. Мне кажется, это уже сидит там. Это же тоже не всегда так было. А сейчас уже бизнесы, консерваторы, прогрессивные - все знают, велосипедный транспорт - это важно для мобильности наших граждан, наших жителей. Там уже работают, мне кажется, без большого активизма над улучшением качества инфраструктуры...Мне кажется, это единственная страна, где это не надо.» (рос.)<sup>64</sup>*

---

<sup>63</sup> Див. Додаток 2

<sup>64</sup> Там само



Кейс Боготи є прикладом, коли в процесі адвокації підтримка ефективної влади, співпраця з нею та побудова суспільного консенсусу стосовно політики щодо велосипедів є першочерговим фактором досягнення успіху.

### 2.1.3 Кейс «People For Bikes» (співпраця з бізнесом)

*«Вроджена вада капіталізму - нерівний розподіл благ, вроджена чеснота соціалізму - рівний розподіл нещасть»<sup>65</sup>*  
- Вінстон Черчилль

Розвиненість велосипедної інфраструктури в Сполучених Штатах різниться залежно від штату: деякі штати та міста мають розвинену велосипедну інфраструктуру, втім багато міст в США є дуже автомобілецентричними.<sup>66</sup> В США станом на 2012 рік на 1000 осіб припадало 439 автомобілів, що означає що майже кожен другий(а) володіє автомобілем.<sup>67</sup> Втім це не пояснює виняткову автомобілецентричність США, оскільки в деяких країнах Західної Європи кількість автомобілів на душу населення станом на 2012 рік є більшою: Німеччина має понад 500 автомобілів на 1000 осіб населення, а Італія - майже 600.<sup>68 69</sup> Урі Дадущ та Шімельс Алі у своєму дослідженні середнього класу відзначають, що кількість автомобілів на душу населення можна використати як допоміжну

---

<sup>65</sup> W.Churchill on capitalism [Electronic resource] // Brainy quote. – Mode of access: [https://www.brainyquote.com/quotes/winston\\_churchill\\_101776?src=t\\_capitalism](https://www.brainyquote.com/quotes/winston_churchill_101776?src=t_capitalism). – Title from screen.

<sup>66</sup> Most Bike-Friendly Cities in America – 2021 Edition [Electronic resource] // Smart asset. – Mode of access: <https://smartasset.com/data-studies/most-bike-friendly-cities-2021>. – Title from screen.

<sup>67</sup> It's Official: Western Europeans Have More Cars Per Person Than Americans [Electronic resource] // The Atlantic. – Mode of access: <https://www.theatlantic.com/international/archive/2012/08/its-official-western-europeans-have-more-cars-per-person-than-americans/261108/>. – Title from screen.

<sup>68</sup> Там само

<sup>69</sup> Dadush I. In Search of the Global Middle Class: A New Index [Electronic resource] / I. Dadush, S. Ali // Carnegie endowment for international peace. – Mode of access: <https://carnegieendowment.org/2012/07/23/in-search-of-global-middle-class-new-index/cyo2>. – Title from screen.

оцінку для виміру обсягу середнього класу в країнах, що розвиваються, а тому можна припустити, що такі обсяги автомобілів на 1000 осіб є наслідком занепаду середнього класу в США або наявності нерівного розподілу благ, адже індекс коефіцієнту Джині в США є вищим за більшість країн Європи.<sup>70 71</sup> Різні дослідники визначають різні передумови залежності США від автомобілів та автомобільної інфраструктури сьогодні, втім для нашого дослідження це не так важливо.<sup>72 73</sup> Попри поширену автомобілецентричність, у США існує велорух.

Однією з велосипедних організацій в США є «People for Bikes» (англ.). Ця організація була створена в 1999 році та з того часу займається велоадвокацією.<sup>74</sup> На їх сайті можна знайти інформацію про те, як «People for Bikes» організовує кампанії щодо захисту клімату, популяризації велосипеда, побудови рейтингу дружніх для велосипедистів міст, побудови маршрутів для катання на велосипедах, сприяння побудови велосипедної інфраструктури працедавцями, аналізу наявної велоінфраструктури, надання інструкцій щодо впровадження велоадвокації тощо.<sup>75</sup>

Втім, попри очевидне сприяння у розбудові інфраструктури, популяризації використання велосипеда, захисті прав велосипедистів, ця організація не є схожою на українську велосипедну організацію «U-Cycle», наприклад, адже ця організація, як стверджує велоактивістка Катерина Шульга, є об'єднанням велосипедних бізнесів, які таким чином лобіюють

---

<sup>70</sup> Там само

<sup>71</sup> Gini Coefficient by Country 2022 [Electronic resource] // World population review. – Mode of access: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/gini-coefficient-by-country>. – Title from screen.

<sup>72</sup> Robinson G. The History Behind Car (In)Dependence in the US vs World [Electronic resource] / G. Robinson // Storymaps. – Mode of access: <https://storymaps.arcgis.com/stories/474673a6a347456d81c309203f0236e9>. – Title from screen.

<sup>73</sup> Leocha C. 9 Reasons the U.S. Ended Up So Much More Car-Dependent Than Europe [Electronic resource] / C. Leocha // Travelers united. – Mode of access: <https://www.travelersunited.org/9-reasons-the-u-s-ended-up-so-much-more-car-dependent-than-europe/>. – Title from screen.

<sup>74</sup> Mission [Electronic resource] // People for bikes. – Mode of access: <https://www.peopleforbikes.org/mission>. – Title from screen.

<sup>75</sup> Campaigns [Electronic resource] // People for bikes. – Mode of access: <https://www.peopleforbikes.org/campaigns>. – Title from screen.

власні інтереси.<sup>76</sup> На сайті організації опубліковані корпоративні члени організації, тобто фактично бізнеси-члени організації, яких ми нарахували 342 одиниці.<sup>77</sup> Катерина Шульга стверджує, що український велобізнес не є таким потужним і чисельним, а тому він не здатний сформувати якісь організації для захисту своїх інтересів.<sup>78</sup> Більш того, навіть якби це було можливим, це не було б легальним, адже в США існує закон про лобізм, а в Україні лобізм (в розумінні захисту інтересів бізнесу шляхом впливу на органи державної та місцевої влади) ніяк не регулюється законодавством. Як заявляє аналітикиня організації «Vox Check» Анастасія Іванцова, в Україні протягом лише 9-го скликання Верховної Ради було 4 спроби прийняти закон про лобізм, всі вони були невдалі, адже прийняття закону про лобізм не виключає корупційних ризиків, і допоки правоохоронна система в Україні не буде ефективно протидіяти корупції, жоден закон про лобізм не буде ефективним, - вважає аналітикиня.<sup>79</sup>

*«До речі, знаєш чому лобізм? Звідки слово?*

*-Ні*

*Від слова лобі. Тому що був один з президентів Штатів, забула, може Джефферсон, завжди їх всіх плутаю. І короче один з президентів Штатів любив снідати в лобі одного з готелів в Вашингтоні. І він там був завжди з 9 до 10. І всі, хто хотіли прохати свої питання, знали, що приходили, що можна його зловити з 9-ї до 10-ї. І перехопити... Да. І фактично вони лобіювали в лобі свої інтереси. От, і типу в Штатах це абсолютно*

---

<sup>76</sup> Додаток 3. Інтерв'ю з Катериною Шульгою, членкинею «U-Cycle», колишньою стажеркою організації «PeopleForBikes»

<sup>77</sup> Corporate members [Electronic resource] // People for bikes. – Mode of access: <https://www.peopleforbikes.org/corporate-members>. – Title from screen.

<sup>78</sup> Див. Додаток 3

<sup>79</sup> Що таке лобізм і що з ним в Україні? [Електронний ресурс] // Youtube-канал «Vox Ukraine». – Режим доступу: <https://youtu.be/AAy4oUeMrCc>. – Назва з екрана.

*відкрита історія, тобто якщо в тебе є якісь інтереси, то ти можеш їх там короче замовити, навіть там агенція типу є, яка типу робить цей пакет короче... повний пакет, да типу, під ключ. От, у нас немає такого законопроекту, у нас є адвокація. І адвокація - це те, що роблять громадські організації, там спільно об'єднуючись з політиками, наприклад, а лобізм - це коли типу приватні інтереси. Ну але воно в нас є, це те що там коли, наприклад, Ахметов, да типу. «<sup>80</sup>*

В США ж процес захисту інтересів бізнесу є легальним та прозорим. Організація «PeopleForBikes» на своєму сайті декларує, що серед її цілей є зростання велосипедної індустрії, яке включає в себе такі компоненти як вплив на торговельні тарифи, зменшення податків для велобізнесу, податкові кредити, безвідсоткові позики для бізнесу, зміна законодавства стосовно електричних велосипедів та щодо забруднюючих викидів промисловості, яка є частиною виробництва велосипедів.<sup>81</sup> Як зазначає Катерина Шульга, ця організація є достатньо матеріально забезпеченою для лобіювання велобізнесу на всіх рівнях: від місцевого до федерального, співпрацюючи як з локальними велосипедними організаціями, місцевою владою, так і з політиками загальнонаціонального рівня, - адже фінансування організація отримує зокрема від членських внесків велобізнесів.<sup>82</sup> Попри те, що ця організація містить в своїх цілях примноження прибутків велобізнесів, вона займається промоцією велосипеда, адвокацією щодо розбудови велоінфраструктури і т.д., адже таким чином завдяки розвитку велосипедної інфраструктури, завдяки створенню більш сприятливих та комфортних умов для використання велосипеда, кількість велосипедистів зростатиме, а отже зростатимуть і

---

<sup>80</sup> Див. Додаток 1

<sup>81</sup> Growing the bike industry [Electronic resource] // People for bikes. – Mode of access: <https://www.peopleforbikes.org/topics/bike-business>. – Title from screen.

<sup>82</sup> Див. Додаток 3

продажі велосипедів у велобізнесах, чий інтереси зокрема захищає ця організація.

*«Тобто їх підхід - що якщо буде комфортна велоінфраструктура, то більше людей будуть купувати велосипеди, тобто вони якось...вони свою мету теж досягнуть, але для них все ж таки основне, мабуть, вони досліджували свого покупця - він буде їздити, якщо буде комфортно.»<sup>83</sup>*

Кейс організації «People for Bikes» є прикладом успішної співпраці велоруху з бізнесом, чи навіть інтеграції бізнесу та велоадвокації, при якій обидві сторони в синергійному процесі співпраці досягають власних цілей. Також можемо зробити висновок, що наявність розвиненого велобізнесу є важливою для розвитку велоруху загалом, адже за умови фінансування велобізнесом велоадвокаційних організацій, організації зможуть працювати більш ефективно, оскільки таким чином активісти будуть «працювати не на волонтерських засадах чи на пів ставки», що дозволяє членам організації працювати лише в організації, а не деінде. Також організація зможе утримувати експертів, чия наявність є надзвичайно важливою для адвокаційних організацій.<sup>84 85</sup>

#### 2.1.4 Кейс Гуанчжоу (державне регулювання)

*«Китай - це велика країна, населена багатьма китайцями.»<sup>86</sup>*

*- Шарль Де Голль*

---

<sup>83</sup> Там само

<sup>84</sup> Див. Додаток 1

<sup>85</sup> Див. Додаток 3

<sup>86</sup> How is General de Gaulle remembered in China? [Electronic resource] // China Daily. – Mode of access: [https://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-02/05/content\\_28105593.htm#:~:text=Since%20France%20was%20the%20first,country%20inhabited%20by%20many%20Chinese](https://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-02/05/content_28105593.htm#:~:text=Since%20France%20was%20the%20first,country%20inhabited%20by%20many%20Chinese)". – Title from screen.

Велосипеди в Китаї з'явилися вперше в 19-му столітті. Тоді ще вони конкурували з рикшами та паланкінами. Велосипед був символом інновацій та прогресу на початку 20-го ст. Едвард Роудс у своїй статті про історію велосипеду в Китаї описує випадок, коли новостворений китайський борошномельний млин продавався під брендом «Bicycle» (англ. - велосипед). З часом попит на велосипеди зростав, після приходу комуністів до влади в Китаї велосипеди стали масовим явищем, втім вже в 90-х роках 20-го ст. використання велосипеду занепадає.<sup>87</sup>

Як пишуть у своїй статті Артуро Аділа, Гледіс Фрейм та Йенг Чен, Китай мав статус «велосипедного королівства», проте втратив його внаслідок зростання попиту на автомобільний транспорт, недофінансування громадського транспорту, зростання розміру міст та розвитку автомобільної інфраструктури на початку 80-х.<sup>88</sup> Вони стверджують, що використання велосипеду в Китаї, зокрема в Гуанчжоу, було раніше високим, втім суттєво скоротилося, починаючи з 80-х років, наводять такі дані: в Гуанчжоу частка використання велосипеду від загального використання транспорту (bicycle trip modal share - англ.) становила 39% станом на 1984 рік, втім в 2005 році частка становить вже 9%.<sup>89</sup> Хонгзе Тан і Мігель Мартінес Лопес пишуть про те, що велосипед був важливою частиною транспортної системи Китаю, зокрема Гуанчжоу, уряд та місцева влада розвивали велосипедну інфраструктуру, будували велодоріжки та навіть надавали фінансування на закупівлю велосипедів урядовцями, втім після економічного росту та зростання промисловості внаслідок реформ Дена Сяопіна, влада починає витіснити велосипед,

---

<sup>87</sup> Rhoads E. J. M. Cycles of Cathay: A History of the Bicycle in China [Electronic resource] / E. J. M. Rhoads // Transfers. – Mode of access: <https://doi.org/10.3167/trans.2012.020207>. – Title from screen.

<sup>88</sup> Frame G. The kingdom of the bicycle: what Wuhan can learn from Amsterdam [Electronic resource] / G. Frame, A. Ardila, Y. Chen // Researchgate. – Mode of access: [https://www.researchgate.net/publication/317421392\\_The\\_kingdom\\_of\\_the\\_bicycle\\_what\\_Wuhan\\_can\\_learn\\_from\\_Amsterdam/stats](https://www.researchgate.net/publication/317421392_The_kingdom_of_the_bicycle_what_Wuhan_can_learn_from_Amsterdam/stats). – Title from screen.

<sup>89</sup> Там само

надаючи перевагу автомобільному транспорту: замість велодоріжок будуються автомобільні дороги, велопарковки видаляються, забороняється проїзд велосипедів на основних дорогах та вулицях.<sup>90</sup> Втім в 2000-х, внаслідок зростання заторів, погіршення якості повітря, збільшення споживання енергії, зростання кількості смертельних ДТП та ін. уряд вирішує, що велосипедний транспорт потрібно відродити.<sup>91</sup> Внаслідок цього в Гуанчжоу виникає велорух, з'являються велоактивісти, які підтримують дії влади щодо відродження велосипедного транспорту, втім все ще є критичними щодо влади через несприйняття тієї ідеї, що «влада завжди вчиняє правильно».<sup>92</sup>

Хонгзе Тан і Мігель Мартінес Лопес пишуть про те, що низові ініціативи, зокрема й велосипедні, не мали достатніх ресурсів для зміни політик чи стратегій влади, оскільки авторитарний режим Китаю обмежує інструменти участі громадян, а тому йому більше притаманна система управління «зверху-донизу».<sup>93</sup> Намагаючись здобути легітимність та привернути до себе увагу, активісти зверталися до посадовців високого рівня, використовували ЗМІ та соціальні мережі для висвітлення їх кооперації з владою, надавали владі експертні рішення, засновані на власних дослідженнях. Активісти намагалися скористатися кожною можливістю зустрічі з представниками влади, намагалися не вступати з владою у конфронтацію, що дозволило їм отримати визнання влади. Згодом організація легалізувалася та оформилася юридично як громадська організація «Bike-GZ» (англ.) Члени велоадвокаційної організації в

---

<sup>90</sup> Tan H. Dancing with shackles? The sociopolitical opportunities, achievements, and dilemmas of cycling activism in Guangzhou, China [Electronic resource] / H. Tan, M. M. Lopez // Tandfonline. – Mode of access:

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/07352166.2019.1592650?scroll=top&needAccess=true>. – Title from screen.

<sup>91</sup> Frame G., Ardila A., Chen Y. The kingdom of the bicycle: what Wuhan can learn from Amsterdam. *Researchgate*.

<sup>92</sup> Tan H., Lopez M. M. Dancing with shackles? The sociopolitical opportunities, achievements, and dilemmas of cycling activism in Guangzhou, China.

<sup>93</sup> Там само

Гуанчжоу активно співпрацювали з владою, роблячи великий розголос своєї діяльності завдяки ЗМІ, у разі небажання влади співпрацювати, вони влаштовували невеликі мирні демонстрації, намагаючись змусити владу працювати та водночас уникнути репресій. Втім, попри умовну інституціоналізацію, вимоги активістів не завжди виконувались.<sup>94</sup>

Ми намагалися знайти якусь додаткову інформацію про організацію «Bike-GZ», наприклад, веб-сторінку. В пошуковій системі Google ми нічого не знайшли окрім сторінки на Facebook, де останній допис організації датується березнем 2017 року. Скоріш за все члени організації застосовували VPN-сервіси для використання Facebook, оскільки ця соц.мережа є забороненою в Китаї з 2009 року.<sup>95</sup> Також ми шукали сторінку за допомогою китайської пошукової системи Baidu, втім пошук не був успішним, адже доменне ім'я сторінки не обслуговується. Тому ми шукали історію сторінки за допомогою сервісу WebArchive, востаннє сторінка була активною в 2018 році, втім права на сторінку оновлені востаннє в 2017.<sup>96</sup> Ми не знаємо, що сталося з цією НДО, а тому написали одному з авторів статті про неї, Хонгзе Тану. Він відповів, що організація припинила свою діяльність у 2018 році, ключові її члени змінили сферу своєї діяльності, а лідер організації «Bike-GZ» почав працювати в сфері державних інвестицій. Інформацію про причини припинення діяльності організації дослідник не надав.

Вплив Комуністичної Партії Китаю(КПК) на недержавні організації є помітним: в деяких недержавних організаціях формуються партійні комітети.<sup>97</sup> Шукаючи велосипедні організації в Китаї, ми натрапили на веб-

---

<sup>94</sup> Там само

<sup>95</sup> The List of Blocked Websites in China [Electronic resource] // Saporedicina. – Mode of access: <https://www.saporedicina.com/english/list-of-blocked-websites-in-china/>. – Title from screen.

<sup>96</sup> Історія веб-сторінки bikegz.com [Електронний ресурс] // Web.archive. – Режим доступу: <https://web.archive.org/web/20180514201409/http://bikegz.com/>. – Назва з екрана.

<sup>97</sup> China to strengthen Communist Party's role in non-govt bodies [Electronic resource] // Reuters. – Mode of access: <https://www.reuters.com/article/us-china-ngos-idUSKCN10X07C>. – Title from screen.



сторінку «Китайської велосипедної асоціації» (China bicycle association - англ.).<sup>98</sup> На головній веб-сторінці є пункт «Партійна робота». Перейшовши за ним, ми натрапили на чимало документів КПК: статuti, регламенти, положення КПК і т.д., що може свідчити про те, що ця велосипедна організація має зв'язки з КПК.<sup>99</sup>

Кейс організації «Bike-GZ» є хорошим прикладом стратегії адвокації, коли влада має великі ресурси та повноваження, а ресурси адвокаційної організації є обмеженими. В такому випадку найкращою стратегією буде намагання інституціоналізувати організацію, отримати загальну легітимність та деякі повноваження. В такому випадку активістам слід не конкурувати з владою, не ставати з нею в конфронтацію, а консультувати владу, пропонувати їй експертні рішення, власні дослідження, намагатись проникнути до влади, стати її частиною, щоб отримати ресурси для формування бажаних політик.

В кожного представника велоруху є своя історія та використовувана ним стратегія адвокації. Досліджені нами кейси велорухів є відмінними не лише за географічним критерієм, але й за фактором обраних представниками велоруху стратегій адвокації. Велоактивісти «Changing cities» в Німеччині надавали перевагу таким сталим інституційним формам адвокації як мирні протестні акції, місцевий референдум, адвокація за допомогою місцевих та національних політиків. В деяких випадках, як от в Боготі в часи мерства Енріке Пеньялоса, адвокація з боку активістів не є обов'язковою для досягнення цілі, активістам не варто вступати в конфронтацію з владою, оскільки влада працює ефективно. Члени організації «People for Bikes» в США вибрали інший шлях адвокації - захист інтересів велобізнесу, а активісти в Гуанчжоу здобули певні ресурси до змін

---

<sup>98</sup> Main page [Electronic resource] // China bicycle association. – Mode of access: <http://www.china-bicycle.com/>. – Title from screen.

<sup>99</sup> Party building work [Electronic resource] // China bicycle association. – Mode of access: <http://www.china-bicycle.com/news/imgnewslist/42?cid=53>. – Title from screen..

завдяки публічній співпраці з владою. Серед цих кейсів немає стратегій адвокації кращих чи гірших, адже неможливо виміряти ефективність кожної з них в різних умовах. Саме через це в процесі побудови стратегії адвокації представники громадянського суспільства повинні звертати увагу на умови середовища адвокації, порівнювати кейси локальних організацій для виявлення найбільш ефективних стратегій в конкретному вузькому випадку.

## 2.2 Успіхи та поразки велоруху в Україні

Велорух в Україні не відрізняється від велоруху у світі за структурою: він так само містить в собі різноманіття колективних та індивідуальних акторів, які підтримують різні велосипедні ініціативи. Втім в цьому дослідженні ми не мали за мету описати наявний стан велоруху в Україні в цілому через те, що ця тема є надто широкою для висвітлення в одному дослідженні, а тому ми сфокусувалися на висвітленні кейсу одного з представників велоруху в Україні.

### 2.2.1 Кейс «U-Cycle» та «УВМ»

Ми дослідили кейс «U-Cycle» для того, щоб виявити, чи не є їх стратегія адвокації схожою на стратегії, використовувані в інших кейсах попереднього підрозділу.

Найбільшою організацією, що займається велоадвокацією в Україні є ГО «Асоціація велосипедистів Києва» («U-Cycle»). Виконавча директорка «U-Cycle» вважає, що їх організація почала велоадвокаційну діяльність однією з найперших в Україні:

*«U-Cycle» є найбільшою організацією, дійсно, однією з найперших в Україні. Мені здається, тут уже история умалчивает (рос.) типу, ну але ми з 2007 року... Може, якісь були ініціативи, але як зареєстровані ГО,*

*мені здається, що ми були першими, саме як інституції, так. По-друге, ми дійсно є найбільшими, бо в нас там і команда є, і членська програма налічує понад 900 людей, там вже майже 1000. Ну тобто нема таких більше організацій, от. Але в принципі в якійсь формі велоорганізації як велоініціативи, велоклуби, зареєстровані юридичні чи неюридичні особи існують в дуже багатьох містах. От, іноді це історія, яка організується навколо лідера, навколо людини, яка навколо себе об'єднала якусь там тусовку, вони там кілька років чимось займаються. А саме отак от системно як інституція, працює небагато насправді організацій, от, тобто наша - найбільша в Києві.»<sup>100</sup>*

Більш того, аналітичний центр «CEDOS» у своєму дослідженні мереж міських ініціатив в 2017 році визнав «Асоціацію велосипедистів Києва» найбільш впливовим актором-посередником серед досліджуваної вибірки ініціатив.<sup>101</sup>

ГО «U-Cycle» має свою історію розвитку. В 2004 році в Києві було створено організацією «Зеленому місту - Зелений транспорт», яка займалася популяризацією велосипеда. В 2007 році після резонансної смертельної ДТП за участі велосипедиста утворюється «Зелений велонаїзд», спільнота велосипедистів, яка проводила акції протесту біля КМДА, вимагаючи у влади зменшити смертність велосипедистів шляхом будівництва велодоріжок.<sup>102</sup>

---

<sup>100</sup> Додаток 5. Інтерв'ю з Анастасією Макаренко 13.06.22

<sup>101</sup> Мережа взаємодії міських ініціатив та організацій 5 міст України: результати дослідження [Електронний ресурс] // Mistosite. – Режим доступу: <https://mistosite.org.ua/uk/articles/merezha-vzaiemodii-miskykh-initsiatyv-ta-orhanizatsii-5-mist-ukrainy-rezultaty-doslidzhennia>. – Назва з екрана.

<sup>102</sup> Хім'як О. Інтерв'ю з Іриною Бондаренко [Електронний ресурс] / Ольга Хім'як // Інтерв'юер.ком. – Режим доступу: <https://web.archive.org/web/20110629163229/https://interviewer.com.ua/culture/iryna-bondarenko/>. – Назва з екрана.

*«...Я звертаю увагу на рік, 2004, бо це типу рік Помаранчевої революції, коли активізувалося громадянське суспільство. Наша організація вже оформилася, де-юре, в 2007, да, щоб мати можливість адвокатувати більш системно. Ну типу ... від інституції. От як би і заснувалась як членська організація. Це типовий формат для всіх велосипедних організацій Європи...»<sup>103</sup>*

В 2007 році офіційно реєструється громадська організація «Асоціація велосипедистів Києва» (далі - «АВК»).<sup>104</sup> Першим великим досягненням організації є підписання київським міським головою Л.Черновецький розпорядження №886 ««Про облаштування та розвиток велосипедних доріжок в м. Києві», яке, окрім вказівок щодо розробки цільової програми з розвитку велодоріжок в Києві на 2008 рік, містило зазначення, що рішення щодо велосипедної інфраструктури в Києві мають узгоджуватися з громадськістю в особі «АВК».<sup>105 106</sup> Можна сказати, що таким чином організація розпочинає процес інституціоналізації. В 2008 році представники «АВК» стають співорганізаторами т.зв. «Велофоруму», загальнонаціональної щорічної конференції, метою якої є об'єднання представників велоруху:

*«...це якраз була оця платформа національна, це типу триденна конференція, куди приїжджали велосипедні організації з різних міст, представники мерів прогресивних і т.д. І ми запрошували дуже багато людей з-за кордону. Була історія така: ну типу success stories(англ.- кращі*

---

<sup>103</sup> Див. Додаток 1

<sup>104</sup> Про нас [Електронний ресурс] // U-cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/about/>. – Назва з екрана.

<sup>105</sup> Звіт «Асоціації велосипедистів Києва» за 2007-2008 роки [Електронний ресурс] // Сайт «U-Cycle». – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/zvit-2007-2008/>. – Назва з екрана.

<sup>106</sup> Публікація на інтернет-форумі щодо розпорядження Л.Черновецького №886 [Електронний ресурс] // Livejournal «kiev velo». – Режим доступу: <https://kiev-velo.livejournal.com/105140.html>. – Назва з екрана.

*історії успіху), переймати кращий досвід, нетворкінг (мережування), та, щоб люди були на зв'язку, щоб розуміли, що в кого відбувається і об'єднувалися...»*

Конференція «Велофорум» проводилась щороку в різних містах України, втім за словами Богдана Лепявка, координатора з адвокації та безпеки руху в «U-Cycle»(англ.), в 2022 році конференція навряд відбудеться.<sup>107</sup> У 2009 році «АВК» стає членом Європейської федерації велосипедистів (англ. - «ECF»), парасолькової велоадвокаційної організації, що налічує понад 60 членів в більш як 40 країнах.<sup>108 109 110</sup> З 2010 року «АВК» щороку організовує «Велопарад дівчат», захід, спрямований на популяризацію використання велосипеда.<sup>111</sup> Також з 2010 року «АВК» організовує конкурс «Велопрацедавець року», щорічний конкурс, що визначає найбільш зручні для велосипедистів офіси в Україні.<sup>112 113</sup> У 2011 році «АВК», внаслідок перемоги на конкурсі «ECF» (англ.) на кращу молоду велоадвокаційну організацію, отримує свій перший грант, який передбачав трирічне фінансування. Це дозволило організації в 2012 році винаймати офіс та найняти першого працівника «АВК».<sup>114</sup> Також з 2011 року «АВК» організовує «велошколи з безпеки руху», тренінги для охочих

---

<sup>107</sup> Додаток 4. Інтерв'ю з Богданом Лепявко

<sup>108</sup> Про нас [Електронний ресурс] // U-cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/about/>. – Назва з екрана.

<sup>109</sup> Матвейчук М. Хто такі київські урбаністи? U-Cycle (ГО «Асоціація велосипедистів Києва») [Електронний ресурс] / Мар'яна Матвейчук // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/11/08/hto-taki-kyivski-urbanisty-u-cycle-go-asocziacziya-velosypedystiv-kyieva/>. – Назва з екрана.

<sup>110</sup> About us [Electronic resource] // European cyclists' federation. – Mode of access: <https://ecf.com/about-us>. – Title from screen.

<sup>111</sup> Велопарад дівчат [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/veloparad-divchat/>. – Назва з екрана.

<sup>112</sup> Велопрацедавець 2020 [Електронний ресурс] // Велопрацедавець року. – Режим доступу: <http://bikeoffice.avk.org.ua/>. – Назва з екрана.

<sup>113</sup> Велопрацедавець року [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/velopratsedavets-roku/>. – Назва з екрана.

<sup>114</sup> Про нас [Електронний ресурс] // U-cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/about/>. – Назва з екрана.

велосипедистів поновити свої знання правил дорожнього руху.<sup>115</sup> В 2014-му році після обрання Віталія Кличка на посаду міського голови Києва, члени «АВК» в перший день його каденції організували мирну демонстрацію, на якій висунули 10 вимог меру від велоспільноти Києва.<sup>116</sup>

*«... тобто коли почалася каденція Кличка, от, ми вийшли фактично в перший день його каденції з протестною акцією, яка називалась «10 вимог меру від велоспільноти». З 10 вимог вони до кінця року виконали єдину тільки, але вона для нас стала типу як би такою точкою неповернення - це посада в структурі міста, посада радниці, це називається cycling officer (англ.), посада радниці з питань велосипедної інфраструктури, нею стала наша колежанка Ксенія Семенова на громадських засадах. Що це їй дало? Вона отримала посвідчення і стала вхожа на ці всі наради, тобто якщо раніше нам треба було вибивати можливість, ходити по цих коридорах і стукатись, то так вона стала офіційно брати участь у всіх заходах і т.д., і вона презентувала фактично мера...»*

Хоч з 10 вимог велоспільноти були виконані не всі, втім новостворена посада радника міського голови Києва з питань велосипедної інфраструктури не лише дозволила членам «АВК» бути присутніми на нарадах в органах місцевої влади, але й дозволила їм більш ефективно просувати інтереси велоспільноти. Як заявляє Анастасія Макаренко, завдяки цій посаді в міському бюджеті Києва вдалося встановити статтю витрат на велоінфраструктуру - спочатку 12,5 млн грн, згодом 40 млн грн.<sup>117</sup>

---

<sup>115</sup> Велошкола з безпеки руху [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/veloshkola-z-bezpeky-rukhu/>. – Назва з екрана.

<sup>116</sup> 10 вело-завдань для нової влади Києва – вручення 3 липня [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/11-velo-zavdan-dlya-novoji-vlady-kyjeva-vruchennya-26-cherhvnya/?lang=en>. – Назва з екрана.

<sup>117</sup> Див. Додаток 1

За ці кошти в столиці вдалося побудувати веломаршрут «Троєщина-Центр».

118 119

З 2014 року члени «Асоціації велосипедистів Києва» організовують флешмоб «велосипедом на роботу» (англ. - «Bike to work»)<sup>120</sup> «Bike-to-work-day» (англ.) є міжнародною подією, ціллю якої є промоція використання велосипеду у повсякденні та, як наслідок, популяризація велосипеду загалом.<sup>121 122 123</sup> Також, починаючи з 2014 року, «АВК» організовує «підрахунок велосипедистів» в Києві, соціологічне дослідження, метою якого є опис кількості велосипедистів та опис типового профілю велосипедиста у місті.<sup>124</sup> Крім того, у 2014 році «АВК» розпочинає перший проєкт за підтримки ЄС.<sup>125 126</sup>

Починаючи з 2014, як зазначає Анастасія Макаренко, організація починає адвокатувати зміни на національному рівні: члени організації долучаються до проєктів пропозицій по зміні державних будівельних норм (ДБН), адвокатують зміни до правил дорожнього руху (ще з 2010-го), намагаються вплинути на зміну швидкісних лімітів. Таким чином,

---

<sup>118</sup> Там само

<sup>119</sup> Поїхали: у Києві розбудують велоінфраструктуру [Електронний ресурс] // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2014/11/14/poyihali-u-kiyevi-rozbuduyut-veloinfrastrukturu/>. – Назва з екрана.

<sup>120</sup> Як організувати «Велосипедом на роботу» [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/articles/yak-orhanizuvaty-den-velosypedom-na-robotu-u-svoiemu-misti/>. – Назва з екрана.

<sup>121</sup> Там само

<sup>122</sup> National Bike to Work Day [Electronic resource] // National Today. – Mode of access: <https://nationaltoday.com/national-bike-work-day/>. – Title from screen.

<sup>123</sup> National Bike to Work Day [Electronic resource] // Days of the year. – Mode of access: <https://www.daysoftheyear.com/days/bike-to-work-day/>. – Title from screen.

<sup>124</sup> Підрахунок велосипедистів [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/pidrakhunok-velosypedystiv/>. – Назва з екрана.

<sup>125</sup> Асоціація велосипедистів Києва розпочала проєкт за підтримки Європейського Союзу [Електронний ресурс] // Український центр інформування велотранспорту. – Режим доступу: <https://velotransport.info/?p=3379>. – Назва з екрана.

<sup>126</sup> Про нас [Електронний ресурс] // U-cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/about/>. – Назва з екрана.

вийшовши на національний рівень, організація починає сприяти вирішенню проблем велоспільноти на локальному рівні: <sup>127</sup>

*«Без виходу на національний рівень, тут би нічого взагалі не відбувалось.»<sup>128</sup>*

У 2015 році члени «АВК» організують перший «bike-camp», 3-денний наметовий табір з освітньою програмою щодо розвитку громадянського суспільства та велоадвокації. <sup>129</sup>

Також у 2015 році на місцевих виборах вперше стартує кампанія «Я за вело». В рамках цієї кампанії у 2015 році кандидатам на виборах пропонувалося підписати декларацію, згідно з якою вони надають обіцянку виконати 5 велосипедних вимог. В 2015 році декларацію підтримали 66 кандидатів на посаду міського голови, 316 кандидатів в депутати міських рад у 27 містах України. <sup>130</sup> На місцевих виборах у 2020 році кампанію підтримали 48 кандидатів на посаду міського голови та 552 кандидати в депутати міських рад. <sup>131</sup> Після завершення виборів члени «АВК» та представники інших організацій сліdkували за виконанням обіцянок, що надали новообрані депутати та міські голови: сліdkували за їх голосуванням в міських радах, просили про допомогу в адвокації зі сторони влади. Таким чином, завдяки кампанії «Я за вело» члени «АВК» отримали важелі впливу на деяких політиків місцевого рівня та мали змогу спонукати їх до

---

<sup>127</sup> Адвокація змін до ДБН [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/advokatsiia-zmin-do-dbn/>. – Назва з екрана.

<sup>128</sup> Див. Додаток 1

<sup>129</sup> Макаренко А. Спільнототворення задля сталого розвитку U-Cycle (ГО «Асоціація велосипедистів Києва») [Електронний ресурс] : Магістерська робота / Макаренко Анастасія. – Львів, 2020. – 116 с., С. 56,75 – Режим доступу: [https://er.ucu.edu.ua/bitstream/handle/1/2207/Makarenko\\_Spilnototvorennia%20zadlia%20staloho.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://er.ucu.edu.ua/bitstream/handle/1/2207/Makarenko_Spilnototvorennia%20zadlia%20staloho.pdf?sequence=3&isAllowed=y). – Назва з екрана.

<sup>130</sup> Звіт про діяльність у 2015 році [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/wp-content/uploads/2020/01/avkreport2015.pdf>. – Назва з екрана.

<sup>131</sup> Результати кампанії «Я за вело» [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/rezul-taty-kampanii-ya-za-velo/>. – Назва з екрана.



підтримки політик, пов'язаних з велосипедом. Ба більше, ця адвокаційна кампанія була хорошою промо-акцією їх організації та діяльності загалом: кампанія «Я за вело» висвітлювалась в медіа, кандидати в депутати міських рад, майбутні міські голови та їх виборці дізнавались про існування «АВК» та інших велоадвокаційних організацій.<sup>132 133 134 135 136 137</sup>

Після проведення «АВК» низки адвокаційних заходів на національному рівні в співпраці з іншими велоадвокаційними організаціями на одній із конференцій «Велофоруму» у 2016 році в Харкові виникає ідея створення «Української велосипедної мережі» (далі - «УВМ»), парасолькової велоадвокаційної організації.<sup>138</sup> До організації увійшли 12 громадських організацій.<sup>139</sup> Нині, як зазначає Анастасія Макаренко, в «УВМ» входять 20 організацій.<sup>140</sup> Для «АВК» створення «УВМ» мало чимало переваг. Тепер при національній адвокації ніхто не звинувачував би «АВК» в тому, що вони, будучи київською організацією, приймають рішення, які поширюються на всю Україну, оскільки в процесі прийняття рішень в «УВМ» наявний демократичний принцип партисипації. Крім того,

---

<sup>132</sup> Запоріжці долучилися до всеукраїнської кампанії «Я за вело» [Електронний ресурс] // Суспільне. – Режим доступу: <https://suspilne.media/72875-zaporizci-dolucilisa-do-vseukrainskoi-kampanii-a-za-velo/>. – Назва з екрана.

<sup>133</sup> У Тернополі велоактивісти проводять всеукраїнську кампанію «Я за Вело» [Електронний ресурс] // Терен. – Режим доступу: [https://teren.in.ua/news/u\\_ternopoli\\_veloaktyvisty\\_provodyat\\_vseukrayinsku\\_kompaniyu\\_ya\\_za\\_velo\\_4589.html](https://teren.in.ua/news/u_ternopoli_veloaktyvisty_provodyat_vseukrayinsku_kompaniyu_ya_za_velo_4589.html). – Назва з екрана.

<sup>134</sup> Результати кампанії «Я за вело» 2020 [Електронний ресурс] // Я за вело. – Режим доступу: <https://2020.velotransport.info/results/>. – Назва з екрана.

<sup>135</sup> Кампанія «Я за велосипед!» добралась до одесських кандидатів на місцевих виборах – 2015 [Електронний ресурс] // Думская. – Режим доступу: <https://dumskaya.net/news/kampaniya-ya-za-velosiped-dobralas-do-000000-051346/>. – Назва з екрана.

<sup>136</sup> 15 вересня стартує всеукраїнська кампанія «Я за велосипед!» [Електронний ресурс] // Громадський простір. – Режим доступу: <https://www.prostir.ua/event/15-veresnya-startuje-vseukrajinska-kampaniya-ya-za-velosyped/>. – Назва з екрана.

<sup>137</sup> Велоактивісти анонсували старт національної громадської кампанії на місцеві вибори-2015 «Я за велосипед!» [Електронний ресурс] // Український кризовий медіа-центр. – Режим доступу: <https://uacrisis.org/uk/33548-ya-za-velosiped>. – Назва з екрана.

<sup>138</sup> Громадські активісти об'єдналися в Українську веломережу [Електронний ресурс] // Український інформаційний центр велотранспорту. – Режим доступу: <https://velotransport.info/?p=5976>. – Назва з екрана.

<sup>139</sup> Там само

<sup>140</sup> Див. Додаток 5

внаслідок об'єднання, організації починають консолідувати зусилля для адвокації на національному рівні, що збільшує ресурси суб'єкта адвокації.<sup>141</sup> Більш того, перевагою створення парасолькової організації, як зазначає Анастасія Макаренко, є те, що тепер в офіційних зверненнях, документах, листах в графі адресанта вказувалась мережа з 12(згодом 20) організацій, які представляють велоспільноту в різних куточках України, а не лише представники «АВК»:

*«Як воно підписується? Українська велосипедна мережа, дві крапки, а далі 20 організацій із містами в дужках. Це набагато потужніше.»<sup>142</sup>*

Як зазначає Анастасія Макаренко, члени «АВК» намагаються якомога більше синхронізувати стратегічні цілі власної організації з цілями в «УВМ», намагаються включати «УВМ» у всі власні проєкти.<sup>143</sup> «УВМ» є не лише інструментом адвокації та впливу для «АВК», адже парасолькова організація надає можливості для збільшення ресурсів адвокації іншим її членам: організації, що нещодавно працювали винятково на локальному рівні, виходять на національну арену, отримують доступ до ресурсів інших організацій. Серед основних досягнень «УВМ» є внесення блоку щодо велотранспорту в національну транспортну стратегію до 2030 року, якого до зауважень представників велоспільноти в стратегії не було, адвокаційна кампанія проти рішення Міністерства інфраструктури України щодо заборони перевезення велотранспорту в потягах класу «Інтерсіті»,

---

<sup>141</sup> Там само

<sup>142</sup> Там само

<sup>143</sup> Там само

організація «байк-кемп»(ів) для розбудови спільноти та розвитку навичок велоактивістів, адвокація змін до ДБН та ПДР тощо.<sup>144 145 146 147 148 149 150</sup>

Після ознайомлення з різноманіттям успішних проєктів, втілених адвокаційних кампаній та інших перемог «УВМ» у нас виникло питання, чи є ця парасолькова організація єдиним інституційним гравцем такого типу в Україні. Як зазначає Анастасія Макаренко, серед велоадвокаційних парасольських організацій крім «УВМ» в Україні є хіба що ГО «Федерація велоспорту України».<sup>151</sup> Втім зрозуміло навіть з назви організації, що напрям її діяльності полягає в сприянні розвитку велоспорту в Україні, а не у розвитку велосипедної мобільності, створення умов для розвитку велоінфраструктури загалом.<sup>152</sup> Таким чином, можемо зробити висновок, що «УВМ» є єдиною велоадвокаційною парасольковою організацією в Україні, яка може представляти інтереси більшості членів велоруку.

Якщо вважати, що «УВМ» є єдиним представником велоспільноти такого рівня, то було б доречним дослідити, які організації представляють велоспільноту поза «УВМ», чому вони не доєднуються до цієї парасолькової

---

<sup>144</sup> Там само

<sup>145</sup> Розпорядження Кабінету Міністрів України про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс] // [Zakon.rada.gov.ua](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r#Text). – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r#Text>. – Назва з екрана.

<sup>146</sup> Національна транспортна стратегія 2030 [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/natsional-na-transportna-stratehiia-2030/>. – Назва з екрана.

<sup>147</sup> УВМ проти заборони перевезення велосипедів у поїздах Інтерсіті [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/uvm-proty-zaborony-perevezennya-velosypediv-u-rojizdah-intersiti/>. – Назва з екрана.

<sup>148</sup> Заява: Заборона перевезення велосипедів в Інтерсіті неприпустима [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/zaborona-perevezennya-velosypediv-v-intersiti-znyzhuje-turystychnyj-potentsial-ukrajiny/>. – Назва з екрана.

<sup>149</sup> Велосипеди в Інтерсіті: Укрзалізниці запропонували план дій [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/velosypedy-v-intersiti-ukrzaliznytsi-proponuyut-plan-dij/>. – Назва з екрана.

<sup>150</sup> Зміна українських ПДР: збір коментарів та пропозицій [Електронний ресурс] // Український інформаційний центр велотранспорту. – Режим доступу: <https://velotransport.info/?p=6685>. – Назва з екрана.

<sup>151</sup> Див. Додаток 5

<sup>152</sup> Головна сторінка [Електронний ресурс] // Федерація велоспорту України. – Режим доступу: <https://velosport.org.ua/>. – Назва з екрана.

організації і чи не можна назвати «УВМ» монополістом в питанні велоадвокації на національному рівні. Анастасія Макаренко у відповідь на наше запитання щодо співпраці з акторами поза «УВМ» наводить приклад кампанії «маніфест за безпечні дороги в Україні», в рамках якої низка громадських організацій, що працюють над питаннями безпеки руху, та «УВМ» у повному складі (загалом 26 організацій) презентували план дій щодо зменшення травматизму та смертності на дорогах.<sup>153 154 155 156</sup> Також п. Анастасія описує кейс створення Київської велоради, консультативного органу щодо велосипедних питань при КМДА, до якої входять 20 представників київської велоспільноти.<sup>157 158</sup> Історія створення Київської велоради полягає в тому, що низка представників велоспільноти Києва, серед яких «U-Cycle», «Велодень-Київ», «Vike in city»(англ.), «Київська сотка», Анна Даниленко, Олександр Ружицький, Денис Моляка, Олександр Рак та інші зібралися 15 червня 2020-го року біля КМДА, щоб влаштувати лежачий протест, акція називалась «Досить смертей на дорогах».<sup>159</sup> Після акції представники влади запросили велоспільноту на зустріч для обговорення їх вимог, які згодом були закріплені в протоколі зустрічі.<sup>160</sup> Як зазначає, Анастасія Макаренко, деякі вимоги в подальшому були виконані,

---

<sup>153</sup> Див. Додаток 5

<sup>154</sup> Маніфест за безпечні дороги в Україні [Електронний ресурс] // Cedem. – Режим доступу: [https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2019/11/manifest\\_road\\_safety.pdf](https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2019/11/manifest_road_safety.pdf). – Назва з екрана.

<sup>155</sup> У Києві презентували маніфест «За безпечні дороги в Україні». До чого закликають автори? [Електронний ресурс] // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2019/11/26/u-kyievi-prezentuvaly-manifest-za-bezpechni-dorogy-v-ukrayini-do-chogo-zaklykayut-avtory/>. – Назва з екрана.

<sup>156</sup> Громадські організації підписали маніфест безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/hromadski-orhanizatsiji-pidpysaly-manifest-bezpeky-dorozhnoho-ruhu/>. – Назва з екрана.

<sup>157</sup> Див. Додаток 5

<sup>158</sup> Зміни у роботі U-Cycle щодо київського напрямку [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/zminy-u-roboti-u-cycle-shchodo-kyivs-koho-napriamku/>. – Назва з екрана.

<sup>159</sup> Публікація 30 червня 2020 року [Електронний ресурс] // Facebook-сторінка «U-Cycle». – Режим доступу: <https://www.facebook.com/ucycle.org.ua/posts/3371990012840597>. – Назва з екрана.

<sup>160</sup> Протокол зустрічі велоспільноти та КМДА 15.06.2020 [Електронний ресурс] // Google drive. – Режим доступу: [https://drive.google.com/drive/folders/1\\_bavD0rRx2Ymg-FkHxx3qNXBKInXEIUe?fbclid=IwAR2BlewU-yrUDG-9JrxtMCE4eCFMG-qHMXlpMYulvv4RKS0grR4nXwgriUg](https://drive.google.com/drive/folders/1_bavD0rRx2Ymg-FkHxx3qNXBKInXEIUe?fbclid=IwAR2BlewU-yrUDG-9JrxtMCE4eCFMG-qHMXlpMYulvv4RKS0grR4nXwgriUg). – Назва з екрана.

деякі - ні, втім спільний процес слідкування представниками велоспільноти за виконанням вимог їх акції призвів до того, що найбільш активні учасники акції сформували Київську велораду.<sup>161</sup> Також п.Анастасія підкреслює, що у членів велоруху час від часу можуть бути між собою конфлікти, але акції протесту є завжди об'єднавчим фактором:<sup>162</sup>

*«Є різного спрямування велоініціативи в Києві з різною метою, але ми завжди об'єднуємось, коли йде протестна акція якась, коли протест проти ДТП і т.д. Це теж завжди те, що об'єднувало київську велоспільноту.»<sup>163</sup>*

Богдан Лепявко вважає, що наявність конфліктів у велорусі є «здоровим станом спільноти».<sup>164</sup> Крім вищезгаданих прикладів адвокації в співпраці з організаціями, що не входять до «УВМ», п.Анастасія згадує кейс акції протесту «Закохані в Київ» в лютому 16-го року, спрямованої проти рішення Департаменту транспорту КМДА щодо скасування перекриття вулиці Хрещатик в Києві у вихідні.<sup>165</sup> Також члени «АВК» підтримували кейс «Маршу за Київ» в жовтні 21-го року, широкою ціллю якого є створення комфортних умов проживання в Києві для всіх, та кейс конфлікту міських активістів з забудовником Saga Development (англ.), який зруйнував частину велодоріжки на проспекті Перемоги, намагаючись

---

<sup>161</sup> Див. Додаток 5

<sup>162</sup> Там само

<sup>163</sup> Див. Додаток 5

<sup>164</sup> Див. Додаток 4

<sup>165</sup> Див. Додаток 5

сформуванати паркувальну кишеню.<sup>166 167 168 169 170</sup> Можемо зафіксувати, що «УВМ» долучаються до різних акцій, не лише до тих, де вони є єдиними організаторами, та не лише велосипедного спрямування, загалом співпрацюють з багатьма громадськими організаціями. Відповідаючи на питання, чи має «УВМ» монополію на велоадвокаційну діяльність, то ми вважаємо, що не має, оскільки попри те, що «УВМ» є найбільшою організацією в українському велорусі, вона співпрацює з велоадвокаційними суб'єктами поза «УВМ».

Ще одним напрямком роботи «АВК» є сприяння розвитку велоінфраструктури в містах та громадах шляхом формування концепцій з розвитку велосипедного транспорту. Станом на грудень 2020, члени «АВК» долучились до створення велоконцепцій в понад 30 містах та громадах та допомогли зі створенням 20 програм та документів, що описують плани розвитку велоінфраструктури на локальному рівні.<sup>171</sup>

Цікавим інструментом адвокації була також зміна назви організації. 4 квітня 2019 року «АВК» змінює назву на «U-Cycle» (англ.), хоча за документи організація досі має назву «Асоціація велосипедистів Києва».<sup>172</sup>

---

<sup>166</sup> Там само

<sup>167</sup> Кияни вимагають повернути пішохідний Хрещатик [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/kyuany-vumahayut-povernuty-pishohidnyj-hreshchatyk/>. – Назва з екрана.

<sup>168</sup> Велоколони «Будуйте велодоріжки» приєдналась до Маршу за Київ [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/velokolona-buduyte-velodorizhky-priednalas-do-marshu-za-kyiv/>. – Назва з екрана.

<sup>169</sup> «Марш за Київ»: до КМДА з вимогами йдуть 18 колон [Електронний ресурс] // Українська правда. – Режим доступу: <https://www.pravda.com.ua/news/2021/10/2/7309178/>. – Назва з екрана.

<sup>170</sup> На проспекті Перемоги активісти зняли асфальт на парковці, яку збудували на місці велодоріжки [Електронний ресурс] // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/05/11/na-prospekti-peremogy-aktyvisty-znyaly-asfalt-na-parkovczi-yaku-zbuduvaly-na-mischi-velodorizhky-foto/>. – Назва з екрана.

<sup>171</sup> Наявність велоконцепцій у містах та громадах грудень 2020 [Електронний ресурс] // Google drive. – Режим доступу: [https://docs.google.com/presentation/d/1g7BFlox\\_hYVqxOUOTjppjosd1OubVL3orcnZLV-f9Oi0/edit#slide=id.p](https://docs.google.com/presentation/d/1g7BFlox_hYVqxOUOTjppjosd1OubVL3orcnZLV-f9Oi0/edit#slide=id.p). – Назва з екрана.

<sup>172</sup> Асоціація велосипедистів Києва зробила ребрендинг і перейменувалася на U-Cycle [Електронний ресурс] // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2019/04/04/asotsiatsiya-velosypedystiv-kyyeva-zrobyla-rebrendyng-ta-perejmenuvalasya-teper-tse-u-cycle/>. – Назва з екрана.

<sup>173</sup> Перевагою такого ребрендингу було, як зазначає Анастасія Макаренко, відмежовування від винятково локального профілю організації, оскільки та вже давно була загальнонаціональним гравцем, відмова від збігу в назві з великим українським виробником солодошів та відхід від радянського стилю неймінгу громадських об'єднань.<sup>174</sup> Підкреслює національний профіль організації і новостворений в квітні 2019-го слоган «yoU-Urban-Ukraine» (англ.).<sup>175</sup>

Після початку повномасштабного вторгнення РФ в Україну 24 лютого члени «УВМ» долучалися до волонтерства, збору коштів на ЗСУ, засновували власні гуманітарні ініціативи, одна з таких - «Bikes for Ukraine», кампанія, спрямована на залучення велосипедів, які будуть використовуватися для задоволення гуманітарних потреб у містах України, які сильно постраждали від війни. Станом на 1 червня 2022 року було залучено 70 велосипедів.<sup>176</sup> Як зазначає Анастасія Макаренко, члени «УВМ» планують також долучитися до післявоєнної відбудови зруйнованих міст, будуть займатися зокрема адвокацією велоінфраструктури в них.<sup>177</sup>

Варто зазначити, що ми не мали на меті розглянути всі адвокаційні кампанії «АВК» та «УВМ», а лише розглянули ті, які на нашу думку, є найбільш важливими.

У висновку можемо зафіксувати, що ГО «Асоціація велосипедистів Києва» та створена її членами парасолькова організація «Українська

---

<sup>173</sup> Публікація 4 квітня 2019 року [Електронний ресурс] // Facebook-сторінка U-Cycle. – Режим доступу: <https://m.facebook.com/ucycle.org.ua/photos/a.206824482690515/2396357003737241/?type=3>. – Назва з екрана.

<sup>174</sup> Див. Додаток 5

<sup>175</sup> Асоціація велосипедистів Києва зробила ребрендинг і перейменувалася на U-Cycle [Електронний ресурс] // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2019/04/04/asotsiatsiya-velosypedystiv-kyyeva-zrobyla-rebrendyng-ta-perejmenuvalasya-teper-tse-u-cycle/>. – Назва з екрана.

<sup>176</sup> Bikes for Ukraine [Electronic resource] // U-Cycle. – Mode of access: <https://u-cycle.org.ua/projects/bikesforukraine/>. – Title from screen.

<sup>177</sup> Див. Додаток 1

велосипедна мережа» є найбільшими інституційними гравцями на велоадвокаційній арені України, які організували низку адвокаційних кампаній, результатом яких були позитивні зміни не лише на локальному та національному рівні в питаннях велоінфраструктури, популяризації використання велосипеда, але й зміни у спільноті велоруху в Україні загалом. Організація використовувала різноманітні методи адвокації, серед яких: вплив на суспільну свідомість, вплив на медіа, вплив на політиків, зміна законодавства, проведення мирних акцій протесту, організація промо-заходів, формування велоконцепцій в різних містах, участь у акціях разом з іншими велоадвокаційними суб'єктами, співпраця з місцевою владою, формування нових інституцій, розбудова спільноти велоруху та навчання майбутніх велоадвокаційних акторів та ін.

## 2.2.2 Порівняння стратегій адвокації «U-Cycle» та розглянутих кейсів

Якщо порівнювати стратегії адвокації «U-Cycle»(англ.) та «Changing cities», то на нашу думку, вони є схожими, оскільки їх адвокація спирається здебільшого на використання формальних та неформальних інститутів: вони влаштовують протестні акції, просувають окремі норми в законодавстві, намагаються чинити вплив на політиків та медіа, намагаються розбудувати мережу велоактивістів та вийти на загальнонаціональний рівень. Підтвердженням того, що «АВК» «опрацьовує» політиків є кампанія «Я за вело» та цитата п.Анастасії Макаренко:

*«...наприклад, людина прийшла нова, як я кажу от, в ДТІ, уже був цей чувак, який... от що цей новий директор, що старий - вони абсолютно однакової консистенції чуваки короче. Ну тільки той вже за 2 роки набрався правильних меседжів, і він «конечно, я за вас» (рос.). Ну і якось вони нас так сприймають як експертну організацію, що типу... ну не*



*треба... мда, є якась дискусія, але це дискусія типу... а тут прийшов новий чувак і він знов прийшов з якоюсь своєю картиною світу, знаєш, як з попереднього сезону, і ми вже тут, у нас вже другий сезон, а він типу прийшов з першим. І ти блін... Ну знаєш, як в нас така «ми вже тут ходили, ми вже тут були, ми знаєм, як тут орієнтуватись», але ти знов починаєш цю історію...»<sup>178</sup>*

Підтримує тезу про схожість цих організацій і член правління «Changing cities» (англ.) Міхаель Шульте, втім Анастасія Макаренко не певна в тому, що саме «АВК» схожа на «Changing cities»(англ.), а не навпаки, оскільки «АВК» розпочала свою діяльність набагато раніше.<sup>179 180</sup>

Знаходити схожість між адвокаційними стратегії велоруху в Боготі часів мерства Енріке Пеньялоса та стратегії «АВК» не доводиться, оскільки в першому випадку місцева влада діє ефективно та здебільшого задовольняє потреби велоруху, а тому велорух не є активним, в той час як в Україні «АВК» часто вступає в конфронтацію з представниками влади, незадоволена діями влади, організовує акції протесту, висуває свої вимоги до неї, намагається активно співпрацювати та пропонувати свої експертні рішення.

Порівнюючи стратегію «U-Cycle»(англ.) з стратегією «People for Bikes»(англ.), яка орієнтована на співпрацю з велобізнесом, можемо сказати, що в Україні, як заявляє Анастасія Макаренко, виконавча директорка організації «U-Cycle»(англ.), такий формат стратегії неможливий, адже лобізм в Україні не є легальним, а велобізнес не є настільки поширеним.<sup>181</sup> Більш того, вона заявляє, що їх організація неодноразово намагалася співпрацювати з велобізнесом, і всі ці спроби

---

<sup>178</sup> Там само

<sup>179</sup> Див. Додаток 2

<sup>180</sup> Див. Додаток 5

<sup>181</sup> Див. Додаток 1

були невдалими, адже щоразу велобізнес, пропонуючи невелике за обсягом фінансування, вимагав гарантій того, що він отримає збільшення прибутку від продажу велосипедів найближчим часом. Таким чином, як вважає п.Анастасія, проблема велобізнесу в Україні полягає в тому, що він не мислить стратегічно, не усвідомлює стратегічної користі від фінансування розвитку велоінфраструктури та збільшення кількості велосипедистів у майбутньому.<sup>182</sup>

В процесі порівняння стратегій адвокації «АВК» та «Bike-GZ»(англ.) важко назвати їх схожими. Активісти в Гуанчжоу не виходили на національний рівень, не вступали з владою в конфронтацію, оскільки намагалися уникнути репресій. Велоактивісти в Гуанчжоу зробили ставку на висвітленні ЗМІ їх співпраці з владою. Діяльність «АВК» теж активно висвітлюється в медіа, втім ми не вважаємо, що це є їх основним пріоритетом. «Bike-GZ»(англ.) намагалися бути поміченими владою, проникнути до влади, в той час як «АВК» спрямовує свої зусилля не на проникнення до владних структур, а на вплив на місцеву владу. «АВК», як вже зазначалось вище, долучилась до створення посади радника міського голови Києва з питань велосипедної інфраструктури, долучилась до створення Київської велоради, здобула вплив на деяких місцевих політиків завдяки кампанії «Я за вело». Серед схожого в «Bike-GZ»(англ.) та «АВК» є намагання пропонувати місцевій владі власні експертні рішення.

### 2.2.3 Перепони для велоруху в Україні

Попри наявність різноманіття колективних та індивідуальних велоадвокаційних акторів в Україні, попри присутність велосипеда в популярній культурі, як от, наприклад, в серіалі «Слуга народу» (хоч білий велосипед і є міжнародним символом загиблих велосипедистів, але в цьому серіалі велосипед є, на нашу думку, символом прозорості та відкритості

---

<sup>182</sup> Там само

влади), попри епізодичні показові акції використання велосипеда представниками влади, використання велосипеда не є масовим, велоінфраструктура та інші умови для використання велосипеда не є на тому рівні, на якому їх хотіли б бачити велоадвокаційні актори.<sup>183 184 185 186</sup>  
<sup>187 188</sup> Ми вирішили дослідити, чого не вистачає представникам велоруку в Україні для того, щоб популяризувати велосипед, зробити його використання масовим, розбудувати велоінфраструктуру. Анастасія Макаренко зазначила, що велоспільноті для більш успішної адвокації не вистачає єдності та спільного бачення розвитку велоінфраструктури, навела приклад кейсу конфлікту її організації з представниками велоспортивних організацій, які виступають проти будівництва велодоріжок, оскільки в ПДР вказано, що за наявності велодоріжки на вулиці рух автомобільними дорогами для велосипедиста є забороненим, а велоспортсмени зазвичай використовують саме дороги для катання на велосипеді.<sup>189 190</sup> Також п.Анастасія вважає, що велоруку не вистачає сучасних експертів, спеціалістів в галузі міського планування, транспортного моделювання, адже дуже часто у представників місцевої влади присутнє застаріле радянське автомобілецентричне бачення розвитку міст, втім підкреслює,

---

<sup>183</sup> Президент Естонії подарувала Зеленському велосипед [Електронний ресурс] // Укрінформ. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-culture/2825722-prezident-estonii-podaruvala-zelenskomu-velosiped.html>. – Назва з екрана.

<sup>184</sup> Нардеп з «Слуги народу» приїхав в Раду на «розумному велосипеді»: фотофакт [Електронний ресурс] // Діалоги. – Режим доступу: <https://dialogs.org.ua/people/25991/>. – Назва з екрана.

<sup>185</sup> До студії «Права на владу» привезли велосипед із серіалу «Слуга народу» [Електронний ресурс] // Уніан. – Режим доступу: <https://www.unian.ua/politics/pravo-na-vladu-v-studiyu-privezli-velosiped-goloborodka-iz-serialu-sluga-narodu-foto-video-novini-ukrajina-11374501.html>. – Назва з екрана.

<sup>186</sup> Кличко впав із велосипеда дорогою в мерію [Електронний ресурс] // Кореспондент. – Режим доступу: <https://ua.korrespondent.net/city/kyiv/3672443-klychko-vpav-iz-velosypeda-dorohou-v-meriui>. – Назва з екрана.

<sup>187</sup> Зеленський покатався з журналістами на велосипедах [Електронний ресурс] // Youtube-канал «BBC News Україна». – Режим доступу: <https://www.youtube.com/watch?v=h1s58liu0y4>. – Назва з екрана.

<sup>188</sup> На велосипеді на роботу приїхало аж двоє депутатів [Електронний ресурс] // 20 хвилин. – Режим доступу: <https://te.20minut.ua/Sport/na-velosipedi-na-robotu-priyhalo-azh-dvoe-deputativ-10545837.html>. – Назва з екрана.

<sup>189</sup> Див. Додаток 1

<sup>190</sup> Правила дорожнього руху 2022. Вимоги до велосипедистів [Електронний ресурс] // Vodiy.ua. – Режим доступу: <https://vodiy.ua/pdr/6/>. – Назва з екрана.

що після Євромайдану зі спалахом розвитку громадянського суспільства відбулася зміна цінностей, зміна уявлень про планування та розвиток міст.

191

*«...я пам'ятаю коли я проводила з мерією інтерв'ю, з Бердянськом, то вони такі: «Вы знаете, Настя, нам так стыдно, нам так неудобно, что мы вот отстаем от всех, но мы надеемся, что с Вашей помощью мы присоединимся к когорте прогрессивных городов» (рос.). І для мене це...Я просто тоді...*

*-Це хтось з мерії? [здивування]*

*Це да-да. Чувак, який очолює ЖКХ, департамент ЖКХ короче. І він такий сидить, потім до нас на літню школу приїжджав, і він каже... Причому це такий чувак, реально там за 40, це не те, що там він якийсь там молодий прогресивний, да тобто, це такий нормальний [сміється], як ми називали «крепкий господарник», знаєш? От, і він сидить і каже: «Нет, нам так стыдно за город, - короче і оце він так, - и я надеюсь-надеюсь...(рос.)» Для мене якась була типу просто... ну... я для себе фіксую завжди ці точки «що змінили», ну бо я в цій історії вже з 14-го року і я для себе завжди фіксую типу...ну...от люди так думали, а потім якась, знаєш, така точка неповернення, бо все що потім відбувається, ці всі умовно кажучи, події: будується якась інфраструктура, виділили гроші - це вже наслідок. Так? І щоб це все відбулось, має щось типу відбутися в голові, оце зміщення.»<sup>192</sup>*

Богдан Лепявко вважає, що перепорою для розвитку велоруку є стереотипи про велосипед, несприйняття його як повноцінного виду транспорту, підкреслює, що багато-де в законодавстві в переліку

---

<sup>191</sup> Див. Додаток 1

<sup>192</sup> Там само

транспорту велосипед є відсутнім.<sup>193</sup> Також п. Богдан зазначає, що недосконалість законодавства своєю чергою породжує інші перепони для розвитку велоруху: відмову представників місцевої влади виконувати запити щодо велосипедної інфраструктури, аргументуючи це відсутністю повноважень, скорочення фінансування та зменшення інтересу до розвитку велоінфраструктури.<sup>194</sup>

Також суттєвою проблемою розвитку велоруху є недофінансування. І йдеться не лише про фінансування велоінфраструктури, але й про фінансування розвитку велоадвокаційних акторів. Богдан Лепявко вважає, що побудова велоінфраструктури не є дороговартісною опцією використання місцевого бюджету, втім, якби це було реалізовано, чимало міст України завдяки перевагам, що надає масове використання велосипедів, як от позитивний вплив на довкілля, здоров'я, зменшення заторів тощо, могли б економити чимало коштів міських бюджетів, менше було б витрат на охорону здоров'я, наприклад, чи на екологію.<sup>195</sup> Недофінансування ж представників громадянського суспільства, зокрема велоадвокаційних акторів, означає те, як зазначає Анастасія Макаренко, що для багатьох членів велоруху велоадвокація є додатковим родом діяльності, яким вони будуть займатися винятково після основного місця роботи, тобто будуть менше приділяти часу велоадвокації.<sup>196 197</sup> З іншого ж боку, за наявності фінансування велоадвокаційна організація не лише здатна платити заробітну плату працівникам, утримувати їх на роботі повний робочий день, але й залучати сторонніх експертів чи формувати власних, купувати дослідження, на основі яких формуватимуться експертні рішення, наявність яких сприятиме збільшенню легітимності адвокаційного актора в

---

<sup>193</sup> Див. Додаток 4

<sup>194</sup> Там само

<sup>195</sup> Там само

<sup>196</sup> Див. Додаток 1

<sup>197</sup> Див. Додаток 5

очах влади.<sup>198</sup> Також фінансування організацій громадянського суспільства сприяє їх інституціоналізації, а отже існує більша вірогідність того, що ця організація проіснує довше та буде діяти більш ефективно. Анастасія Макаренко заявляє, що «АВК» є єдиною організацією в «УВМ», яка навчилася залучати фінансування міжнародних донорських організацій.<sup>199</sup> Поясненням може бути те, що ця організація вже досить тривалий час займається адвокацією:

*«...нова інституція, вона теж має пройти якийсь тип шлях, щоб до неї з'явилась довіра і т.д. Новозареєстрованій організації дуже важко кошти якісь отримати і т.д...»<sup>200</sup>*

Ще однією перепорою для розвитку велоруху є брак політичної волі, відсутність інтересу влади на всіх рівнях до розвитку галузі. Анастасія Макаренко вважає, що якби така воля була б, то за кілька років вся необхідна велоінфраструктура в Україні була б створена, згадує про програму «Велике будівництво», величезні кошти на фінансування якої були швидко знайдені урядом.<sup>201</sup>

У висновку можемо сказати, що український велорух є доволі розвиненим та представленим акторами різного профілю. Найбільшими велодвокаційними організаціями в Україні є ГО «Асоціація велосипедистів Києва» та створена нею парасолькова організація «Українська велосипедна мережа». Разом вони організували велику кількість адвокаційних кампаній на локальному та національному рівні, які були спрямовані та мали вплив як на розвиток велоруху та популяризацію велосипедної мобільності, так і на розвиток велоінфраструктури загалом. Стратегія адвокації цих організацій є найбільш схожою до стратегії (серед розглянутих нами

---

<sup>198</sup> Там само

<sup>199</sup> Див. Додаток 1

<sup>200</sup> Додаток 5

<sup>201</sup> Додаток 1

кейсів), застованою ГО «Changing cities» в Берліні, яка полягає у використанні наявних формальних та неформальних інститутів для досягнення цілей адвокації. Основними перепонами до розвитку велоруку в Україні є нестача єдності та відсутність спільного бачення велоспільноти щодо розвитку велоінфраструктури, нестача фахівців у галузі міського планування та транспортного моделювання, усталений автомобілецентричний погляд на розвиток міст, наявні стереотипи про велосипед, відсутність інтересу представників влади до розвитку велоінфраструктури та нестача фінансування велоінфраструктури та велоадвокаційних акторів.

## Висновки

Велорух є суспільно-політичним рухом. Представники велоруху мають різноманітні цілі, для досягнення яких вони використовують різноманітні методи адвокації. Велорух, як і будь-який суспільно-політичний рух, чинить вплив на суспільну свідомість, політику, політики, політиків, засоби масової інформації.

Велорух впродовж своєї довгої історії мав суттєвий вплив на розвиток міст, міську мобільність, інфраструктуру, розвиток технологій, такі суспільно-політичні рухи як фемінізм, соціалізм, анархізм та енвайронменталізм, є невід'ємною частиною не лише повсякдення багатьох людей, але й суб'єктом в процесі побудови історії.

В кожного представника велоруху є використовувана ним стратегія адвокації. В нашому дослідженні ми описали 4 кейси велоруху у світі та з'ясували наступні відмінності у їх стратегіях адвокації: велоактивісти з ГО «Changing cities» (англ.) в Німеччині надавали перевагу таким сталим інституційним формам адвокації як мирні протестні акції, місцевий референдум, адвокація за допомогою місцевих та національних політиків, у кейсі в Боготі в часи мерства Енріке Пеньялоса, адвокація з боку активістів не була обов'язковою для досягнення цілі, активісти не вступали в конфронтацію з владою, оскільки місцева влада працювала ефективно, члени організації «People for Bikes» (англ.) в США вибрали інший шлях адвокації - захист інтересів велобізнесу, а активісти ГО «Bike-GZ» (англ.) в Гуанчжоу здобули певні ресурси до змін завдяки публічній співпраці з владою.

Велорух в Україні є розвиненим та є представленим різноманітними організаціями різних напрямків. Найбільшими велоадвокаційними суб'єктами в Україні є ГО «Асоціація велосипедистів Києва» («U-Cycle») та створена нею парасолькова організація «Українська велосипедна мережа». Стратегія



адвокації ГО «Асоціація велосипедистів Києва» є найбільш схожою на стратегію адвокації ГО «Changing cities» (англ.) в Німеччині, оскільки ці організації використовують схожі методи адвокації, а саме: організація протестних акцій, вплив на політиків, зміна законодавства, намагання вийти на національний рівень, розбудова мережі велоадвокаційних акторів.

Основними перепонами до розвитку велоруху та велоінфраструктури в Україні є відсутність спільного бачення розвитку інфраструктури у велоспільноти, дефіцит спеціалістів з міського та транспортного планування, узвичаєне автомобілецентричне бачення розвитку міст, поширені стереотипи щодо велосипеда, відсутність інтересу влади до розвитку велоінфраструктури та велоадвокаційних акторів. Якщо ці перепони не будуть подолані, якщо буде відсутня політична воля влади до змін, велоадвокаційні актори все одно існуватимуть і робитимуть позитивні зміни в питаннях велосипеда, втім обсяги таких змін будуть значно меншими. Водночас надмірне покладання на вирішення всіх проблем владою призводить до патерналізму та невиправданих очікувань, а тому необхідно шукати альтернативні методи подолання перепон велоруху, зокрема завдяки опануванню досвіду адвокації інших представників громадянського суспільства.

З огляду на вищевказане, вважаємо, що завдання дослідження є виконані, а мета - досягнута.

## Список використаних джерел

1. A new approach in cycling advocacy: Berlin Bicycle Bill Referendum [Electronic resource] // European cyclists` federation. – Mode of access: <https://ecf.com/news-and-events/news/new-approach-cycling-advocacy-berlin-bicycle-bill-referendum>. – Title from screen.
2. Aaron T. Bogotá BRT pioneer [Electronic resource] // WWF. – Mode of access: [https://wwf.panda.org/wwf\\_news/?204389/Bogota-BRT-pioneer](https://wwf.panda.org/wwf_news/?204389/Bogota-BRT-pioneer). – Title from screen.
3. About us [Electronic resource] // European cyclists' federation. – Mode of access: <https://ecf.com/about-us>. – Title from screen.
4. Advocacy network [Electronic resource] // Енциклопедія Britannica. – Mode of access: <https://www.britannica.com/topic/advocacy-network>. – Title from screen.
5. American cities are designed for cars—which makes life worse for everyone [Electronic resource] // Quartz. – Mode of access: <https://qz.com/375745/american-cities-are-designed-for-cars-which-makes-life-worse-for-everyone/>. – Title from screen.
6. Berney R. Pedagogical Urbanism: Creating Citizen Space in Bogota / R. Berney. – Colombia : Planning Theory. P. 16–34.
7. Bikes for Ukraine [Electronic resource] // U-Cycle. – Mode of access: <https://u-cycle.org.ua/projects/bikesforukraine/>. – Title from screen.
8. Bikes in Berlin: the Mobility Law and pop-up cycle lanes [Electronic resource] // Bicycle network. – Mode of access: <https://www.bicyclenetwork.com.au/newsroom/2021/04/22/bikes-in-berlin-the-mobility-law-and-pop-up-cycle-lanes/>. – Title from screen.

9. Bogota is famous across the world for being a bike friendly city [Electronic resource] // Colombia.co. – Mode of access: <https://www.colombia.co/en/colombia-travel/tourism-by-regions/bogota-bike-friendly-city/>. – Title from screen.
10. Bursa B. Can large cycling events promote active mobility? [Electronic resource] / B. Bursa, M. Mailer. – Expectations versus reality on the example of the 2018 UCI Cycling World Championship : Research in Transportation Business & Management, 2021. – Mode of access: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100564>. – Title from screen.
11. Campaigns [Electronic resource] // People for bikes. – Mode of access: <https://www.peopleforbikes.org/campaigns>. – Title from screen.
12. Castaneda P. From the Right to Mobility to the Right to the Mobile City: Playfulness and Mobilities in Bogota's Cycling Activism / P. Castaneda. – [S. l.] : Antipode. P. 6.
13. China to strengthen Communist Party's role in non-govt bodies [Electronic resource] // Reuters. – Mode of access: <https://www.reuters.com/article/us-china-ngos-idUSKCN10X07C>. – Title from screen.
14. Ciclovias Are Opening Up Cities to People Around the Glob [Electronic resource] // Momentummag. – Mode of access: <https://momentummag.com/six-ciclovias-opening-cities-people-around-globe/>. – Title from screen.
15. Corporate members [Electronic resource] // People for bikes. – Mode of access: <https://www.peopleforbikes.org/corporate-members>. – Title from screen.
16. Cycling [Electronic resource] // Senate Department for the Environment, Urban Mobility, Consumer Protection and Climate Action. – Mode of access: <https://www.berlin.de/sen/uvk/en/traffic/transport->

planning/cycling/#:~:text=Only%20one%20in%20three%20people,5%20million%20euros%20in%202016. – Title from screen.

17. Cycling 101: Olympic history [Electronic resource] // NBC olympics. – Mode of access: <https://www.nbcolympics.com/news/cycling-101-olympic-history>. – Title from screen.

18. Cycling at the Olympics [Electronic resource] // Topend sports. – Mode of access:

<https://www.topendsports.com/events/summer/sports/cycling.htm#:~:text=There%20are%20currently%20four%20disciplines,the%20Olympic%20program,%20in%202008>. – Title from screen.

19. Cycling delivers on the global goals [Electronic resource] // World Cycling Alliance. – Mode of access: [https://www.worldcyclingalliance.org/wp-content/uploads/2018/12/The-Global-Goals\\_internet.pdf..](https://www.worldcyclingalliance.org/wp-content/uploads/2018/12/The-Global-Goals_internet.pdf..) – Title from screen.

20. Dadush I. In Search of the Global Middle Class: A New Index [Electronic resource] / I. Dadush, S. Ali // Carnegie endowment for international peace. – Mode of access: <https://carnegieendowment.org/2012/07/23/in-search-of-global-middle-class-new-index/cyo2>. – Title from screen.

21. Definition of advocacy [Electronic resource] // Merriam-webster dictionary. – Mode of access: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/advocacy>. – Title from screen.

22. Definition of «velocipede» [Electronic resource] // Collins dictionary. – Mode of access: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/velocipede#:~:text=noun,2>. – Title from screen.

23. Enrique Penalosa Quotes [Electronic resource] // AZ quotes. – Mode of access: [https://www.azquotes.com/author/52989-Enrique\\_Penalosa](https://www.azquotes.com/author/52989-Enrique_Penalosa). – Title from screen.
24. Enrique Peñalosa: «An Advanced City Is One Where the Rich Take Public Transport» [Electronic resource] // City changers. – Mode of access: <https://citychangers.org/enrique-penalosa/#:~:text=By%20building%20separated%20bicycle%20lanes,of%20passengers,%20not%20their%20wealth>. – Title from screen.
25. Frame G. The kingdom of the bicycle: what Wuhan can learn from Amsterdam [Electronic resource] / G. Frame, A. Ardila, Y. Chen // Researchgate. – Mode of access: [https://www.researchgate.net/publication/317421392\\_The\\_kingdom\\_of\\_the\\_bicycle\\_what\\_Wuhan\\_can\\_learn\\_from\\_Amsterdam/stats](https://www.researchgate.net/publication/317421392_The_kingdom_of_the_bicycle_what_Wuhan_can_learn_from_Amsterdam/stats). – Title from screen.
26. Furness Z. Biketivism and Technology [Electronic resource] / Zack Furness. – [S. l.] : Historical Reflections and Appropriations, Social Epistemology, 2005. – Mode of access: <https://doi.org/10.1080/02691720500145696>. – Title from screen.
27. Gini Coefficient by Country 2022 [Electronic resource] // World population review. – Mode of access: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/gini-coefficient-by-country>. – Title from screen.
28. Growing the bike industry [Electronic resource] // People for bikes. – Mode of access: <https://www.peopleforbikes.org/topics/bike-business>. – Title from screen.
29. Horton D. Social movements and bicycle [Electronic resource] / Dave Horton. – Mode of access:

<https://thinkingaboutcycling.files.wordpress.com/2009/11/social-movements-and-the-bicycle.pdf>. – Title from screen.

30. How Bogotá Became Latin America's Cycling Capital [Electronic resource] // City changers. – Mode of access: <https://citychangers.org/how-bogota-became-latin-americas-cycling-capital/>. – Title from screen.

31. How is General de Gaulle remembered in China? [Electronic resource] // China Daily. – Mode of access: [https://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-02/05/content\\_28105593.htm#:~:text=Since%20France%20was%20the%20first,country%20inhabited%20by%20many%20Chinese](https://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-02/05/content_28105593.htm#:~:text=Since%20France%20was%20the%20first,country%20inhabited%20by%20many%20Chinese)". – Title from screen.

32. Ingenuity, Murder, Fraud and Fixies (San Francisco in 1894) [Electronic resource] // Mission bicycle company. – Mode of access: <https://www.missionbicycle.com/blog/210-miles-120-years-ago>. – Title from screen.

33. It's Official: Western Europeans Have More Cars Per Person Than Americans [Electronic resource] // The Atlantic. – Mode of access: <https://www.theatlantic.com/international/archive/2012/08/its-official-western-europeans-have-more-cars-per-person-than-americans/261108/>. – Title from screen.

34. Leocha C. 9 Reasons the U.S. Ended Up So Much More Car-Dependent Than Europe [Electronic resource] / C. Leocha // Travelers united. – Mode of access: <https://www.travelersunited.org/9-reasons-the-u-s-ended-up-so-much-more-car-dependent-than-europe/>. – Title from screen.

35. Main page [Electronic resource] // China bicycle association. – Mode of access: <http://www.china-bicycle.com/>. – Title from screen.

36. Milmo C., Rawlinson K. Save our cyclists: clamour for flood of avoidable road deaths to be stemmed [Electronic resource] // Independent. – Mode of access: <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/save-our-cyclists-clamour-for-flood-of-avoidable-road-deaths-to-be-stemmed-2268135.html>. – Title from screen.
37. Mission [Electronic resource] // People for bikes. – Mode of access: <https://www.peopleforbikes.org/mission>. – Title from screen.
38. Mobility and transport [Electronic resource] // Eurobarometer. – Mode of access: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>. – Title from screen.
39. Most Bike-Friendly Cities in America – 2021 Edition [Electronic resource] // Smart asset. – Mode of access: <https://smartasset.com/data-studies/most-bike-friendly-cities-2021>. – Title from screen.
40. Mozer D. Chronology of the Growth of Bicycling and the Development of Bicycle Technology [Electronic resource] / David Mozer // International bicycle fund. – Mode of access: <https://www.ibike.org/library/history-timeline.htm#archive>. – Title from screen.
41. National Bike to Work Day [Electronic resource] // Days of the year. – Mode of access: <https://www.daysoftheyear.com/days/bike-to-work-day/>. – Title from screen.
42. National Bike to Work Day [Electronic resource] // National Today. – Mode of access: <https://nationaltoday.com/national-bike-work-day/>. – Title from screen.

43. Party building work [Electronic resource] // China bicycle association. – Mode of access: <http://www.china-bicycle.com/news/imgnewslist/42?cid=53>. – Title from screen..
44. Public space definition [Electronic resource] // Law insider. – Mode of access: <https://www.lawinsider.com/dictionary/public-space#:~:text=Public%20space%20means%20all%20publicly,space%20between%20such%20property%20lines>. – Title from screen.
45. Reasons the U.S. Ended Up So Much More Car-Dependent Than Europe [Electronic resource] // Bloomberg. – Mode of access: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-02-04/9-reasons-the-u-s-ended-up-so-much-more-car-dependent-than-europe>. – Title from screen.
46. Reid C. Roads were not built for cars / C. Reid. – [S. l.] : Chapter 14: Without bicycles motoring might not exist. – 190 p.
47. Rhoads E. J. M. Cycles of Cathay: A History of the Bicycle in China [Electronic resource] / E. J. M. Rhoads // Transfers. – Mode of access: <https://doi.org/10.3167/trans.2012.020207>. – Title from screen.
48. «Roads were not built for cars»: how cyclists, not drivers, first fought to pave US roads [Electronic resource] // Vox. – Mode of access: <https://www.vox.com/2015/3/19/8253035/roads-cyclists-cars-history>. – Title from screen.
49. Robinson G. The History Behind Car (In)Dependence in the US vs World [Electronic resource] / G. Robinson // Storymaps. – Mode of access: <https://storymaps.arcgis.com/stories/474673a6a347456d81c309203f0236e9>. – Title from screen.



50. Stead cycling [Electronic resource] // A brief history of cycling. – Mode of access: <https://www.steadcycles.com.au/a-brief-history-of-cycling/#:~:text=The%20early%20history%20of%20the,popular%20in%20the%20United%20States.> – Title from screen.
51. Tan H. Dancing with shackles? The sociopolitical opportunities, achievements, and dilemmas of cycling activism in Guangzhou, China [Electronic resource] / H. Tan, M. M. Lopez // Tandfonline. – Mode of access: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/07352166.2019.1592650?scroll=top&needAccess=true>. – Title from screen.
52. The Celerifere: The First Bicycle Ever Made [Electronic resource] // HubPages. – Mode of access: <https://discover.hubpages.com/health/celerifere-first-bicycle>. – Title from screen.
53. The Cycling Mode Share in Cities [Electronic resource] // Nationaler Radverkehrsplan. – Mode of access: [https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung\\_radverkehr/cye-a-09.pdf](https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/cye-a-09.pdf). – Title from screen.
54. The List of Blocked Websites in China [Electronic resource] // Saporedicina. – Mode of access: <https://www.saporedicina.com/english/list-of-blocked-websites-in-china/>. – Title from screen.
55. The Many Sports of Cycling [Electronic resource] // Topend sports. – Mode of access: <https://www.topendsports.com/sport/cycling-sports.htm>. – Title from screen.
56. The state of bike commuting in the US [Electronic resource] // Bike adviser. – Mode of access: <https://thebikeadviser.com/bike-commuting-united-states/>. – Title from screen.

57. Urbanism definition [Electronic resource] // Urbanism definition. – Mode of access: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/urbanism>. – Title from screen.
58. Volksentscheid Fahrrad – in English [Electronic resource] // Volksentscheid Fahrrad. – Mode of access: <https://volksentscheid-fahrrad.de/de/english/>. – Title from screen.
59. W.Churchill on capitalism [Electronic resource] // Brainy quote. – Mode of access: [https://www.brainyquote.com/quotes/winston\\_churchill\\_101776?src=t\\_capitalism](https://www.brainyquote.com/quotes/winston_churchill_101776?src=t_capitalism). – Title from screen.
60. When Bogotá belongs to the bicycles: How Ciclovía has shaped Colombia's capital city [Electronic resource] // Velonews. – Mode of access: [https://www.velonews.com/culture/when-bogota-belongs-to-the-bicycles-how-ciclovía-has-shaped-colombias-capital-city/..](https://www.velonews.com/culture/when-bogota-belongs-to-the-bicycles-how-ciclovía-has-shaped-colombias-capital-city/) – Title from screen.
61. 10 вело-завдань для нової влади Києва – вручення 3 липня [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/11-velo-zavdan-dlya-novoji-vlady-kyjeva-vruchennya-26-cherhvnya/?lang=en>. – Назва з екрана.
62. 15 вересня стартує всеукраїнська кампанія «Я за велосипед!» [Електронний ресурс] // Громадський простір. – Режим доступу: <https://www.prostir.ua/event/15-veresnya-startuje-vseukrajinska-kampaniya-ya-za-velosyped/>. – Назва з екрана.
63. Адвокація змін до ДБН [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/advokatsiia-zmin-do-dbn/>. – Назва з екрана.

64. Асоціація велосипедистів Києва зробила ребрендинг і перейменувалася на U-Cycle [Електронний ресурс] // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2019/04/04/asotsiatsiya-velosypedystiv-kyyeva-zrobyla-rebrendyng-ta-perejmenuvalasya-teper-tse-u-cycle/>. – Назва з екрана.
65. Асоціація велосипедистів Києва розпочала проект за підтримки Європейського Союзу [Електронний ресурс] // Український центр інформування велотранспорту. – Режим доступу: <https://velotransport.info/?p=3379>. – Назва з екрана.
66. Велоактивісти анонсували старт національної громадської кампанії на місцеві вибори-2015 «Я за велосипед!» [Електронний ресурс] // Український кризовий медіа-центр. – Режим доступу: <https://uacrisis.org/uk/33548-ya-za-velosiped>. – Назва з екрана.
67. Велоколони «Будуйте велодоріжки» приєдналась до Маршу за Київ [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/velokolona-buduyte-velodorizhky-pryiednalas-do-marshu-za-kyiv/>. – Назва з екрана.
68. Велопарад дівчат [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/veloparad-divchat/>. – Назва з екрана.
69. Велопрацедавець 2020 [Електронний ресурс] // Велопрацедавець року. – Режим доступу: <http://bikeoffice.avk.org.ua/>. – Назва з екрана.
70. Велопрацедавець року [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/velopratsedavets-roku/>. – Назва з екрана.

71. «Велосипед зробив для емансипації жінок, більше, ніж щось інше у світі...» [Електронний ресурс] // Vn20min. – Режим доступу: <https://vn.20minut.ua/Podii/velosiped-zrobiv-dlya-emansipatsii-zhinok-bilshe-nizh-schos-inshe-u-sv-11234037.html>.. – Назва з екрана.
72. Велосипеди в Інтерсіті: Укрзалізниці запропонували план дій [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/velosypedy-v-intersiti-ukrzaliznytsi-proponuyut-plan-dij/>. – Назва з екрана.
73. Велосипедизация Германии | Михаэль Шульте - интервью [Електронний ресурс] // Youtube «alienbiketv». – Режим доступу: [https://www.youtube.com/watch?v=63Vk55vq\\_mo&ab\\_channel=AlienBikeTV](https://www.youtube.com/watch?v=63Vk55vq_mo&ab_channel=AlienBikeTV). – Назва з екрана.
74. Велосипедисти встановили велосипед-привид біля КМДА [Електронний ресурс] // U-cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/velosypedysty-vstanovyly-velosyped-pryvyd-bilya-kmda/>. – Назва з екрана.
75. Велошкола з безпеки руху [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/veloshkola-z-bezpeky-rukhu/>. – Назва з екрана.
76. Головна сторінка [Електронний ресурс] // Федерація велоспорту України. – Режим доступу: <https://velosport.org.ua/>. – Назва з екрана.
77. Громадські активісти об'єдналися в Українську веломережу [Електронний ресурс] // Український інформаційний центр велотранспорту. – Режим доступу: <https://velotransport.info/?p=5976>. – Назва з екрана.

78. Громадські організації підписали маніфест безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/hromadski-orhanizatsiji-pidpysaly-manifest-bezpeky-dorozhnoho-ruhu/>. – Назва з екрана.
79. До студії «Права на владу» привезли велосипед із серіалу «Слуга народу» [Електронний ресурс] // Уніан. – Режим доступу: <https://www.unian.ua/politics/pravo-na-vladu-v-studiyu-privezli-velosiped-goloborodka-iz-serialu-sluga-narodu-foto-video-novini-ukrajina-11374501.html>. – Назва з екрана.
80. Запоріжці долучилися до всеукраїнської кампанії «Я за вело» [Електронний ресурс] // Суспільне. – Режим доступу: <https://suspilne.media/72875-zaporizci-dolucilisa-do-vseukrainskoi-kampanii-a-za-velo/>. – Назва з екрана.
81. Заява: Заборона перевезення велосипедів в Інтерсіті неприпустима [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/zaborona-perevezennya-velosypediv-v-intersiti-znyzhuje-turystychnyj-potentsial-ukrajiny/>. – Назва з екрана.
82. Звіт «Асоціації велосипедистів Києва» за 2007-2008 роки [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/zvit-2007-2008/>. – Назва з екрана.
83. Звіт про діяльність у 2015 році [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/wp-content/uploads/2020/01/avkreport2015.pdf>. – Назва з екрана.
84. Зеленський покатався з журналістами на велосипедах [Електронний ресурс] // Youtube-канал «BBC News Україна». – Режим доступу: <https://www.youtube.com/watch?v=h1s58liy0y4>. – Назва з екрана.

85. Зміна українських ПДР: збір коментарів та пропозицій [Електронний ресурс] // Український інформаційний центр велотранспорту. – Режим доступу: <https://velotransport.info/?p=6685>. – Назва з екрана.
86. Зміни у роботі U-Cycle щодо київського напрямку [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/zminy-u-roboti-u-cycle-shchodo-kyivs-koho-napriamku/>. – Назва з екрана.
87. І.А Гомза: Суспільно-політичні рухи / Гомза І.А. – Київ : Навч. посіб., 2018. – 12 с.
88. Історія веб-сторінки bikegz.com [Електронний ресурс] // Web.archive. – Режим доступу:  
<https://web.archive.org/web/20180514201409/http://bikegz.com/>. – Назва з екрана.
89. Кампанія «Я за велосипед!» добралась до одесских кандидатов на местных выборах – 2015 [Електронний ресурс] // Думская. – Режим доступу: <https://dumskaya.net/news/kampaniya-ya-za-velosiped-dobralas-do-000000-051346/>. – Назва з екрана.
90. Кияни вимагають повернути пішохідний Хрещатик [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/kyuany-vymahayut-povernuty-pishohidnyj-hreschatyk/>. – Назва з екрана.
91. Кличко впав із велосипеда дорогою в мерію [Електронний ресурс] // Кореспондент. – Режим доступу:  
<https://ua.korrespondent.net/city/kyev/3672443-klychko-vpav-iz-velosypeda-dorohoui-v-meriui>. – Назва з екрана.
92. Лекція 2 з курсу «Урбаністика: сучасне місто» [Електронний ресурс] // Prometheus. – Режим доступу:

[https://courses.prometheus.org.ua/assets/courseware/v1/d08d3095d28b2c5ac73fab5260d6f165/c4x/IRF/URBAN101/asset/Лекція\\_2\\_Право\\_на\\_місто\\_Конспект\\_0.pdf](https://courses.prometheus.org.ua/assets/courseware/v1/d08d3095d28b2c5ac73fab5260d6f165/c4x/IRF/URBAN101/asset/Лекція_2_Право_на_місто_Конспект_0.pdf). – Назва з екрана.

93. Макаренко А. Спільнототворення задля сталого розвитку U-Cycle (ГО «Асоціація велосипедистів Києва») [Електронний ресурс] : Магістерська робота / Макаренко Анастасія. – Львів, 2020. – 116 с. – Режим доступу: [https://er.ucu.edu.ua/bitstream/handle/1/2207/Makarenko\\_Spilnototvorennia%20zadlia%20staloho.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://er.ucu.edu.ua/bitstream/handle/1/2207/Makarenko_Spilnototvorennia%20zadlia%20staloho.pdf?sequence=3&isAllowed=y). – Назва з екрана.

95. Маніфест за безпечні дороги в Україні [Електронний ресурс] // Cedem. – Режим доступу: [https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2019/11/manifest\\_road\\_safety.pdf](https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2019/11/manifest_road_safety.pdf). – Назва з екрана.

96. «Марш за Київ»: до КМДА з вимогами йдуть 18 колон [Електронний ресурс] // Українська правда. – Режим доступу: <https://www.pravda.com.ua/news/2021/10/2/7309178/>. – Назва з екрана.

97. Матвейчук М. Хто такі київські урбаністи? U-Cycle (ГО «Асоціація велосипедистів Києва») [Електронний ресурс] / Мар'яна Матвейчук // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/11/08/hto-taki-kyivski-urbanisty-u-cycle-go-asocziacziya-velosypedystiv-kyueva/>. – Назва з екрана.

98. Мережа взаємодії міських ініціатив та організацій 5 міст України: результати дослідження [Електронний ресурс] // Mistosite. – Режим доступу: <https://mistosite.org.ua/uk/articles/merezha-vzaiemodii-miskykh-initsiatyv-ta-orhanizatsii-5-mist-ukrainy-rezultaty-doslidzhennia>. – Назва з екрана.

99. Міжнародна конференція Veloforum 2021 в Ужгороді 18.09.2021. Лекція Ольги Мартинюк про історію велосипедної мобільності в СРСР

[Електронний ресурс] // Youtube «Media lviv live». – Режим доступу: [https://www.youtube.com/watch?v=ozQd6daT5BI&ab\\_channel=MediaLvivLive..](https://www.youtube.com/watch?v=ozQd6daT5BI&ab_channel=MediaLvivLive..) – Назва з екрана.

100. На велосипеді на роботу приїхало аж двоє депутатів [Електронний ресурс] // 20 хвилин. – Режим доступу: <https://te.20minut.ua/Sport/na-velosipedi-na-robotu-priyihalo-azh-dvoe-deputativ-10545837.html>. – Назва з екрана.

101. На проспекті Перемоги активісти зняли асфальт на парковці, яку збудували на місці велодоріжки [Електронний ресурс] // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/05/11/na-prospekti-peremogy-aktyvisty-znyaly-asfalt-na-parkovczi-yaku-zbuduvaly-na-misczi-velodorizhky-foto/>. – Назва з екрана.

102. Нардеп з «Слуги народу» приїхав в Раду на «розумному велосипеді»: фотофакт [Електронний ресурс] // Діалоги. – Режим доступу: <https://dialogs.org.ua/people/25991/>. – Назва з екрана.

103. Національна транспортна стратегія 2030 [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/natsional-na-transportna-stratehiia-2030/>. – Назва з екрана.

104. Наявність велоконцепцій у містах та громадах грудень 2020 [Електронний ресурс] // Google drive. – Режим доступу: [https://docs.google.com/presentation/d/1g7BFlox\\_hYVqxOUOTjppjosd1OubVL3orcNZLV-f9Oi0/edit#slide=id.p](https://docs.google.com/presentation/d/1g7BFlox_hYVqxOUOTjppjosd1OubVL3orcNZLV-f9Oi0/edit#slide=id.p). – Назва з екрана.

105. Підрахунок велосипедистів [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/pidrakhunok-velosypedystiv/>. – Назва з екрана.



106. Поїхали: у Києві розбудують велоінфраструктуру [Електронний ресурс] // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2014/11/14/poyihali-u-kiyevi-rozbuduyut-veloinfrastrukturu/>. – Назва з екрана.
107. Правила дорожнього руху 2022. Вимоги до велосипедистів [Електронний ресурс] // Vodiya.ua. – Режим доступу: <https://vodiya.ua/pdr/6/>. – Назва з екрана.
108. Президент Естонії подарувала Зеленському велосипед [Електронний ресурс] // Укрінформ. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-culture/2825722-prezident-estonii-podaruvala-zelenskomu-velosiped.html>. – Назва з екрана.
109. Про нас [Електронний ресурс] // U-cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/about/>. – Назва з екрана.
110. Протокол зустрічі велоспільноти та КМДА 15.06.2020 [Електронний ресурс] // Google drive. – Режим доступу: [https://drive.google.com/drive/folders/1\\_bavD0rRx2Ymg-FkHxx3qNXBKInXEIUe?fbclid=IwAR2Blewu-yrUDG-9JrxtMCE4eCFMG-qHMXlpMYulvv4RKS0grR4nXwgriUg](https://drive.google.com/drive/folders/1_bavD0rRx2Ymg-FkHxx3qNXBKInXEIUe?fbclid=IwAR2Blewu-yrUDG-9JrxtMCE4eCFMG-qHMXlpMYulvv4RKS0grR4nXwgriUg). – Назва з екрана.
111. Публікація 30 червня 2020 року [Електронний ресурс] // Facebook-сторінка «U-Cycle». – Режим доступу: <https://www.facebook.com/ucycle.org.ua/posts/3371990012840597>. – Назва з екрана.
112. Публікація 4 квітня 2019 року [Електронний ресурс] // Facebook-сторінка U-Cycle. – Режим доступу: <https://m.facebook.com/ucycle.org.ua/photos/a.206824482690515/2396357003737241/?type=3>. – Назва з екрана.

113. Публікація на інтернет-форумі щодо розпорядження Л.Черновецького №886 [Електронний ресурс] // Livejournal «kiev velo». – Режим доступу: <https://kiev-velo.livejournal.com/105140.html>. – Назва з екрана.
114. Результати кампанії «Я за вело» [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/news/rezul-taty-kampanii-ya-za-velo/>. – Назва з екрана.
115. Результати кампанії «Я за вело» 2020 [Електронний ресурс] // Я за вело. – Режим доступу: <https://2020.velotransport.info/results/>. – Назва з екрана.
116. Розпорядження Кабінету Міністрів України про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс] // [Zakon.rada.gov.ua](http://Zakon.rada.gov.ua). – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>. – Назва з екрана.
117. У Києві презентували маніфест «За безпечні дороги в Україні». До чого закликають автори? [Електронний ресурс] // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2019/11/26/u-kyievi-prezentuvaly-manifest-za-bezpechni-dorogy-v-ukrayini-do-chogo-zaklykayut-avtory/>. – Назва з екрана.
118. У Тернополі велоактивісти проводять всеукраїнську кампанію «Я за Вело» [Електронний ресурс] // Терен. – Режим доступу: [https://teren.in.ua/news/u\\_ternopoli\\_veloaktyvisty\\_provodyat\\_vseukrayinsku\\_kompaniyu\\_ya\\_za\\_velo\\_4589.html](https://teren.in.ua/news/u_ternopoli_veloaktyvisty_provodyat_vseukrayinsku_kompaniyu_ya_za_velo_4589.html). – Назва з екрана.
119. УВМ проти заборони перевезення велосипедів у поїздах Інтерсіті [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u->

cycle.org.ua/news/uvm-proty-zaborony-perevezennya-velosypediv-u-pojizdah-intersiti/. – Назва з екрана.

120. Хім'як О. Інтерв'ю з Іриною Бондаренко [Електронний ресурс] / Ольга Хім'як // Інтерв'юер.ком. – Режим доступу: <https://web.archive.org/web/20110629163229/https://interviewer.com.ua/culture/iryna-bondarenko/>. – Назва з екрана.

121. Що таке глобальні цілі ООН? [Електронний ресурс] // Веб-сайт Програми розвитку ООН. – Режим доступу: <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>. – Назва з екрана.

122. Що таке лобізм і що з ним в Україні? [Електронний ресурс] // Youtube-канал «Vox Ukraine». – Режим доступу: <https://youtu.be/AAy4oUeMrCc>. – Назва з екрана.

123. Як змінився велосипед за 200 років, Одна історія [Електронний ресурс] // Youtube «24 канал». – Режим доступу: [https://www.youtube.com/watch?v=6ax071x1w5w&ab\\_channel=24Канал](https://www.youtube.com/watch?v=6ax071x1w5w&ab_channel=24Канал). – Назва з екрана.

124. Як організувати «Велосипедом на роботу» [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/articles/yak-orhanizuvaty-den-velosypedom-na-robotu-u-svoiemu-misti/>. – Назва з екрана.

## Список літератури

1. Advocacy academy [Electronic resource] // People for Bikes. – Mode of access: <https://academy.peopleforbikes.org/>. – Title from screen.
2. Aldred R. Cycling and Sustainability [Electronic resource] / Rachel Aldred // Emerald insight. – 2015. – Mode of access: [https://doi.org/10.1108/S2044-9941\(2012\)0000001006](https://doi.org/10.1108/S2044-9941(2012)0000001006). – Title from screen.
3. Balkmar D. Cycling politics: imagining sustainable cycling futures in Sweden [Electronic resource] / Dag Balkmar // Applied Mobilities. – 2020. – Vol. 5, no. 3. – P. 324–340. – Mode of access: <https://doi.org/10.1080/23800127.2020.1723385>. – Title from screen.
4. Bonham J. Cycling: Bringing the future into the present [Electronic resource] / Jennifer Bonham, Marilyn Johnson // University of Adelaide Press. – 2015. – Mode of access: <https://www.jstor.org/stable/10.20851/j.ctt1sq5x1g.6>. – Title from screen.
5. Cooper J. Cycletopia in the sticks: bicycle advocacy beyond the city limits [Electronic resource] / Jai Cooper, Terry Leahy // Mobilities. – 2017. – Vol. 12, no. 5. – P. 611–627. – Mode of access: <https://doi.org/10.1080/17450101.2016.1254898>. – Title from screen.
6. Cox P. The politics of cycling infrastructure: Spaces and (in)equality [Electronic resource] / Peter Cox, Till Koglin // Bristol University Press, Policy Press. – Mode of access: <https://doi.org/10.2307/j.ctvvsqc63>. – Title from screen.
7. Dauncey H. French Cycling: Issues and Themes [Electronic resource] / Hugh Dauncey // Liverpool university press. – Mode of access: <https://www.jstor.org/stable/j.ctt5vj61.4?seq=1>. – Title from screen.

8. Dekker H.-J. Cycling Pathways: The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920-2020 [Electronic resource] / Henk-Jan Dekker. – [S. l.] : Amsterdam university press. – 454 p. – Mode of access: <https://www.jstor.org/stable/j.ctv24q4zk7>. – Title from screen.
9. Effective Advocacy [Electronic resource] // Bicycling life. – Mode of access: <http://www.bicyclinglife.com/EffectiveAdvocacy/>. – Title from screen.
10. Elkær Ibsen M. Bicycle urbanism as a competitive advantage in the neoliberal age: the case of bicycle promotion in Portland [Electronic resource] / Mikkel Elkær Ibsen, Kristian Olesen // International planning studies. – Mode of access: [https://www.researchgate.net/publication/321136676\\_Bicycle\\_urbanism\\_as\\_a\\_competitive\\_advantage\\_in\\_the\\_neoliberal\\_age\\_the\\_case\\_of\\_bicycle\\_promotion\\_in\\_Portland](https://www.researchgate.net/publication/321136676_Bicycle_urbanism_as_a_competitive_advantage_in_the_neoliberal_age_the_case_of_bicycle_promotion_in_Portland). – Title from screen.
11. EU and UNDP working to develop National Cycling Strategy for Ukraine [Електронний ресурс] // UNDP. – Режим доступу: <https://www.undp.org/ukraine/press-releases/eu-and-undp-working-develop-national-cycling-strategy-ukraine> (дата звернення: 21.06.2022). – Назва з екрана.
12. Forester J. Effective Cycling [Electronic resource] / John Forester. – [S. l.] : The MIT Press, 2012. – 824 p. – Mode of access: <https://www.jstor.org/stable/j.ctt166sb26>. – Title from screen.
13. Guide to bicycle advocacy [Electronic resource] / Richard Olken [et al.] // Bikes belong coalition. – Mode of access: [https://safety.fhwa.dot.gov/ped\\_bike/docs/bbcguide.pdf](https://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/docs/bbcguide.pdf). – Title from screen.
14. Horton D. Environmentalism and the Bicycle [Electronic resource] / Dave Horton. – Mode of access: <https://doi.org/10.1080/09644010500418712>. – Title from screen.

15. Lan T. F. Cycling London: an intersectional feminist perspective [Electronic resource] / Tiffany F. Lan // Gendering Smart Mobilities. – [S. l.]. – P. 18. – Mode of access: <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9780429466601/gendering-smart-mobilities?refId=45c69487-21a6-4564-849f-7aed6105de00&context=ubx>. – Title from screen.
16. Litman T. Evaluating Public Transit Benefits and Costs [Electronic resource] / Todd Litman // Victoria Transport Policy Institute. – Mode of access: <https://www.vtpi.org/tranben.pdf>. – Title from screen.
17. Pucher J. City cycling [Electronic resource] / John Pucher, Ralph Buehler. – [S. l.] : The MIT Press. – Mode of access: <https://www.jstor.org/stable/j.ctt5hhjxr>. – Title from screen.
18. Pucher J. Cycling for everyone: lessons from Europe [Electronic resource] / John Pucher, Ralph Buehler // Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board. – Mode of access: [https://www.worldcyclingalliance.org/wp-content/uploads/2018/12/Cycling\\_for\\_Everyone\\_Lessons\\_from\\_Europe-1.pdf](https://www.worldcyclingalliance.org/wp-content/uploads/2018/12/Cycling_for_Everyone_Lessons_from_Europe-1.pdf). – Title from screen.
19. Pucher J. Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review [Electronic resource] / John Pucher, Jennifer Dill, Susan Handy // Elsevier. – Mode of access: [https://www.researchgate.net/publication/26823084\\_Infrastructure\\_Programs\\_and\\_Policies\\_to\\_Increase\\_Bicycling\\_An\\_International\\_Review](https://www.researchgate.net/publication/26823084_Infrastructure_Programs_and_Policies_to_Increase_Bicycling_An_International_Review). – Title from screen.
20. Pucher J. Cycling down under: a comparative analysis of bicycling trends and policies in Sydney and Melbourne [Electronic resource] / John Pucher, Jan

Garrard, Stephen Greaves // Journal of Transport Geography. – 2011. – Vol. 19, no. 2. – P. 332–345. – Mode of access: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.02.007>. – Title from screen.

21. Vijayakumar N. Cycle Cities: Supporting cycling in Canadian cities [Electronic resource] / Nithya Vijayakumar, Cherise Burda // Pembina institute. – Mode of access: <https://www.jstor.org/stable/resrep02883>. – Title from screen.

22. Бердянськ. Велорух у місті [Електронний ресурс] // Youtube «U-Cycle». – Режим доступу: [https://www.youtube.com/watch?v=CZ-vuCCXg14&t=118s&ab\\_channel=U-Cycle](https://www.youtube.com/watch?v=CZ-vuCCXg14&t=118s&ab_channel=U-Cycle). – Назва з екрана.

23. Велобум 1890х / The Bicycle Craze of 1890s [Електронний ресурс] // Youtube «U-Cycle». – Режим доступу: <https://www.youtube.com/watch?v=voUcSiiMl8I&t=69s>. – Назва з екрана.

24. ВелоВектор [Електронний ресурс] // Facebook. – Режим доступу: <https://www.facebook.com/velovector.org/>. – Назва з екрана.

25. Велодень Київ [Електронний ресурс] // Facebook. – Режим доступу: <https://www.facebook.com/Bikeday.Kiev/>. – Назва з екрана.

26. Велофорумы Украины [Електронний ресурс] // Easy cycling. – Режим доступу: [http://easy-cycling.com/bicycle\\_forums\\_ukraine.htm](http://easy-cycling.com/bicycle_forums_ukraine.htm). – Назва з екрана.

27. ВідеоПортрети східних міст: м. Сєвєродонецьк [Електронний ресурс] // Youtube «U-Cycle». – Режим доступу: [https://www.youtube.com/watch?v=J8f-9qWXBeE&ab\\_channel=U-Cycle](https://www.youtube.com/watch?v=J8f-9qWXBeE&ab_channel=U-Cycle). – Назва з екрана.

28. ГО «Велокривбас» [Електронний ресурс] // Facebook. – Режим доступу: <https://www.facebook.com/groups/1291578100853404/>. – Назва з екрана.

29. За день до війни в Маріуполі презентували концепцію розвитку велотранспорту [Електронний ресурс] // Хмарочос. – Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2022/05/18/za-den-do-vijny-v-mariupoli-prezentuvaly-konczepczyu-rozvytku-velotransportu/>. – Назва з екрана.
30. Закшевський П. Циклісти. З історії польського велосипедного руху [Електронний ресурс] / Патрик Закшевський // Culture.pl. – Режим доступу: <https://culture.pl/ua/stattia/tsyklisty-z-istorii-polskocho-velosypednoho-rukhu>. – Назва з екрана.
31. Звітне відео Асоціація велосипедистів Києва 2017 [Електронний ресурс] // Youtube «U-Cycle». – Режим доступу: <https://www.youtube.com/watch?v=F41Mbipw8L0&t=234s>. – Назва з екрана.
32. Корисні посилання [Електронний ресурс] // Український інформаційний центр велотранспорту. – Режим доступу: [http://velotransport.info/?page\\_id=170](http://velotransport.info/?page_id=170). – Назва з екрана.
33. Краматорськ. Велорух у місті [Електронний ресурс] // Youtube «U-Cycle». – Режим доступу: [https://www.youtube.com/watch?v=gGpQVGQwwK4&ab\\_channel=U-Cycle](https://www.youtube.com/watch?v=gGpQVGQwwK4&ab_channel=U-Cycle). – Назва з екрана.
34. Львівська асоціація велосипедистів [Електронний ресурс] // Facebook. – Режим доступу: <https://www.facebook.com/velolviv/>. – Назва з екрана.
35. Мартинюк О. Публічність, видимість, видовищність: Київське товариство велосипедистів-любителів в контексті міських трансформацій 1890х / Ольга Мартинюк // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. – 2018.



36. Результати дослідження “Потреба у розвитку велотранспорту та перешкоди до її реалізації у містах та регіонах України” [Electronic resource] // U-Cycle. – Mode of access: <https://u-cycle.org.ua/articles/rezul-taty-doslidzhennia-potreba-u-rozvytku-velotransportu-ta-pereshkody-do-ii-realizatsii-u-mistakh-ta-rehionakh-ukrainy/>. – Title from screen.
37. Росіяни зруйнували унікальну велобазу у Лимані [Електронний ресурс] // Українська правда. – Режим доступу: <https://www.pravda.com.ua/news/2022/05/30/7349419/>. – Назва з екрана.
38. Серія подкастів «U-Cycle Radio Talks» [Електронний ресурс] // Громадське. – Режим доступу: <https://hromadske.radio/podcasts/u-cycle-radio-talks>. – Назва з екрана.
39. Східний Велофорум [Електронний ресурс] // U-Cycle. – Режим доступу: <https://u-cycle.org.ua/projects/skhidnyy-veloforum/>. – Назва з екрана.
40. Україна на велосипедах [Електронний ресурс] // Ukrainer. – Режим доступу: <https://ukrainer.net/u-cycle/>. – Назва з екрана.
41. Циклістський Львів, або історія появи велосипедів в Україні [Електронний ресурс] // Фотографії старого Львова. – Режим доступу: <https://photo-lviv.in.ua/tsyklistskyj-lviv-abo-istoriya-poyavy-velosypediv-v-ukrajini/>. – Назва з екрана.
42. Яким має бути велорух «без гальм» [Електронний ресурс] // День. – Режим доступу: <https://m.day.kyiv.ua/uk/article/cuspilstvo/yakym-maye-buty-veloruh-bez-galm>. – Назва з екрана.

## Додатки

Додаток 1. Інтерв'ю з Анастасією Макаренко, виконавчою директоркою ГО «U-Cycle». 23.05.2022

А ти пишеш про який період? Прямо про весь?

-Я не пишу про історію велоруху. Я почав писати про історію велоруху і типу перший розділ...

А ти хто взагалі такий? Хто за освітою? Соціолог?

-Я політолог. Ну та, щось схоже на соціологію

І ти розглядаєш це як лівий... як частину лівого руху?

-Ні-ні. Я не беру в ідеологічну...Хоча особисто, та, я розглядаю як лівий

Просто так цікаво. З одного боку він як лівий, але в Україні він не є [посміхається]...Якщо ми ще візьмемо Східну Україну, то там взагалі це дуже правоцентрично.

-А чому правий? Можете пояснити?

Ну та. Ну бо там патріотична частина, свідомі така, проукраїнська людей, які на велосипедах, вона об'єдналася у велосипедну організацію, і в них, наприклад, щоб вступити в організацію є питання «Чий Крим?» короче там і т.д. Ну вони короче по-іншому позиції....

-Ну так є ліві й теж типу... нацболи там всякі.

Добре, питання

[інтерв'юєр підключається до wi-fi мережі локації інтерв'ю, знаходить питання, відбувається коротка розмова про часові рамки інтерв'ю, про те, чому заблокований офіс в ГО «U-cycle», про склад команди ГО, який працює під час війни]

-Окей. Перше питання: наскільки інтенсивна адвокація зараз у Вас? Чим Ви загалом займаєтесь? Як це було до війни? Як це було після?

А тебе прям оцей момент війни теж цікавить?

-Чуть-чуть так, але в основному акцент на адвокації.

Добре, наша організація, вона заснувалася в 2007 році як громадська організація. І це була така київська низова така, grass root initiative (англ.), щоби якраз адвокатувати зміни, щоб адвокатувати безпечну та зручну велосипедну інфраструктуру саме в Києві. І називалася організація «Асоціація велосипедистів Києва». Це була перша як би, де-юре, інституція, яка почала адвокатувати. Не просто там організовувати якісь заходи. От. До цього передумови... В 2004 році в Києві вперше виникла взагалі типу як би ініціатива громадська, яка називалася «Зеленому місту - зелений транспорт», і це от там власне були перші активісти нашої організації. Я звертаю увагу на рік, 2004, бо це типу рік Помаранчевої революції, коли активізувалося громадянське суспільство. Наша організація вже оформилася, де-юре, в 2007, да, щоб мати можливість адвокатувати більш

системно. Ну типу ... від інституції. От як би і заснувалась як членська організація. Це типовий формат для всіх велосипедних організацій Європи. Тобто фактично, велосипедні організації вони такі типу «ми нічого нового не вигадували». Вони стартували всі як членські, membership короче.

-Що це означає?

Членські організації це типу будь-хто може вступити приєднатись. Є членська програма. Будь-який громадянин країни чи навіть з-за кордону може стати членом організації. Вона відкрита для вступу. Для цього треба розділяти місію, підтримувати якимось активності, брати участь в загальних зборах. Тобто в нас загальні збори є головним керівним органом. Тобто я от директор організації, але це виконавча посада. Тобто мене, умовно кажучи, загальні збори всіх членів організації обирають раду-борт, в нас це 6 людей, а борт вже наймає директора. І тоді зберігається ця демократичність процедури, умовно кажучи. Знаєш типу, що це не я собі придумала типу бізнес, ходжу і працюю, бо таких дуже багато насправді організацій, оце коли говорять там про грантожерство і т.д. - це типу іноді така буває історія. От людина собі придумала організацію, виграла якісь кошти, щось там зробила: хороше чи погане - ми не оцінюємо, і нема оцієї демократичності процедури. В нас вона є. От і та. Виходить, ми заснувались в 2007, і власне з того часу в нас почалась більш-менш така системна адвокація по Києву. Та, тобто в нас було десь на сайті, я тобі знайду, потім скину, якісь там наші перші перемоги, наприклад там, що в Києві, коли розглядали генплан, не було взагалі жодного слова про велотранспорт. Ми проадвокатували, щоб він там з'явився. Тобто там, наприклад, перші велодоріжки потім з'являлись, коли було Євро-2012, коли якісь бюджети з'являлись. Там на Бажана. Вони були досить погані, але ну як би це як перша-перша інфраструктура.

-Можна уточнення? Мені саме з акцентом на методи. Як саме Ви це робили? В співпраці з місцевими політиками? Петиції? Протести?

Да, які компоненти? Це були протестні акції. Це були моніторинги різних постанов, документів міського рівня. Да, тобто, які видавав там КМДА, департамент архітектури. Наприклад, проєкти ремонтів/реконструкції вулиць. Тобто ми їх моніторили і перевіряли на типу можливість там створити інфраструктуру, тобто велосипедну наприклад.

-А зараз вона є? Зараз в ремонті типу завжди враховуються велодоріжки?

Да. І це теж була наша...Тобто спочатку ми якось там моніторили і пробували, там де з'являлася якась можливість щось-кудись запропонувати або де ми бачили потребу, як генплан, наприклад, ми туди як би писали офіційно якісь пропозиції, ходили на наради, на зустрічі, ну і іноді це були протестні акції, да типу, лежачий протест там чи ще щось, особливо коли ставалося ДТП - це завжди був привід вийти. Потім, ще один елемент адвокації, - у нас додалися промо-заходи, такі як «bike to work» (англ.) чи «Велопарад Дівчат». Багато людей, спільнота київська це розглядає просто як for fun, just for fun (англ.), і класно. Для нас це завжди був інструмент адвокації, тому що на ці всі великі заходи приходять всі ЗМІ, ну наприклад, на «bike to work» (англ.) завжди приходили всі топ-медіа, типу телебачення все. І ми туди виносили завжди адвокаційні меседжі, які були актуальні, там наприклад: кошти в бюджеті там типу чи ремонти вулиці і т.д. І власне тому оці всі наші промо-заходи вони теж є елементом адвокації. От, що ми ще таке робили? Ми щороку моніторили бюджет міста Києва, та, і теж типу адвокатували, щоб там з'являлась велосипедна інфраструктура, от якась така історія. От, але тепер дивись такий момент: до 2014 року у Києві це

була дуже така ну як би складна історія в плані того, що депутатський корпус в принципі був не за, а проти більше навіть: не просто там паралельно, а проти. По-друге, не було законодавчої бази, яка змушувала би це робити, типу ДБН, ДСТУ і т.д. на той момент. От, і не було фактично в структурі міста ні однієї людини, якоїсь типу responsible, відповідальної за взагалі розвиток велотранспорту.

-А зараз є?

Да. І в 14-му році ми змогли проадвокатувати... тобто коли почалася каденція Кличка, от, ми вийшли фактично в перший день його каденції з протестною акцією, яка називалась «10 вимог меру від велоспільноти». І з тих 10 вимог вони до кінця року виконали єдину тільки, але вона для нас стала типу якби такою точкою неповернення - це посада в структурі міста, посада радниці, це називається cycling officer (англ.), посада радниці з питань велосипедної інфраструктури, нею стала наша колежанка Ксенія Семенова на громадських засадах. Що це їй дало? Вона отримала посвідчення і стала вхожа на ці всі наради, тобто якщо раніше нам треба було вибивати можливість, ходити по цих коридорах і стукатись, то так вона стала офіційно брати участь у всіх заходах і т.д., і вона презентувала фактично мера. Місто їй не платило зарплату, вона працювала... продовжувала працювати в нас типу, але фактично працювала на місто. От і фактично до кінця року їй вдалося пробити перший раз, це був історичний момент, 40 млн грн, на той момент спочатку це була стаття 12,5 млн. грн в бюджеті міста Києва типу на велоінфраструктуру. Потім ця стаття виросла до 40. І побудували за ці кошти маршрут Троєщина-Центр. От, цілісний маршрут. І фактично і також ну якби це от наша така була адвокаційна перемога, яка не точкова, а яка запустила системні зміни, тобто ця посада. А потім, ще другий момент, що Київрада замовила розробку велосипедної

концепції. От, і місто зараз має цей документ, це от така книжка, я тобі от можу її дати навіть в друкованому вигляді.

-Замовили у Вас?

Вони оголошували тендер і там працювала колаборація: там були «urban curators», там була наша організація, там працювали транспортні інженери і т.д., тобто це дуже.. київська концепція, вона найпрогресивніша, найоб'ємніша. В інших міст це зазвичай такі журнальчики, а київська - вона отака. Вона коштувала бюджету пів мільйона грн: працювали майже кілька років - там дуже деталізовані карти і т.д., тобто включає також міста-сателіти, suburbs (англ.) і т.д., отам де зараз розмінування. І виходить в 18-му році, в лютому, цю концепцію проголосували депутати Київради одноголосно. І це фактично ,можна рахувати для Києва, така типу точка, де типу Київ задекларував офіційно і взяв на зобов'язання це все розвивати. В рамках стратегії розвитку Києва-2025. Тобто вони планували...

-Це вже інший документ?

Да

-Тобто є велостратегія, а є просто стратегія розвитку міста?

Да. До цього типу...Да. І це теж про адвокацію таку. До цього Київ розробляв... вона називалась «Стратегія розвитку міста Києва 2025», на 10 років. Мені здається, вона там в 15-му чи 16-му з'явилась. І там теж нічого не було про вело. Ми туди проадвокатували велосипедний блок, і місто на себе... там є така інфографіка, що місто взяло на себе зобов'язання до 25-го року зробити оцей modal share (англ.), типу частка всіх поїздки на вело

становить 5%. Щоб досягнути цієї частки, треба розробляти мережу, і відповідно наступним кроком стала розробка цієї велосипедної концепції, вже детальний документ, такий як action plan (англ.), як план дій, допомагає досягнути цього показника по стратегії. Звісно, зараз вони будуть посылатися типу на війну повномасштабну, що ці терміни не цей, але насправді при тому як того року було +200км, то можна сказати, що місто рухалося в тому напрямку, тобто вот. І ще одним з наслідків цього, виходить, те що прийняли велоконцепцію - вона типу фактично зобов'язувала щороку закладати кошти в бюджеті. От наприклад, цього року це близько 80млн мала бути на велоінфраструктуру. І зробити в департаменті транспортної інфраструктури спеціальний сектор...де працює 4 людини, це переважно проєктанти, які проєктують цю мережу. Тобто те, що раніше ми робили як ну... типу зі своєї власної інституції, то місто перебрало на себе. І це типу, ну умовно кажучи, якщо ми завтра закриємося, то в міста лишаються люди, які за це відповідають, їм платять зарплату, і вони роблять це системно. Тобто оце фактично, якщо дуже так коротко, історія адвокації по Києву. Тобто ми фактично спочатку робили якісь точкові речі, а потім почали розуміти, які треба робити інституційні зміни, щоб ця історія працювала без нас. І фактично сьогодні за концепцію проголосували...концепція прийнята депутатами Київради, і це найвищий рівень ну типу документу, тобто наприклад... бо її хотів тоді свого часу Кличко підписати, а Кличко - це типу така історія: він підписав сьогодні, а завтра він передумав і типу депідписав. Коли типу депутати голосують, то це типу от воно вже... така історія. От, тому власне Київ, можна сказати, почав досить інтенсивно рухатись. Минулого року вони почали розвивати цю «антиковідну мережу», типу як вони це називали... ми так називали, тобто там велосмути. Тобто бачиш десь будівництво, а десь просто маркують.



-Що це означає?

Ну по Подолу наприклад. Ну велоінфраструктура буває кількох типів. Буває коли капітальне будівництво - це коли будують маршрут там, перекрамовують там тротуар, дорожню частину, бордюром відбивають, а буває просто розмітка. От Поділ весь - просто розмітка. Да, типу вот. І для Подолу це супер топ. Це типу супердешево, супершвидко. В принципі і окей. В мене під квартирою... я живу на перехресті на розі. В мене з обох боків короче...Того року, я при чому їхала у відпустку - на одній вулиці з'явилася, повернулася з відпустки - на другій з'явилася.

-Це шматок автомобільної дороги?

Да, да. Це просто дорожня дієта називається, коли типу ідуть принципами транспортної піраміди. І в рамках транспортної піраміди європейської, мобільності, в неї типу велосипед він вище за автомобільний транспорт - відповідно є привілеція. І вони готові віддавати простір. Ну тоді там якось по-іншому, паркування. От, і це так було до війни. Да, але тепер от момент з війною стався, що вони, департамент транспортної інфраструктури, де вже працював велосектор, де вже активно щось вони там проектували, місто на це виділяє кошти. І там вже така колаборація: Автодор, Київавтодор, поліція ... тобто ну умовно кажучи, щоб на якійсь вулиці щось з'явилась - це не просто там 2 людини працюють, це реально дофігіще. Мають бути залучені всі інституції, тобто і ми фактично цей алгоритм кілька років відкатували - хто має включатися в процес, щоб це стало можливим? Поліція, бо вона там затверджує швидкісні режими, знаки. ЦОДР ставить розмір знаків. Автодор там робить розмітку. Ну короче вони виходить ніби така нескладна історія, але вона складна в плані менеджменту. Плюс, знов ж таки там, це так від себе додаю, українські міста загалом, Київ, да,

розвивався досить за автмообілецентричними цінностями, та, і тільки останні кілька років стався якийсь такий просто... ну ми реально вклали всім цей меседж, що це типу... Київ має розвивати велосипедну інфраструктуру, що велосипедний транспорт - невід'ємна частина сталої мобільності. Ну тобто і вони фактично зараз це все... поліція, автодор - вони не є прихильниками, але вони з цим політично погодилися. Типу вот. І Кличко теж на цьому...як сказати... ну він задекларував це. Та, тобто, ну він насправді не дуже, [сміється] хочу сказати класний мер, типу амбасадор цієї історії, та, тобто ну короче, в нього команда фігова. Ну оце тіпа. Ідейно в нашій темі він дуже за, але ті типу люди, на яких він спускає - ну це просто дно, таке типу от. І в нас кілька людей просто... ну не то що позвільнялись, вони там 2 роки відпрацювали, посивіли і пішли, не витримали. Але вже цей чувак пішов теж. З яким він...Ну це був один з його заступників, дуже заядлий такий короче.

-Бахматов?

Ну він був раніше директором ...він сам тоже десь з Луганська/Лисичанська. І він такий прийшов короче до нас... ну він крепкий хозяйственник (рос.),да типу, знаєш такий? В нас просто виходить така проблема, що ті, хто проєктують інфраструктуру, вони оце типу називають себе «сивочолий проєкт», це типу радянська школа проєктування, і вони такі: «проспекты, бульвары» (рос.) [всміхається] і короче вот. «Скорость, как они будут ехать?Скорость. Должна быть в городе скорость. 100км\час» (рос.). І цей, а ті хто приймали рішення, оті полісімейкери, вони типу крепкие (рос.) господарники. Короче але воно все одно, ну тобто ми постійно оцей рупор про цю сталу мобільність, плюс зараз же є багато оцих грантових програм для мерів від Світового банку, від Європейського банку інвестиційного - і вони всі на road safety (англ.), вони

в це включають urban cycling (англ.), вони в це включають vision zero (англ.), тобто оцей типу наш рух в Євросоюз, умовно кажучи, він теж підтягує оці всі короче ну як би документи базові. І тобто там ми... десь от так от минулого року це вже відчувалось так, що ми пройшли вже точку неповернення, і воно буде з'являтися, нам доводиться просто далі моніторити, бути активно включеними, щоби воно з'являлось там де треба, щоби воно з'являлось якісним. Але такий є прикол: що ці хлопці, які почали працювати в велосекторі, вони типу якийсь вловили саме азарт такий робити класно, і в нас як би ця українська школа проєктування, вона як би тільки, можна сказати, розвивається. І є якась, не то що сказати, конкуренція, але ну типу є конкуренція: краще роблять львів'яни чи Київ? Знаєш? От, і вони типу з цього що є така неформальна конкуренція, почали робити все краще і краще. От наприклад, коли приїжджаєш у Львів, і вони завжди хизуються: «Оце те, що ми побудували в 14-му. І бачите, яке воно фігове? Воно дуже фігове. А оце ми побудували цього року. І бачите яке воно класне? [всміхається] Це вже оце тут нідерландські якісь типу штуки». Ну це типу загалом дуже класно, бо є 2 школи проєктування в Європі: німецька і нідерландська - нам не підходить ні та, ні та в форматі 100%, ну тобто має бути своє. Ну тому що в нас як би була своя історія, як міста розвивались. Якщо ми беремо Харків, Київ - це одна історія, якщо ми беремо Львів - це вже інша історія і т.д. От, але це було так до війни, а коли почалась війна, то в Києві Департамент транспортної інфраструктури  $\frac{2}{3}$  своїх співробітників відправив спочатку на 25% відсотків зайнятості, фактично просто додому. І от останні новини, буквально того тижня, скоротили велосектор повністю, і ми зараз будемо з ними зустрічатись, щоб розуміти, бо теж треба адвокацію якусь закручувати, щоб велосектор повернули, бо це типу суперкритична інфраструктура станом на зараз. І там такий нюанс стався, що просто керівник велосектору, ну він пішов не дуже... ну він сам по собі конфліктний, і в нас з ним теж постійно

конфлікти, і він пішов в конфлікт прямий з новим керівником департаменту, а той прийшов з Львівського автодору, і те, що ми цю стіну пробивали кілька років, знов кадри помінялись, і знов чувак, якого теж треба ще 2 роки пробивати, щоб він почав цю....да, да. І він прийшов, і загалом не розуміє, зачем это всё (рос.). Ну нас захищає те, що в Києва є велоконцепція - це те, чим ми будемо зараз оперувати, по-друге, нас захищає те, що зараз ну типу велосипедна мобільність вона дуже важлива, ну, і коли з пальним... коли громадський погано ходить... ну типу велосипедний транспорт в ковід... був велобум. Зараз теж дуже багато людей, да, і т.д. Тобто вот, від волонтерів дуже багато на це запитів, і ми будем до цього апелювати. Ну короче я не думаю, що це кінець тому, що абсолютно це не кінець, ну і Кличко цьому... там уже дуже багато насправді прихильників, в Київській є дуже багато депутатів, які за це. Тому що вони вловили теж цей момент, що з точки зору політичної адженди, то це є елемент якогось прогресивного політика, який підтримує зелені цінності, сталий розвиток, якийсь типу сучасний короче. Отака історія. Може, трошки хаотично. Я потім може трошки щось поскидаю. Якщо логіка десь незрозуміла, то ти кажи.

-Та не-не. Супер

Там дуже все логічно насправді. Тобто воно так... от ця адвокація, вона дуже, я ж кажу, вона ну типу органічно розвивалась. Тобто ми коли стартували, в нас не було стратегії на 10 років, ми стартували з чогось маленького, і притім дивилися, як працює місто, на що вони готові, на що не готові. Потім, наприклад, побачили прогалину в законодавстві, і ми там зрозуміли, якщо, наприклад, внести зміни до ДБН, то ДБН зобов'язує їх, хочуть вони чи не хочуть. Нам пофіг, «сивочолий проєкт» чи не «сивочолий проєкт». Типу є ДБН і він працює. Наприклад, взагалі можна навіть в суд подати, якщо в проєкті ну типу...

- Зміни до ДБН, вони вносяться через раду міську, Верховну?

Ні-ні. Взагалі ДБН це рівень міністерства, парламенту. Там Кабмін. Тобто якщо законопроект пройшов парламент, то зміни таки в ДБН реєструються в Кабміні, велосипедна стратегія - це теж Кабмін. І таке. Тобто це національний рівень. І оце теж, до речі, пам'ятаєш я тобі теж говорила, що ми починали як місцева організація. І коли ми почали працювати на рівні місцевому, ми поняли, що ми впораємося постійно в стіну, бо нам постійно, виходить, не вистачає оцієї національної ...

-Верховної ради і т.д.?

Да-да. І таким чином от в 14-му році ми вийшли на національний рівень, і в нас почалася потужна національна адвокація. Ми там змінювали ДБН, ПДР, швидкісні ліміти, і короче зміни на національному рівні допомогли нам просувати зміни на місцевому рівні. Тобто це теж така органічна була історія. Без виходу на національний рівень, тут би нічого взагалі не відбувалось.

-У Вас є офіси в інших містах? Чи у Вас тільки в Києві офіс?

В нас офіс в Києві, але як моя мама, вона думає, що офііс в кожному місті [сміється]. Ні, в нас є партнерські організації майже в кожному місті, бо це велика мережа, але ніхто з них не працює як інституція так як ми: з міжнародними партнерами, з фінансуванням. Тобто фінансування є тільки в нас, ну як тільки в нас. Ну тільки ми його навчилися залучати. Але от ми, наприклад кілька років тому ініціювали таке об'єднання - воно називається УВМ («Ukrainian cycling network»), туди входять всі ці організації, і ми іноді просто якось можемо заводити, знаходити фінансування на розвиток

мережі, але все одно інституційно йде це через нас. Це насправді теж трошки не те що проблема, але те, що гальмує розвиток в містах, тому що ну типу все таки, коли організація працює системно, тоді ці зміни...ну бо оце, те, що ми пройшли в Києві минулого року, ці 200км, - це було реально 10 років адвокації системної.

-Угу. Ви вже коротко назвали це. Які бар'єри для адвокації є в Україні загалом? Чи можна про це чуть-чуть? Просто перелічіть їх, якщо можна.

Да-да. Якщо так коротко, то до ціннісної історії - не всі розуміють, ті, хто приймають рішення, умовно кажучи, - типу мери, депутати, начальники цих якихось КП і т.д. Ще кілька років тому було недостатньо взагалі розуміння, що це не про двіж, це про сталий розвиток, про мобільність, про road safety (англ.), про vision zero (англ.) і таке. Але я от кажу, що ці євроінтеграційні процеси, вони ну як би і сюда. Тому це міняється. І зараз уже як би знаєш, якщо чесно, то трохи непристойно там сказати, що «это нам не надо» (рос.) Наприклад, коли для Бердянську, от ми минулого року теж попрацювали, я особисто розробляла три стратегічні документи для Херсона, Бердянська і Мелітополя. І вони бляха зараз всі окуповані, от цього року вони мало ось це все реалізовувати. І я пам'ятаю коли я проводила з мерією інтерв'ю, з Бердянськом, то вони такі: «Вы знаете, Настя, нам так стыдно, нам так неудобно, что мы вот отстаем от всех, но мы надеемся, что с Вашей помощью мы присоединимся к когорте прогрессивных городов» (рос.). І для мене це...Я просто тоді...

-Це хтось з мерії? [здивування]

Це да-да. Чувак, який очолює ЖКХ, департамент ЖКХ короче. І він такий сидить, потім до нас на літню школу приїжджав, і він каже... Причому це

такий чувак, реально там за 40, це не те, що там він якийсь там молодий прогресивний, да тобто, це такий нормальний [сміється], як ми називали «крепкий господарник», знаєш? От, і він сидить і каже: «Нет, нам так стыдно за город, - короче і оце він так, - и я надеюсь-надеюсь...(рос.)» Для мене якась була типу просто... ну... я для себе фіксую завжди ці точки «що змінили», ну бо я в цій історії вже з 14-го року і я для себе завжди фіксую типу...ну...от люди так думали, а потім якась, знаєш, така точка неповернення, бо все що потім відбувається, ці всі умовно кажучи, події: будується якась інфраструктура, виділили гроші - це вже наслідок. Так? І щоб це все відбулось, має щось типу відбутися в голові, оце зміщення. От, і коли, вибач, Бердянськ, який просто ну взагалі... ну Південь і Схід, вони завжди були як певна пляма короче, там типу в плані цього це завжди Західна Україна, Київ, Вінниця - вони в цьому... Чернігів, да, але ось те крило, воно таке...ну тобто там ну як би «чай или кофе?» (рос.), да, от оце «чай или кофе?(рос). От, і коли він це сказав, я зрозуміла, що щось відбулося ну типу в наших містах, от, тобто оця ціннісна історія, да, що має бути розуміння, що це типу історія для всіх, що це не типу...от, наприклад, у якогось депутата в Києві: «Що Вас тут? 100 людей? Чого ми для Вас щось маєм робити?» І наш завжди був меседж, що «від цього виграють всі». Бо це типу більш безпечне місто, більше простору, частіше ходить треба, менше шумове забруднення і т.д., що це робиться не для тих, хто вже...а це загалом, in general (англ.), типу для всіх. От, ціннісна історія, потім законодавча база, в нас вона ще досить недосконала, тобто є якісь там зміни, але, наприклад, немає на національному рівні жодного... немає законопроекту про це. Та, от як про автомобільний транспорт. Якби був законопроект, умовно кажучи, тоді... і виходить немає нікого, хто на рівні Кабміну, на рівні Міністерства інфраструктури відповідає за цей напрямок, - і це є теж перешкода така в адвокації. Тобто ну умовно це те що ми зараз адвокатуємо, ну до війни, - національну велосипедну стратегію, щоби те,

що ми зробили в Києві, десь фактично ми мультиплікуємо досвід Києва на національний рівень. Типу ми розробляли національну велосипедну стратегію для всієї країни, і цей документ мав би прийняти Кабмін, і на основі цього документу потім в Міністерстві інфраструктури мав би з'явитися якийсь department (англ.), який буде за це відповідати. Бо зараз фактично на рівні державному немає... ну, хтось, хто за це відповідає. От, ось це типу проблема, тобто людський ресурс, та, ну і бюджетні кошти. Ну бюджетні кошти зазвичай як наслідок. Вони є. Це ну типу там... зараз це «Велике будівництво», які відбувалося... мільярди там просто йшли. Ну вони там навіть не йшли, вони перший рік там взагалі там не стають. Там є окрема стаття, називається «безпека руху», і по ідеї би з неї це мало би фондуватися, але із-за того, що на національному рівні не було якоїсь стратегії, там карти і т.д., воно... ці кошти поки не йшли. Тому фактично типу да, ціннісна історія, потім люди відповідальні, які приймають рішення, які в уряді, і третє - достатнє фінансування, тому що якщо є достатнє фінансування, то це робиться за рік-два і все. Це не отак як ми типу «+10 км, +20км». Ну умовно кажучи, якби президент захотів і зробив всьо... зробив свій такий проєкт типу от, то це було б за рік-два при хорошому...

-Окей. Дякую. Як ти типологізуєш стратегії адвокації? Які бувають стратегії адвокації? Чи можна їх якось категоризувати? Виділити якісь групи? Чи ні?

Ну да. Ну взагалі я... Я не... [сміється] Окей. Ну я б, мабуть, да, виділила. Є просто як би адвокаційні кампанії, да, коли вона цілісна, коли, ну наприклад, ми зараз починаємо, ми мали це почати в лютому, але почалась війна і воно стало на паузу, і типу як координатор цієї кампанії в ЗСУ, і тому в нас типу виходить я зараз в нагрузку собі беру цю штуку, в нас була кампанія типу в рамках vision zero (англ.), нульова смертність, зниження +20 [км/год] на штрафованість, знаєш, в нас в Україні є +20 [км/год] на



штрафіваність, швидкісні ліміти короче. От, та в містах дозволена швидкість 50км/год.

-Але можна їхати 70[км/год]. Правильно?

Да. І типу бляхі ці вот эти 70[км/год](рос.) - ну абсолютно не та історія, що 50[км/год]. І ми типу, в нас як би починається...буде починатись зараз кампанія, вона буде починатись спочатку з дослідження, потім ми будемо роботу з депутатами робити і виходити на рівень якогось законопроекту або змін до законопроекту, от, щоби знизити цей нештрафований поріг, тобто в Європі він 5-10 [км/год]. І тоді, умовно кажучи, це типу... і це суттєво впливає, тобто якщо умовно тебе збили [на швидкості] до 50 км/год

-Можна вижити

То ти на 85%... ймовірність є, що ти виживеш. Якщо тебе збили на швидкості +60 [км/год], то вона [ймовірність] взаємно пропорційна... Фактично всі смертельні ДТП, які відбувалися в Києві, вони зазвичай на швидкості там 85-90+ [км/год] короче. Отака історія. І це типу цілісна кампанія, її можна спланувати. От ми кажемо: є проблема така в Україні, проблематика, - ми робимо під це якісь дослідження, формуємо там поле наших стейкхолдерів, хто там нам це допоможе - це там, наприклад, типу депутати чи це там мерія і т.д. От, ну і рухаєм цю кампанію короче. Проводимо якісь заходи і виводимо це в якийсь документ, який потім... цей документ має хтось прийняти. Зазвичай, наприклад, якщо там швидкісний ліміт, то це, я ж кажу, - це законопроект, десь там це стратегія. Зазвичай це теж треба розбиратися в законодавчому полі, тому що щось можна постановою [Кабінету Міністрів], щось можна так. От, ну й ти рухаєшся. Сказати, запланувати чіткий дедлайн в цій історії неможливо, ну бо це дуже

така комплексна історія, тобто ну як би, з одного боку, ти маєш чітко розуміти, яка твоя фінальна точка, але як ти туди попадеш - ну це типу постійно треба докручувати, от. І іноді це дуже швидко відбувається там, на залізниці так було: ми за 2 тижні типу зробили роботу, яка могла 3 роки тривати. Ну просто пощастило, ми попали в потрібний момент, з правильним проєктом пропозицій. Вот, вони чогось нас злякались, і ми прийшли якісь адекватні, вони думали, що ми прийдемо, будемо сваритися, а ми прийшли такі суперсерйозні [посміхається] і готові співпрацювати і вони якось так типу: «ну окей, давайте. Ми готові це приймати». І за 2 тижні це відбулось. От, іноді це довго. І, наприклад, зараз, якщо війна, то парламент там кудись... він працює в своєму якомусь режимі. Це кампанія, вот. Коли є початок - є кінець. А є системна...ну як би системна...не знаю... вона не системна, вона як і не фонові...ну адвокація наприклад по Києву, коли ми постійно моніторимо. Тобто ми взяли на себе роль вотчдога, ми моніторимо, що відбувається. Якщо відбувається якийсь зашквар, то ти на нього реагуєш, тобто ти слідуєш, що там дотримувалось...ну це як знаєш, це як human rights (англ.) організації працюють... там за дотриманням. От ми практично робимо це у своєму полі. Сказати, що тут є якийсь фінал - ні, немає, тому що там помінялися кадри, наприклад, людина прийшла нова, як я кажу от, в ДТІ, уже був цей чувак, який... от що цей новий директор, що старий - вони абсолютно однакової консистенції чуваки короче. Ну тільки той вже за 2 роки набрався правильних меседжів, і він «конечно, я за вас» (рос.). Ну і якось вони нас так сприймають як експертну організацію, що типу... ну не треба... мда, є якась дискусія, але це дискусія типу... а тут прийшов новий чувак і він знов прийшов з якоюсь своєю картиною світу, знаєш, як з попереднього сезону, і ми вже тут, у нас вже другий сезон, а він типу прийшов з першим. І ти блін... Ну знаєш, як в нас така «ми вже тут ходили, ми вже тут були, ми знаємо, як тут орієнтуватись», але ти знов починаєш цю історію. Тому сказати, що це завершилось - ні, ну таких

історій по Києву... щороку місто Київ приймає бюджет, щороку треба шукати пул депутатів, які будуть готові вписатися за цей рядок в бюджеті, які будуть готові з трибуни відстояти там короче наші правки.

-В Київграді? [тупе питання]

В Київграді. Ну якщо ми про Київ говоримо, то та, це ж місцеві кошти. Наприклад, коли Київраду цю обрали... Це який був? 20-й рік, так?

-Так

От, вони обрали тоді нову Київраду, і в нас там було типу 10 депутатів, які підписали нашу «Я за вело» декларацію, до речі, теж один з інструментів. Ми на старті, коли була передвиборча кампанія, провели роботу з кандидатами, підготували офіційну декларацію на 10 пунктів, що вони у разі своєї перемоги на виборах будуть зобов'язані виконати, підтримуючи от цю сталу адженду. І вони називаються як депутати-підписанти декларації «Я за вело». Це офіційна історія, вона є в нас на сайті, можеш теж подивитися. От, і в нас було таких 10 чи 11 депутатів, от, і ми фактично, тоді якось так співпало, що тоді якраз тільки вибори відбулися, і якраз голосували зразу за бюджет. Це фактично перше, що робили депутати, - вони типу голосували за бюджет. І із-за того, що вони публічно підписали цю декларацію, знаєш, ну ми дуже це як би промотували, да, бо для нас було важливо, щоб їх всіх запам'ятали короче, а потім якщо хтось не...

- Ви давили на них, щоб вони голосували?

Да. Да-да-да. І виходить... Вийшло так, що ми підготували там якийсь пакет правок до бюджету, то наші правки з трибуни прозвучали 60 раз [посміхається].

- [сміється]

Ми там всіх замахали, ну вони всі підписались, і кожен був, мав...відчував, що він типу як би... І там взяли короче, я пам'ятаю, Голос не проголосували за якусь правку і їх просто рознесли. На Хмарочосі вийшла така розгромна стаття, тому що, наприклад, якщо ще від когось, може, не дуже очікували, то від Голосу всі очікували, а вони там щось підтримали, щось не підтримали. І люди просто...

-У Вас є вплив на медіа?

На медіа? Ну, не то що вплив, ми як для медіа є потенційним джерелом по всіх цих питаннях, за рік десь 600 виходить матеріалів з нашими коментарями чи від нас і т.д., тобто дуже багато. І це теж типу, в нас як робота з медіа - вона як окремий напрям. Коли я пішла працювати, то там, наприклад, коли ми робили акцію, це теж про зміни, та, це проєкт про Бердянськ, коли ми пішли працювати, то медіа такі типу приїжджали на лекції і кажуть «От, велоспортсмени на своїх залізних кониках приїхали на Майдан...» [посміхається]. Типу риторика була вообщє жахлива. От, а ми ж типу urban cycling, bike to work, commuting, cycling infrastructure (англ.), тобто ну це європейське таке бачення. От, і зараз вони говорять «велотранспорт», «велосипедна інфраструктура як елемент безпечного прогресивного міста», тобто оці меседжі, вони за кілька років...їх ЗМІ фактично теж почало використовувати, тому ми активно працюємо, якщо щось стається, навіть якесь ДТП, то нам постійно всі дзвонять, ми даємо коментарі і т.д. Да, ну ми не робимо джинсу, ну тобто ми ніколи не платили

за матеріали. Взагалі. Ми єдиний раз оголосили конкурс матеріалів про велотранспорт і журналісти готували свої матеріали, була премія грошова, але це була відкрита історія, фонд Бьоля це фіндував. Це єдиний раз.

-Дякую. Які стратегії ти вважаєш найбільш успішними? Адвокаційні стратегії [уточнення]. І чому? Протести, лобіювання серед депутатів...

Комунікаційні чи які?

-Загалом. Для досягнення цілі

Хм, окей. Якщо дуже коротко - мати стратегію, яка базується на цінностях організації, це суперважливо, але бути гнучким. Ну типу це як шаблон. Тому що дехто просто придумав якийсь...

-Перепрошую. Мати стратегії розвитку організації чи міста?

Воно не є окремо. Тобто стратегія розвитку організації вона підтягується під стратегії роботи... Ну типу, умовно кажучи, ми як організація ставимо для себе якусь візію, як ми бачимо українські міста в 2025 році. Під це ми думаємо, що нам треба зробити і це вже якісь там стратегічні напрямки: безпека руху, адвокація, промо і т.д. А потім ми дивимося, якою має стати організація, щоб вона мала спроможність це досягнути. І тобто, умовно кажучи, стратегія розвитку організації, вона підтягується під стратегію роботи.

-Тобто для Вас інституціоналізація...

Це критичний інструмент, щоб реалізувати наші цілі.

-Інституціоналізація - інструмент адвокації

Да. Да-да. Ну і посилення організаційної спроможності. Ну бо типу є різниця, чи в організації людина на пів ставки працює чи тут команда 10 людей, де суперкласні спеціалісти, ну тобто отака історія. Чи там, наприклад, в нас люди на зарплаті, вони фултайм працюють чи вони ввечері як волонтери щось нявкають

-Угу. Дякую

Да, а бути гнучким, тому що все постійно змінюється. Українська демократія, вона досить така ж... ну типу розвивається, да, плюс в нас війна 8 років, - це теж впливає, плюс ну типу...ну короче да... що це постійно змінюється і треба бути відкритим, постійно моніторити, що відбувається, робити зум-аут. От, ну така історія.

-Чим відрізняється адвокація в Україні та світі? Чи знаєш ти щось про це?

Я вважаю, що...окей, добре. Я насмільсь сказати це, це моя думка персональна, - не позиція організації, - що адвокація в Україні дуже крута після Майдану, громадянське суспільство, воно дало колосальний скачок, і те, що ми маємо зараз під час війни...бум, ну стільки всього на волонтерці, на гуманітарних так якихось проєктах вирульовується - це є наслідок того, що в Україні розвивалось дуже активно громадянське суспільство, мережі активістів, мережі організацій, ми мали якісь партнерства міжнародні, ну і тобто воно фактично сьогодні дає дуже сильну підтримку. От наша організація, ми дуже багато чого робимо для військових. Воно не йде від організації, але це роблять люди, які... Ну ми між собою ми мережа. Є

великий рівень довіри, є великий рівень спроможності і т.д. І воно дуже класно їде. От, про адвокацію в Україні. На прикладі велосипедних організацій, давай так. Наша організація з 2010 року є членом Європейської федерації велосипедистів. Це штаб-квартира в Брюсселі, найбільша організація, яка об'єднує парасольку велосипедних громадських організацій Європи, та. І ми коли туди приїжджали, причому Україна не в Євросоюзі і т.д. Коли подивишся на наші вулиці, то в нас воно так типу всьо печально, не так як в тому самому ж Берліні. Але якщо ми говоримо про якісь там наші результати там: зміни до ДБН, оці всі велоконцепції і т.д. - для велоактивістів Європи це просто рівень космосу. Тобто ми коли туди приїжджаєм, до нас зазвичай просто ну... Ну наша, моя колега навіть, Ксеня, яка була радницею Кличка, воно була в ЕСФ, [інституції 2 роки?], вона віце-президенткою була, тому що, виходить, в тих країнах, там в ЄС, да, там уже як би там уже добре самі державні інституції працюють, і вони розробляють всі ці політики. Цю роботу, яку нам доводилось робити, там вже роблять ось ці інституції. І я пам'ятаю, коли ми познайомилися з іспанською організацією, і вони там нас розпитують: «А чим Ви займаєтесь?» Ну і ми розказуєм, що в нас там бюджетний процес, велоконцепції. «А зрозуміло». «А чим Ви займаєтесь?» Ми 2 роки адвокатуємо в місті, щоб там з'явився пам'ятник якомусь велосипедному чуваку. От, і це типу діяльність організації.

-Масштаби інші

Ну да. Тому типу я вважаю, що в Україні типу, ми зокрема, ми робимо частково функції держави, от, і на національному, і на муніципальному рівні, от. І в тому ми клас, от. Але звісно, десь не вистачає експертизи. Десь не вистачає ще чогось. Це якийсь такий тяж, дуже виважений процес. Тому от, чим відрізняється в нас, тому що в нас погано працюють інституції. Ну

це факт. В нас великий рівень корупції і низький рівень довіри до влади, але вищий рівень довіри до громадських організацій. І це теж дуже поміжне. Ну це те, чим ми відрізняємося. І ще такий момент, наприклад, в мене друг в одній еко-організації, він з renewable energy(англ.) проджекетами працював. І дуже подібне робили як ми, тільки адвокатували якесь... а потім його запросили на роботу в Німеччину. І він такий: «Ну, думаю, поїду». І він пів року там побув, повернувся, каже, там нудно. Там соціум зовсім по-іншому облаштований, тобто там інституції, у нас більше викликів, у нас це часто як такий хардкор, тому кому це підходить... Ну ти відчуваєш реально, що ти щось робиш важливе і ти можеш бачити зміни. Ну коли ти в цю історію заходиш не на 2 тижні, от наприклад, ну я вже 8 років, да типу, і я дуже чітко знаю, які речі ми зробили, що ми змінили і куди я інвестувала свій час. От, і це дуже прикольно, і далі тим паче буде ще більше роботи, тому що ну буде відновлення міст, переосмислення, як воно має будуватись. Очевидно, що міста мають відновлюватись уже з мережами відразу, а не чекати ще 25 років, коли там з'явиться...

-Я, до речі, про це спитаю. Про те, що ви зробили. Який найкрутіший кейс, найкращий кейс адвокації в Україні, на твою думку? І можна одразу наступне питання: найкрутіший кейс адвокації у світі? Якщо знаєш, на твою думку

У світі...

-Ну можна в Україні

Ну у світі з останнього, що дуже класно, і в мене є про це інформація, я тобі можу навіть переслати блоком, тому що я в своєму дипломі це писала [сміється] в УКУ. Є ця організація берлінська, «Changing cities», короче там



в Німеччині є така історія: є велосипедна «ADFC», велосипедна організація дуже древня, там якісь всякі дедушки короче. Вона є в кожному місті. Це вона, до речі, організовувала цього року ці збори цієї європейської [«European cyclists' federation»]... І вони вже такі знаєш як, ну такі [посміхається]... Звикли бути комфортними для влади, знаєш типу, вони просто існують як асоціація типу і т.д. І в Берліні історія з інфраструктурою давно вже почала розвиватись: ще з 70-х в Західному Берліні, потім підтягнувся Східний. От, і там досить непогана мережа [велоінфраструктури], ну як би мені подобається, але для них вона вже недостатня: там все одно стаються якісь ДТП, от, смертельні, вони роблять постійно типу ці протести, і виходить, що все одно на фоні цього, що стаються ДТП, так, і люди гинуть, в них організувалась молода прогресивна, як grass-root (англ.) короче, типу «Changing cities», та. Це в основному були айтишники, які типу фінансово стабільні і мали час. І вони організували... у них є такий інструмент от тоже, який можуть... от бачиш, в нас, наприклад, таких інструментів немає. В нас є там, наприклад, ці петиції, ну такє, бо петицій, які успішно втілила Київрада, дуже мало. А в них є така типу штука, називається типу референдум, що типу коли ти там збираєш, хочеш підняти якесь питання, щоб зміни відбулись там на законодавчому рівні, ти збираєш письмово то лі 100 тисяч... щось таке короче...

-Це місцевий референдум чи національний?

Там типу вони робили до Бундестагу. Да-да. І ти збираєш типу [підписи] не електронно, а письмово, тобто це поштою всьо короче от. І вони переглянули, що от виявляється, що Берлін... Берлін зокрема, але мені здається, що вони спочатку тільки для Берліну це робили, що типу багато інфраструктури, але вона вже не задовольняє потреби, в неї теж треба

інвестувати, бо її треба міняти, доповнювати і т.д. А по тому, які бюджетні кошти на це виділяються, цього замало. Вони там щось порахували і короче хотіли змінити оцей типу, умовно кажучи, відсоток бюджетування. І, умовно кажучи, провели цей велореф.... вони назвали це cycling referendum, короче зібрали ці підписи. І Бундестаг проголосував за те, що от тепер ми будемо далі... «новий етап розвитку». От, і це був дуже класний кейс, тому що це абсолютно знизу пішло, це була як жива... це не те, що їм там придумали щось, да, от. І їм вдалося величезну кількість людей об'єднати, зараз вони на рівні країни працюють. Це з такого з останнього. Це реально таке найгучніше, бо дуже велика кількість людей об'єднана, більше 100 тисяч людей підтримали це. От, а оця стара організація, то вона, от я вже ж кажу, то вона вже не така, вона вже як би по інерції працює, тому класно, якщо щось нове виникає. Це те, що в світі от що б я сказала таке. Друге - мені подобається ще в Америці, якийсь такий кейс класний, коли блін, забула тільки, як вони називаються, хмм, боже, cycling club щось короче... що там велоактивісти об'єдналися з велосипедним бізнесом, так. В Україні поки неможливий цей формат, бо в нас як би як такої велоіндустрії немає, а в Америці - це велика індустрія, та, тобто ну фактично у мене 2 велосипеди, і вони всі американські. Ну що це типу багато брендів там короче і т.д.

-Ну в сенсі? Харківський завод велосипедів? [посміхається]

ХВЗ, да! До речі, ХВЗ працювало перший місяць, поки ось це йшла окупація, типу Харків, ось ця вся історія. Перший місяць завод працював. Я не знаю, що вони там зараз роблять і чи він є цілий. Але перший місяць він працював, - для мене це було дивовижно. Теж така історія. От, ну знаєш, ХВЗ - це не дуже індустрія. Індустрія - це коли багато гравців на ринку, а ще типу... знаю, ХВЗ вже там типу й кравчучки робив. Ну але виявляється,

то вони останній рік вони даже для Німеччини якусь планетарку, якусь модель, але суто під замовлення, тобто це не на наш ринок. От, то в Америці... там взагалі в Штатах інший зовсім...от, до речі, теж. Мені дуже подобається, що ми розвиваємося все таки більше по європейському сценарію якомусь адвокаційному, і волонтерський рух, тому що, ну, американський такий якийсь, ну, він мені абсолютно, по-перше, неблизький типу ціннісно, тобто я розумію, як це в них типу плюс-мінус працює, ну от в них, наприклад, там... навіть коли люди там... ну от я досліджувала для себе там волонтерських рух, то там люди йдуть волонтерити в першу чергу ну як би, бо це типу в соціуму прийнято, що це типу добре мати в резюме і т.д., тобто там є менеджмент волонтерів, тобто він йде не він ціннісної якоїсь історії, розвивається, а від більш якоїсь такої більш практичної, і от навіть оцей громадський велорух в них більш практично теж розвивається. Вони собі в партнери почали... ну якби розвивати коаліцію велосипедного бізнесу, з якою почали разом адвокатувати, і по-факту це лобізм, тому що в Америці ж є закон про лобізм, у нас - немає, у нас - це заборонена історія. До речі, знаєш чому лобізм? Звідки слово?

-Ні

Від слова лоббі. Тому що був один з президентів Штатів, забула, може Джефферсон, завжди їх всіх плутаю. І короче один з президентів Штатів любив снідати в лобі одного з готелів в Вашингтоні. І він там був завжди з 9 до 10. І всі, хто хотіли пропхати свої питання, знали, що приходили, що можна його зловити з 9-ї до 10-ї. І перехопити... Да. І фактично вони лобіювали в лобі свої інтереси. От, і типу в Штатах це абсолютно відкрита історія, тобто якщо в тебе є якісь інтереси, то ти можеш їх там короче замовити, навіть там агенція типу є, яка типу робить цей пакет короче... повний пакет, да типу, під ключ. От, у нас немає такого законопроекту, у нас є адвокація. І адвокація - це те, що роблять громадські організації, там

спільно об'єднуючись з політиками, наприклад, а лобізм - це коли типу приватні інтереси. Ну але воно в нас є, це те що там коли, наприклад, Ахметов, да типу.

-Уточнююче запитання: В Штатах є лобізм і є ця ринкова складова волонтерства, а в Європі - навпаки? Чим відрізняються європейці і...?

Да, типу, в велорусі там є типу, що вони тісно з велобізнесом, бо велобізнес... типу фактично активісти зацікавлені в умовах, а велобізнес - зацікавлений в клієнтах. І вони на ось цій ідеї об'єдналися.

-Співпрацюють між собою?

Та. І вони всю цю історію короче лобіюють. В Європі це все таки більше про навколо типу sustainable (англ.), типу development (англ.), про climate change (англ.), ну от береш оці global goals (англ.), да типу там, і от по них пішов... тобто що це більше таки про якийсь сталий розвиток, хоча в Європі теж велобізнес підтримує роботу «ECF», але вони не впливають на зміст, а тут виходить зміст кампанії формується разом з бізнесом. Ну це якби, це знов ж таки, це так як я це бачу і як я розумію механіку. В книжках це не описано, бо це історія, яка от прям зараз відбувається, от, і там навіть... Я якраз до ковіду, я була в такому відрядженні в Техасі короче. Ну ту тоже питання, що це Техас, і я розумію, що це дуже дивна історія вообщє, але там типу по темі urban cycling (англ.) працює 28 людей. Вони задіяні в структурі міста, це було Сан-Антоніо, і вони сказали, що ми хочемо це розвивать, у нас є всі концепції і т.д., люди це не підтримують. Ну типу із-за того, що суспільство дуже автомобілецентричне, і там зовсім по-іншому, да, ну тим паче, це коли там Техас, оці хайвеї, це все. «В нас є, - кажуть, - ми хочем, люди не хочуть». Там навіть я знаю, що там був один автобус такий типу...

де ми жили в будинку, у нас ходив громадський автобус, і ми коли хотіли на ньому поїхати, то ми поняли, що він не ходить вже, і ми спитали: «Там був громадський автобус, чому його немає»? «Люди написали петицію і попросили зняти цей громадський автобус, тому що він фондується податками, бо типу «он нам не надо, а зачем мы платим за это деньги?»(рос.) [посміхається]. І для нас це просто... це просто протилежна... тут ми вибиваємо цю історію, а там вот ну як би воно навпаки. Там реально, знаєш як я, дві півкулі, і ота... [нумеральна/ анормальна?]. ... там інша історія. Ну типу мені короче... Ну хоча наприклад, там даунтаун там розвивається, там модна оця фіксерська культура дуже зараз, і там взагалі зараз вже молодь, вони не хочуть ці вже будинки, вони хочуть квартири. Я думаю, що за цим теж... Ну Вашингтон він дуже теж такий мобільний. Да, короче зі Штатами. Я вважаю це теж success story (англ.): там громадські організації знайшли собі стейкхолдерів, партнерів, з якими ця адвокація може бути успішною. Ну тобто це з точки зору «ти граєш гру з тими, з ким ти можеш виграти» ну якби. Ну і де ціннісно тобі окей. І їм там окей, нам би тут було не окей. Ми вже 100500 раз пробували з цих велобізнесом об'єднуватись, і то бляха бариги такі, знаєш як на базарі короче, от вони типу дають якесь фінансування дуже маленьке і починають диктувати адженду. І адженда їх дуже така примітивна.

-Збільшення продажів велосипедів?

Ну типу да-да. «Хто прийде до нас?», «як типу це конвертується?», «хто в нас потім це купить?» [посміхається]. Ну таке короче, як на базарі. І це типу ну...як сказати...Я стала зараз більш спокійна, бо раніше мене це дуже як би прям обурювало...Мене просто...Я вчилась в УКУ, і в мене знаєш типу як би відфільтровую: «по цінностях не - до побачення». Зараз я більш спокійна, я розумію ну типу, вони як «всі шевелять лапами як можуть», у

нас не такий там привабливий мікроклімат для їх розвитку, тому якщо електрокари, наприклад, вони змогли пролобіювати фактично те, що там, пам'ятаєш, оце безмитна якась там штука, і воно стало більш... Ціни змогли тако зробити. І вони приходили до нас: «А давайте Ви нам пролобіюєте». Але ми кажемо, що ми не лобіюємо, ну тобто ми не на тій стадії...ну короче були запити від бізнесу, щоб ми пролобіювали, щоб було без мита.

-Електровелосипеди?

Ні, просто велосипеди. Ну типу це що типу так використовують типу от. Але вони типу да, вони готові підтримувати тільки там, де тупо вони бачать конкретний оцей швидкий результат, який конвертується в гроші, а в нас швидких результатів тут немає, тому що, я ж кажу...

-Не мислять стратегічно

Да-да. Ось дивись. Ось ця історія, яка в Києві відбулася, да, - це 10 років. Ну тобто і я дуже пам'ятаю, коли я пішла працювати, мені кажуть: «От ми реально зміни того, що ми робимо, ми побачимо років за 10». Ми побачили трошки раніше з усім, тобто от, і типу ну це от просто, коли є ось цей стратегічний горизонт, то ти розумієш, що ти сьогодні інвестуєш...це так бляха, ну знаєш, от хтось купив крипту, да типу от, і людина розуміє, що за цим майбутнє, да. А хтось каже, що от мене тут надурять, ну типу таке. От шось от типу такого короче. Тобто я би так сказала, якщо дуже так узагальнити метафорично, то я би так... точно громадські активісти - це ті, хто купують крипту, а велобізнес - це той, хто, умовно кажучи, боїться в це вкладати, бо ненадежно (рос.) короче, бо це не швидко. От, ось така історія. З українських [кейсів успішної адвокації]... я би об'єднала просто зміни на законодавчому рівні як пакет, хороший кейс того... бо типу сказати, що

кампанія по ДБН...ну тобто це все комплексна історія...ну от наприклад з Києвом кращий кейс - це концепція, да типу, де за 5 років до концепції ні один депутат це не підтримував, через 5 років всі депутати одноголосно це підтримали короче да. А тепер вони ще й змагаються між собою, хто більше це підтримує. Тобто ось така історія. Це класний кейс, це те, що в політичному полі змінилось. А на національному рівні, мені здається, - це вся ця історія про те як інтегровувати велосипедний компонент в якомога найбільшу кількість документів, щоби унеможливити скіпнути, унеможливити не врахувати, от. Але воно як би.. Якщо окремо його розглядати, то воно не цікаво, воно цікаво в комплексі: що ти типу йдеш з депутатом, йдеш з Кабміном, з Автодором і т.д., і вони потім всі стають частиною... ну тобто інтегруєш цей компонент в якомога більше рівнів

-З приводу велоконцепції, то можна уточню? Які там вимоги? Чому вона має виконуватись? Там є конкретні вимоги по, там, кількості велоінфраструктури чи як? Чи просто вона зобов'язує враховувати щось? Чому взагалі місцева влада має це виконувати? Який там механізм?

Угу. Да, ну концепція - це стратегічний документ місцевого рівня. За нього голосує Київська рада або підписує мер, і він обов'язковий до виконання, тобто це фактично декларація міста, що ми це розвиваємо і маємо під це план. Що містить велоконцепція? Вона містить якісь там загальні цілі, бачення, для чого це місто робить: перше, друге, третє. Потім вона містить якусь типу аналітику, транспортні системи, як ми інтегруємо велосипедний транспорт в систему транспорту загальну міста. Тобто це не про щось окреме, це про інтеграцію, от. Друге і найважливіше, що типу компонент концепції - це карта веломережі, вона містить магістральні маршрути, містить категорію їх виконання, тобто це реальний action plan (англ.) ,да, вона містить приміські і туристичні - це все окремі - в Києва, наприклад, 6 карт, здається,

вот, різних таких типу великих от. І ну тобто, умовно кажучи, вже з картами працюють проєктанти, карти можуть враховуватись при інших стратегіях, наприклад, там Світовий Банк для Києва робив стратегію минулого року, яка називалась типу Green City, щось таке типу от, і там взагалі типу все розглядали: від водойм, парків, як працює промисловість, чи вона в місті чи вона поза містом. Вони вже туди включали типу мікромобільність, cycling infrastructure (англ.), і вони просто із-за того, що ми вже зробили цю стратегію, вони не придумали нічого нового, а проте інтегрували її туди як комплекс заходів. І вона також включає комплекс заходів, який робить місто для того, щоб промотувати, популяризовувати, збільшувати частку користувачів [велосипедів], тобто там заходи, єдиний квиток в громадський транспорт, встановлення парковок. Потім вона розписує... Це фактично ТЗ для міста, що треба зробити (перше, друге, третє), щоб мати оце типу cycling friendly city (англ.). Ось це документ цей. Він довгостроковий. Він може бути на 5 років, на 10 років. Зараз, коли почалась децентралізація, деякі міста вже мали свої концепції, до них доєдналися громади, ну вірніше, коли створилися громади, доєдналися нові одиниці. Деякі вже з них почали робити там стратегію для громади. І головна була задача цієї стратегії - це типу поєднати населенні пункти громади з адміністративним центром, забезпечити мобільність. Ну ось така історія

-Дякую. Таке питання: чого не вистачає українській велоспільноті, щоб бути більш успішною в адвокації?

Хм...Єдності... Велосипедна спільнота в нас дуже різношерстна, і раніше це взагалі була дуже конфліктна історія прям: хтось бачив це... за то, що...але блін, всьому є пояснення - це нова історія для українських міст. Ну немає якогось єдиного бачення, як це мало би розвиватися, та, тобто ми просуваємо цю історію таку проєвропейську, як розвивалися європейські



міста і адаптуємо цей досвід для українських міст, тобто не беремо кальку, а дивимося, як це може бути інтегровано до нас, да типу, в нашу історію. Є які там, наприклад,... риторика... ну зараз її вже слава богу... не так вона різка, раніше вона... наприклад, велоспортсмени, вони такі типу....хм...ну короче такі що «ми і там їздим, вот это все не надо» (рос.), от, це, знаєш типу теж, їздити, особливо по київських дорогах, ну зараз вже може не так, а раніше це особливо відчувалось - це великий виклик, та. І якщо типу ти вже це робиш, то ти явно сміливий: ти або безбашенный (рос.) або сміливий, да, відверто. От я дуже добре пам'ятаю в себе цей поріг, коли в мене пройшов страх. Типу я там якийсь там перший-другий тиждень реально супер боялася, а потім така типу «от, клас». І воно ну... Ти це страх переборов. Але дуже багато людей якраз от не готові приєднуватися, бо не відчують, що це безпечно, це страшно. І ті, хто вже їздять, це ж відчуття... ну це вже така історія психологічна, типу ти відчуваєш, що ти якийсь унікальний, що ти типу... ти не є частиною багатомільйонного руху, а ти унікальний короче, знаєш. От ну це так як я для себе пояснюю... І тоді вони кричали: «Навіщо нам ця інфраструктура?» типу. От зроблять погано, а нас же теж з законодавством: якщо є доріжка, то ти не маєш права по дорозі їхати, - а вони всі їздять по дорозі, розумієш? Така типу історія?

-Вони через це аж проти велодоріжок?

Ну був етап, що вони були проти. Вони вже ніби й не проти, але не в усіх є... немає спільного бачення, як це має бути. Бо воно може бути так/так/так, розумієш? Тому ну як би немає такої єдності, але я зараз скажу, все одно в останні роки ми вже десь плюс-мінус вийшли на одне спільне бачення, да типу, що там, як це має бути. От, і чого ще не вистачає? Хм... Ну ще більшої експертності, тобто не вистачає, щоб у цій спільноті активістській було більше людей професіоналів...ну вони вже є, тобто багато з нас, хто пішов

вчитись на проєктантів, там на якийсь urban planning (англ.) і т.д., але загалом типу, якби було ще більше людей, які...я, наприклад, теж інженер з транспорту, в мене диплом такий... [сміється] диплом такий. І я коли іноді приходжу на зустрічі [посміхається], то я в потрібний момент я це згадую, але типу ну я вивчала трохи інші речі типу вот. Я вивчала міжнародну логістику от, і... але диплом називається «інженер з транспорту».

-Звучить як дуже вдало

Да? Да, а другий диплом - я в УКУ відучилась на управління неприбутковими організаціями, я дипломована директорка організації громадської. І виходить, всі такі «вау»

-Це суперкласно

Ну типу да. Але все що я знаю, вмію, то це... УКУ - да...а от типу Транспортний - це типу... Я вчилась по підручнику 63-го року, ну типу просто...це не Могилянка. Вони буває, коли мені типу щось...а в нас команді майже всі в нас з Могилянки, і переважно спільнота наша - це теж з Могилянки типу. І я коли там типу [посміхається], вони там щось почнуть говорити, я кажу: «Ребята(рос.), я сама,- кажу, - з Транспортного університета (рос.), в нас, - кажу, - все...» Але мені це теж допомагає. Воно іноді типу більше...Коли приходиш на ці наради, це ж там в основному люди, які працюють, вони в моєму університеті вчилися. І ти приходиш, і ти плюс-мінус розумієш, про що ці люди. Вони не створюють для тебе якогось розриву шаблонів, да типу от. Яке питання ще раз, про...?

-Чого не вистачає?

А, чого не вистачає? Ну не вистачає типу єдності якоїсь по суті, все таке, але за той же самий велорух: є там ВМХсери, є FІХсери, є спортсмени, є ті, хто за urban (англ.), да типу, умовно кажучи, да, і це типу... є там батьки з дітьми, наприклад, да типу. Оскільки я не дуже належу до цієї цільової аудиторії станом на зараз [сміється], то для мене... ну вони іноді приходять, а я ну типу... ну якби... ну для мене це вообщє (рос.) категорія, яка поїде останньою, да типу, мами з дітьми і т.д., ну бо це має бути супербезпечно. І ми от, наприклад, вже кілька разів хотіли їх ставити як свою цільову [аудиторію], а потім їх відкидали, тому що ну типу... недостатньо ще умов, щоб вони були прям як цільова аудиторія, от. І в них свій якийсь пакет вимог, тобто фактично є різні цільові групи, і в кожного - свій пакет вимог, да типу: у спортсменів це один, у тих, хто bike to work - це інший, у мам з дітьми - це інший. От, і мені ну типу... наша організація, вона більш посередині, тобто це ось оцей urban (англ.), да типу, «щоб це було доступно з точки А в точку В, безпечно максимально, наскільки це можливо». От і да, не вистачає експертності в плані тому, що це нова школа, вона тільки розвивається. В нас вистачає знань, але воно дуже стрімко розвивається.

-Угу

Ну бо все таки типу, от, на початку, коли ми починали адвокатувати, це було більше про меседжі, про якісь концепції, коли воно вже починає реалізовуватись, то ти маєш технічно типу там... ти дивишся проєкт проспекту, да, або от коли Хрещатик, да, от був проєкт, було дуже... рік тривала вся ця адвокаційна історія типу, Хрещатик мав іти на реконструкцію, і типу тобі дають проєкт вулиці, і ти маєш розуміти короче, це окей/ не окей, як воно має... Ну тобто ти маєш достатньо розуміти на інженерному рівні, окей це чи не окей. І не всі це можуть.

-А у Вас є повноваження сказати, що це не підходить?

Да-да. Ну не то, що повноваження, а це ж теж типу... етап публічних обговорень - він є обов'язковим, він законодавством закріплений, тобто вони зобов'язані організувати публічні обговорення.

-Ну та. Але чи повинні вони дослухатись?

А вони якщо відмовляють, то вони мають аргументувати це законодавством. Ну типу наприклад «посилаючись на ДБН 2.3.5.8 ми кажемо, - це неможливо», але ми ж знаєм ДБН, ми ж його робили. Розумієш?. От типу ти фактично ставиш їх в рамку законодавства, сам знаєш це законодавство, і таким чином ти апелюєш. Ну тобто короче щоби адвокатувати успішно, треба бути на голову розумнішим за них, тому що якщо ти трішки не такий, трішки знаєш менше, то вони тебе відразу обставляють. Вони знайдуть можливість сказати ні, а якщо ти знаєш на голову вище і в тебе є ще [ті], хто тебе підтримує, то тоді ти можеш виграти, от. Ну така історія.

-Дякую. Цікаво.

Це теж такий один з компонентів

-Чи є стратегія в українського велоруху, як долучитися до відбудови після війни?

Блін. Ну це знову ж таки не туди, але я сподіваюсь, - не для запису, - [говорила про плани долучитись до відбудова разом з Мін.Інфраструктури]

-Дякую. Кого ти можеш ще порадити, щоб поговорити про адвокацію у велорусі? Чи є якісь люди, активісти?

Думаю, цікаво було б з нашим Богданом поговорити, який в ЗСУ. Вот, він голова організації 5 років був, і він фактично в нас фактично зараз головний координатор по адвокації. Тобто ось це все, що vision zero (англ.), щось по цьому - це Богдан. І він краще насправді в тому, бо ... ну для мене не те, що не цікава ця історія, ну мені цікаво організацію розвивати, а типу ну короче...короче мені цікаво розвивати організацію, яка може успішно це адвокатувати. Так от типу от. І ми на цьому як би зійшлися типу, що от ну короче... Тому може є сенс з ним, але він в ЗСУ, но (рос.) в нього зараз з'явилося якось багато вільного часу, він в Чернігові, і він вже включається в роботу. Тому я його спитаю. Думаю, якщо це буде пів години / година, я думаю, він буде сам радий поспілкуватися, тому що в мене за ці 3 місяці реально деградував мозок. Я просто ну типу... я короче... в мене просто вже всі дедлайни пройшли, мені зараз треба запускати процеси, і я розумію, що я намагаюсь подумати, а воно не думається, то дуже важко от. Тому в принципі, можливо, ця розмова трохи хаотична така. Можна з Богданом. І можна ще з Денисом, це теж наш голова організації, зараз він працює в «Agiz». це французький транспортний консалтинг, який розробляє для України за кошти Світового банку транспортну модель - це прям всьой країни: туди входять залізниця порти і т.д. - ну це вообщє (рос.) типу як би...І він краще про це знає. І він дуже... він сам з миколаївського типу, він був був раніше в мерії Миколаєва, потім переїхав сюди і став головою нашою організації, він дуже цікавиться історичним контекстом, може він підкаже якісь просто інші речі. Ну бо я сказала як типу отсебятину, як я це відчуваю, тому я тебе зв'яжу з ними. Може, просто інші якісь речі зафіксуєш. І я вважаю, що з Ольгою Мартинюк, вона дослідниця, і вона от цю книгу пише, і вона всі архіви переривала, до війни вона ще їздила навіть інкогніто в Москву, там щось вона в архівах сиділа, вона якісь там речі...ну типу то, що велика частина цієї велоісторії, вона розвивалась під час

Радянського Союзу, і багато якихось документів, вони в отих архівних цих...От, вона зараз, мені здається, в Швейцарії, бо вона до цього там була на PhD, от і на фулбрайта вона була теж, вона цю тему досліджувала. І що ти можеш зараз з її почитати, ну є, ти бачив ось це наше відео коротке на 7,5 хв, історія велоруху, велобум?

-Ні, не бачив

От, є це відео, там де вона розказує, так? Потім є її лекція годинна про розвиток веломобільності в Радянському Союзі, і там дуже багато оцих наративів, про... ну як Радянський Союз, як партія [КПРС] стратегічно нав'язувала бачення усієї цієї історії, оце там «транспорт їздить на завод» або «для села», ось таке типу все. Тобто вона ну... в ось цій своїй лекції зібрала купу матеріалів, де там постери якісь агітаційні і т.д. Тобто фактично ось ця радянська парадигма автомобілецентричних міст, вона радянська школа, що типу от, вона виключила веломобільність з концепцій розвитку міст, і ми власне уже в принципі, мабуть, не вигрібаєм цю історію, бо це стає очень модно, молодежно (рос.), да, але ще там 10 років тому- це була історія про це. Схоже трохи з українською мовою в містах, знаєш типу як в містах великих, типу ця концепція така, що зараз вона міняється, бо там велорух... Ну тобто це якісь дуже таке грубе узагальнення, але дуже схожі траєкторії, от, як на мене, тому з Ольгою Мартинюк. Я, правда не знаю, чи вона готова зараз і взагалі, де вона і на якому зв'язку, але в історичному контексті в неї найбільше матеріалів. Ну є відео і є лекція годинна. Ти її можеш просто послухати. Вона є на велофорумі, вона записана. Я тобі цих 2 лінки скину. Потім я скину велоконцепцію. Потім... Що ще тобі скинути?.....

-Можна поки останнє питання, щоб я вже вимкнув запис?

Дада

-Питання ліричне: що для Вас велорух? Що це таке?

Для мене особисто?

-Можна особисто, можна визначення

Для організації це як би місія організації - розвивати цю історію, але ну типу з розумінням, для чого. Для комфортних безпечних міст, де кожен може... І це історія теж не про перестворити... ну якби створити гідні умови - це теж дуже... Гідність - вона типу, да, от про неї говорять там: «свобода, гідність» в якихось дуже абстрактних вимірах. От Революція Гідності, вона от відбувалася. А що таке от «відчувати себе гідним в умовах міста»? Коли ти їдеш по вулиці, і тебе прижимає там якийсь КАМАЗ, умовно кажучи, ти приїжджаєш в кафе і там не можна парканутись. Велосипед - це про гідні умови... Ну тобто для людини, яка на велосипеді, вона має відчувати безпеку, гідність і т.д. Гідність забезпечується інфраструктурою. От тому насправді для мене... Ну типу з одного боку, ми практичні речі дуже просуваємо, інфраструктуру, наприклад, там: велодоріжки, парковки і т.д., а з іншого боку ці штуки, вони несуть в собі ці власне оці цінності: це про свободу, про гідність, про безпеку, про інклюзивність. Да, типу, про social justice (англ.), про соціальну справедливість, да типу, зробити це доступним типу от. Ну типу київська концепція, коли ти її відкриваєш, там є перша сторінка, говорить Кличко ну типу: «Добрый день, мене звать Віталій Кличко, и это все прекрасно, и мы все вот за это» (рос.). А друга сторінка, там цитата Енріке Пеньялоса, це колишній мер Боготи, Колумбія, і він такий дуже в urban (англ.) світі дуже такий, блін, класно, коли типу багато класних урбаністів по суті, але коли мерів-урбаністів, ну станом не зараз - не так

багато. І він... І враховуючи, що це Колумбія, Латинська Америка, і він таку революцію зробив в Боготі фактично, він поставив ставку на розвиток двох історій. Там ну типу велика бідність в місті була, такі гетто по обочинах і т.д. І він зробив місто доступним для всіх, незалежно від того, якого ти достатку. І його фраза типу що: «Демократія - це коли людина на авто за 30 000\$ почувається в місті настільки ж гідно, як і людина на велосипеді за 30\$.

-Угу

Ну короче така концепція. І він дійсно зробив розвинуту таку велику мережу велосипедну. І швидкісні автобуси поробив. Повідділяв для них окремі такі... автобани... я не знаю. Ну типу в нас є смуги громадського транспорту, на яких всіх типу паркуються і т.д., а в них це прям відокремлені історії такі.

-По центру дороги? Метробус? Чи як воно називається?

Ну воно не метро[бус]. Це просто автобуси швидкісні, які типу... Ну Богота - ну вона дуже велика, ця агломерація, от. І фактично люди, які жили десь типу в suburbs (англ.), вони змогли через цей доступний транспорт змогли доїжджати на роботу, ще кудись, попадати в центр міста. Зробили місто доступним. І вони на вихідні перекривали їхній головний променад. Променад - це як проспект, мабуть, на 20км. І на вихідні в них така основна розвага для містян це типу cyclovía (ісп.), це типу коли всі виїжджають на великах і насолоджуються цим містом без авто і просто 20км цим променадом катаються. Дуже красива історія. Мені здається, навіть Орел і Решка, чи хто там був, показували цю історію. От, ось це про заходи. Є типу хард заходи і софт. То хард - ось це коли ми будуємо, а софт - це коли



ми щось таке ще робимо, що змінює поведінку, стимулює, робить це привабливим. Ну в нас поки такого... Все, що софт, в нас роблять активісти. Все, що хард, активісти вибивають у міста. От чим ми відрізняємось. Тому сказати, що в Боготі це була адвокація - ні. Це так як правильно працює місто. От він, до речі, приїжджав колись в Київ з лекціями. Мільйон людей... Дуже крутий чувак, його потім ще раз обрали....

-Дуже дякую. Я тоді зупиняю запис. Дуже дякую за інтерв'ю

Додаток 2. Інтерв'ю з Міхаелем Шульте, членом правління громадської організації «Changing Cities» (мова інтерв'ю - російська) 29.05.2022

-Можешь ли ты сказать, что велосипедный референдум в Берлине имел место потому, что местные власти работали не эффективно?

Да, абсолютно. Берлин - большой город, меньше, наверное, чем Киев, но все равно большой город, и власти в 2015 году там хвастались, что они за 5 лет фактически только нарисовали 100км новых велополос. Защищенная инфраструктура - это были какие-то полосочки между паркующимися машинами и теми, которые ездят, так что страшная инфраструктура... 100км за 5 лет в городе, где велосипедный транспорт имеет роль - это смешно немного и да, нас всех бесила эта ситуация, что никакого прогресса нет, и поэтому там...разные люди, которые друг друга даже не знали заранее собрались и решили, что сейчас тот момент, когда нужно начать.

-Вот уточняющий вопрос: я говорил с Анастасией Макаренко, главой U-Cycle, и она говорила, что в Берлине ну якобы хорошая инфраструктура была, но ее недостаточно, она была построена в 70-х-80-х, то есть что-то строили, то есть до этого все равно было что-то, и этого была недостаточно, да?

Да. Ну Берлин - такой город, где всегда был велосипедный транспорт, и с этой страшной автомобилизацией после войны, когда вот очень много на западе Берлине, в Западном Берлине, который принадлежал к Западному блоку, там больше домов разрушили ради расширения дорог, чем во время войны, так что огромные разрушения городу навели, все равно велосипед был транспорт... и особенно в 70-х, но раньше первые велодорожки,

велополоски были уже в 20-е годы, но в 70-е начали, но они, как мы говорим, как полотенце шириной: там руль велосипеда шире, чем эта велодорожка, состоит не прямо из мостовой, но из кирпичей. Понятно, что корни деревьев нанесли большой ущерб, обгонять тоже невозможно. И самое страшное, что вот перекрестки в небезопасном состоянии. Когда в таком городе как Берлин, на смерть сбивают от 8 до 17 велосипедистов - это слишком много. И в основном это на перекрестках, где особенно машины и особенно грузовики могут поворачивать на слишком высокой скорости. Вы знаете вот тоже эту советскую инфраструктуру, которая делает возможным быстрый поворот - такие вещи очень смертельны. Поэтому инфраструктура на перекрестках плохая, но есть очень много дорог, где нету инфраструктуры, и мы тоже думали о качестве. Ты видел, наверное, в нашей презентации эти основные цели: ширина - этой очень важный фактор, чтобы можно было безопасно обгонять друг друга, потому что есть медленные, может неуверенные велосипедисты, есть очень уверенные, которые ездят в 3 раза быстрее тех медленных, и они должны быть в состоянии как-то друг друга обгонять. Важно нам было, чтобы перекрестки были безопасные, чтобы на велодорожках не парковались машины, потому что в Берлине как и везде по всему миру, может быть вне Голландии и Дании, ну в Дании даже не скажу, в Копенгагене...машины паркуют там, где это физически возможно, значит без столбиков или какого-то ограждения. Это просто не работает. Насколько я знаю Украину, там ситуация не сильно другая, и проблема там не в каких-то национальных чертах, а в том, что, особенно мужчина за рулем, видит мир определенным образом, и велодорожка - это популярная парковка. Вот, и это конечно сразу опасно и для опытных и уверенных велосипедистов, как для меня...а наш принцип такой, чтобы все от 8 до 99 лет могли уверенно и безопасно ездить на велосипеде, и для этого нужна защищенная инфраструктура, так что нам вот именно на основе этих

ценностей, «велосипед как транспорт для всех», нужно было создать безопасную, защищенную инфраструктуру

-Спасибо. Следующий вопрос: почему велосипедный референдум в Берлине был успешен?

Ну нельзя сказать, что референдум был успешен, потому что референдум как таковой мы никогда не проводили. Эм, референдум в Берлине состоит из трех степеней. Первый степень - это нужно собрать 20 000 подписей на бумаге, на согласованном бланке. Если это получается, потом будет оценка правовой правильности, можно ли это, нарушает ли это законы земель Берлине или федеральные? Тогда нужно в следующем этапе 7% подписей опять на бумаге, 7% от тех, кто имеет право голосовать. И если это тоже успешно, то нужно, как на выборах или параллельно с выборами, или в отдельный день провести референдум в выбранных участках и там нужно большинство голосов и минимум до 25% населения. Мы решили провести эту кампанию, ну начали в декабре 15-го года, потому что мы знали, что в сентябре 2016-го года планировались выборы по Берлину, и мы решили, что мы хотим выдвигать тему... ну мобильности, велосипедизации среди главных 3 тем. И мы очень много акций проводили, очень большую шумную кампанию проводили. И потом у нас было время, 6 месяцев, собрать эти 20 000 подписей, но мы собрали за 3,5 недели 105 000 вместо 20 000, и это за 3 месяца до выборов было достаточно шумное событие, и на выборах победили те партии, которые потом создали коалицию. И это раньше были социал-демократы и консерваторы. Консерваторы - это лоббисты существующего, и точно не велосипедистов, а автомобиля. И социал-демократы - не очень смелые, скажем так, там есть хорошие и автолюбители, которые делают все, чтобы получить ещё один автомат. Новая коалиция - это была партия социал-демократов, партия

левых, которая больше отвечает за социальные вопросы, но тоже которые к транспорту достаточно открыты, и партия зеленых, для которых это была ключевая тема - устойчивая мобильность, экологически чистая мобильность. Во время этих переговоров... ну вот этих... в Германии достаточно длительно ведутся переговоры о договоре для создания коалиций, скажем так, в этом договоре заложены в принципе все ключевые вопросы, которые хотят решить, и каким образом, так что там все основные компромиссы сформулированы, и мы этот комитет, который обсудил транспортную политику, очень тесно сопровождали своими акциями, обрабатывали всех членов этих партий, этой комиссии, важных членов нового парламента. И получилось так, что этом коалиционном договоре написано было, что они поддерживают все наши цели, и хотят провести процесс переговоров о законе о мобильности, так что не велосипедный закон, а закон о мобильности. Можно ещё о немецкой конституции говорить. У нас есть на федеральном уровне конституция, и есть задачи или полномочия, которые уходят на земли. Каждая земля тоже имеет свою конституцию, и имеет право создать законы в рамках этой конституции и в рамках своих полномочий. Так что нам нельзя было затронуть вопросы... Эм, потому что это федеральный закон. А все что Берлин может - это именно правила качества, строительства, сколько, когда и где нужно строить - это все нужно Берлину решить. И потом, значит, мы вступили в процесс переговоров, значит, нам второй и третьей степени этого референдума не нужны были. И мы 1,5 года вели процесс о законе о мобильности, и это было очень успешно, потому что со стороны коалиции была хотя бы партия зеленых и левых, которые были очень за наши цели, у социал-демократов, вот такие и другие разные силы. Но в конце концов включили ещё юридическую контору, в которой есть специалисты по написанию законов, законопроектов, и они там делали много чего конкретного. Они знали, какие рычаги юридические можно использовать,

чтобы то, что мы в целом хотели юридического написать, так что получился достаточно хороший закон, в котором написано, что приоритет во всех процессах проектирования городского имеет приоритет лучше экологически чистый транспорт, экологически чистый транспорт - это пешеходный, велосипедный, общественный транспорт, в убыток индивидуального автомобиля. И вот эти стандарты качества, мы уже немного затронули, и которые Настя видела, может ты видишь, я могу тебе отправить фотографии, как вот эти новые велодорожки защищенные выглядят, и это на самом деле колоссальная разница. Я до этого просто не мог верить, какая это разница, когда ты просто едешь и знаешь, что просто тупо не будет машины, никто тебя слишком близко не проедет, и все нормально будет. И это на самом деле большая разница, и видно, что это привлекает новых велосипедистов. Конечно, это только новые участки, так что это ещё не полноценная сеть, но в рамках этого закона, именно создания плана, который сейчас уже есть, о том, где главные маршруты, второстепенные маршруты, будут и где, на каком уровне, какими качествами нужно строить - это уже в законе было заложено. Сейчас, да, есть конкретный план, который на каждой улице говорит, вот тут главный веломаршрут, так что тут определенной ширины и стандартов правила на перекрёстках и т.д., плюс на всех главных дорогах должна быть такая инфраструктура.

-Спасибо большое.

Вот, когда я прочитал твои вопросы, я ещё подумал, что важно для нас. Помимо ещё берлинского уличного активизма и лоббирования было ещё важно, чтобы и в районах лоббировали. Мы создали, не одновременно, но шаг за шагом, так называемые велодружные сети в каждом районе, 12 районов, и эта сеть как мини-changing cities, которая там обрабатывает там

местных политиков. У нас в районах есть свои парламенты, они с точки зрения своих полномочий достаточно ограничены, и это очень важно, и на этом уровне разговаривать с администрацией. Пока в Берлине даже на главных дорогах проектируют, районы и на менее важных улицах, полностью районы, поэтому с ними очень важно работать и разговаривать и их мотивировать. Там сидят очень устаревшие старики, там полностью отсутствует поколение тех, кому от 35 до 60, потому что в последнее время, от 2000 от 2015-17 года, практически не набирали новых сотрудников потому что денег не было.

-Сотрудники вы имеете в виду?...

В администрации... Проектировщики, инженеры дорожные. Все эти ведомства очень устаревшие, они полностью работали на бумажных файлах. Если там какой-то проект, ну вот это все равно там порядка 40 человек, которые там должны согласовать. Если у кого-то случайно такой файл из бумаги о каком-то проекте упадет за батарею, то он там лежит, пока никто не понимает, что его нету. Очень медленно и в Берлине, до сих пор от момента принятия решения о создании, например, простой зебры, до того как рисуют зебры, в лучшем случае 3 года проходит. Да. Это совсем непонятная людям из другой страны проблема... В Германии основная проблема - это не отсутствие денег, не отсутствие чего-то - это очень длительные процессы и очень много возможностей... очень важно, что есть гражданское участие, возможности для граждан рассматривать проект, высказать свое мнение, влиять на развитие. В Германии там есть очень много способов, где всякие люди, всякие мини-инициативы могут задержать процесс, какие-то полицейские должны согласовать, например, и дать свое согласие за какой-то проект. Если они считают, что вот это вот не выгодно для автотранспорта, то они могут ещё полгода задержки принести,

поэтому в Германии, в Берлине особенно: все занимает вечность чтобы совершить.

-Ну это минусы демократии, мне кажется...

Это не вопрос демократии. Сейчас с оружием для Украины то же самое. В Германии не так, что парламент принял решение дать Украине оружие, а там всяки сомнители в разных всяких ведомствах могут задержать все навечно, просто это основная проблема Германии - там всегда есть кто-то, кто сомневается. И канцлер у нас точно не из быстрых. И там есть просто пару человек, или много, или не знаю кто там в администрации боится что-то подписать, что потом может оказаться где-то мини-юридическая ошибка. И этого все боятся в Германии. Поэтому те люди, которые против, могут всякими мини-юридическими вопросами надолго задержать процесс. Вот это основная культура в Германии, которую мы очень хотим изменить. И ты видишь как наш министр экономики и климата сейчас вот, чтобы не зависеть от российского газа и нефти, очень много процессов сильно ускоряет, но есть единицы которые так это делают, и есть многие, которые не готовы.

-Спасибо.Сколько у Вас времени вообще есть? Не уверен, что мы пройдем все вопросы

Это не проблема. Можно ещё полчаса без проблем.

-Полчаса - без проблем. Хорошо.

Как получится. Вопрос - когда ты делаешь такое интервью, ты должен все это переписывать. И это же твоя работа.



-Спасибо. Следующий вопрос: вот вы говорили на форуме в Санкт-Петербурге о том, что хотите распространить велореферендум в другие города. Вы ответили уже про велореферендум уже немного. То есть вы имеете в виду распространить этот метод муниципального референдума или внести какие-то правки в закон? Как бы вы это делали?

Ну есть основная разница. Берлин - это город-земля, так что Берлин имеет свои законы. Помимо Гамбурга и Бремена все остальные города в Германии - это муниципалитеты. Поэтому нас в принципе, мы только начали, когда уже в небольшом баварском городе Бамберг копировали, и они... у них совсем уже совсем другая география, топография, ширина улиц. Этот город - это 20 или 50 тыс. человек, так что - маленькая штука. И это адаптировали наши цели, вот взяли на основе тех ценностей адаптировали к своему городу, создали свои цели и проводили похожую кампанию. И на муниципальном уровне нет полномочий изменить закон. Это только там то, что может городской парламент принимать, какие решения. Мы хотим устроить вот этот проект, мы просим администрацию сделать вот это. Так что немного другой уровень, но они были первые, которые перенесли. За год было 26 городов, где создались инициативы, которые по нашему примеру сделали это на муниципальном уровне. И самые крупные федеральные земли: Северный Рейн, Вестфалия, Кёльн, Дюссельдорф, Рурский бассейн, такие город как Бохум, Дортмунд, Эссен, Мюнстер - там тоже на земельном уровне делали это, но это уже земля, где 17млн человек, где очень разные условия. Там есть ну не горные, а такие вот холмы, такие вот районные города, там есть сельская местность, там есть крупные города, там намного сложнее провести референдум, но они тоже там провели кампанию, которая тоже достаточно успешна была, и они тоже с достаточно консервативным правительством проводили переговоры, и там тоже есть

какой-то закон. Да, кажется, это закон. Так что это сейчас более 50 городов, в которых проходят, проходили велосипедные референдумы, но на муниципальном уровне это совсем другая штука, но главное все равно - это не референдум. А главное - это кампания, и главное после принятия или район земельным парламентом или городским парламентом решение это работать с политиками, с администрацией, с населением - ставить вот это политическое давление, что более больно иметь нас против администрации, чем каких-то автолюбителей, которые защищают свои парковки. Потому что это всегда главное. И все эти проектировщики, муниципальные районные политики - на них кричат автолюбители, владельцы парковки, у которых берут их святое место. Так что вот эта работа после принятия решения, потому что есть закон, есть решения, можно и на днях исполнять, можно - никогда. И мы до сих пор работаем над тем, чтобы это осуществить, хотя уже второе правительство в Берлине, которое фактически очень за наши цели, но на практике вещи сложнее, и нужно их делать больно, медленно и не работать в наших интересах.

-Спасибо. Следующий вопрос: какие главные преграды для велоадвокации в Берлине?

Преграды в смысле тормоз?

-Да. То, что не помогает. Наоборот.

Да, я уже рассказал об администрации - это главный тормоз. Главная проблема - это не найти деньги, потому что велосипедная инфраструктура, она смешно дешевая. Главное - это вот эти процессы. И в Берлине ещё есть вот это разделение полномочий между центральными берлинскими министерствами и районами. И есть районы, которые преднамерены что-то

делать. Есть районы, в которых сидят... ну политическое руководство соответствующего ведомства по градостроительству и дорожному строительству, ну которые не заинтересованы в велосипедизации. И для таких людей есть очень много возможностей, много притормозить, задержать, не исполнять, сказать: «А, у нас нету проектировщиков» , которых сложно найти в Германии. Да, это основные проблемы. И да, эта тема, кстати, отсутствия кадров - очень важна, потому что дорожных инженеров, особенно тех, которые знают как проектировать для велосипедов или велосипедистов - их немного и крайняя нехватка. И подготовка кадров, и количество кадров недостаточны. И зарплата особенно в районах - не очень конкурентная. В частных инженерных бюро, которые принимают заказы от городов, зарплаты лучше. Но кто-то в гос.администрации должен заказать у этих бюро, и для этого тоже нужны инженеры. Вот отсутствие таких кадров - это тоже большой тормоз, большое препятствие. И это особенно в Берлине плохо, потому что, да, Берлин из-за своего банкротства в 2000-м году 15 лет просто жил без никаких новаций. Когда в Баварии, например, очень много процессов уже перевели цифровой режим, в Берлине все на бумаге. И в этих ведомствах только недавно говорили с друзьями, которые из Кыргызстана и работают в маленьком городе недалеко от Гамбурга - она там устроилась архитектором в том ведомстве, которое отвечает за школы, ремонт школ. И там 6-7 стариков, которые последние 20-30 лет имели бюджет небольшой, делать много не можешь. И там остались те, у которых нету интереса много двигаться, и там сидят фрустрированные старики, которые там все не слишком много делают. Там приходит такая молодая девушка, которая хочет что-то делать. Она конечно, вот ее активность показывает их неактивность, и они вот ей делали жизнь так, что она сказала через полгода: «спасибо, пока, ищу себе что-то другое». Да, и вот это классическая ситуация в моем районе, я живу ..... Женщина которая была

политический руководитель этого ведомства, которое отвечает в том числе за ведомство по дорожному строительству, она должна была избавиться сначала от 3 начальников, которые просто наслаждаются тем, это очень часто так, что у них есть власть затормозить все, что хотят. Там политическое руководство может хотеть, что хотят, но если они тормозят, то там ничего не будет. И когда там ведомство управляется такими, то это большая проблема, и в Германии гос.работники - их уволить крайне сложно. В принципе один раз устроиться - ты можешь там отсидеть там свою жизнь до пенсии. Так что избавиться от таких людей, которые создают ядовитый климат для сотрудников - сложная вещь, поэтому здесь 5 лет старались набрать молодых проектировщиков, и никто из них не остался больше пол года - они все перешли в другие районы, в общеберлинские министерства, где больше платят и где климат лучше, так что кадровый вопрос тоже есть. И сейчас эти старики все за 60, многие уходят на пенсию: или там большое ничего, незанятые должности или набирают хорошие молодые команды.

-Такое впечатление, что вы об Украине говорите. У нас очень похожие проблемы.

Да, я знаю друзей в Украине, которые из очень хорошего консалтинга перешли в какое-то министерство, потому что сказали: «да, нам нужны люди, которые отстоят проведение реформ от этих стариков». Исторически, как мы пришли в эту ситуацию, может быть совсем другие, но ситуация, что в таких ведомствах работать нелегко, это очень похоже.

-Спасибо. Мне очень будет полезен Ваш ответ на этот вопрос: можете ли Вы типологизировать методы адвокации? Понимаете это слово «типологизировать»?

Дадада

-Можете ли вы поделить на какие-то группы, категории?

Я могу это сейчас ненаучным путем делать, но я могу сказать, какие у нас типы. Один тип - это уличный активизм. Есть много движений, которые ориентируются на то, чтобы как можно больше людей выдвигать на 3-часовой митинг. У нас никогда не было так. Всегда хотели быстрый и точный митинг или акцию, полчаса, который представили СМИ, телевидения могли получить свои кадры, свою историю, и это ещё до того момента, когда все новости для вечерних новостей были готовы, отнести в свое бюро, в свой офис и делать репортаж. Поэтому вот такие акции на полчаса, которые дают хорошие кадры, для нас всегда очень важны были, так что это влияние на общественность. Конечно, особенно для политиков. И кажется, мы сделали эту тему очень важной и очень популярной. Потому, что на самом деле много берлинцев бесит транспортная ситуация: везде машины, везде опасно. У всех, кто ездит на велосипеде, ходит пешком есть опыт, что чуть ли не убили тебя - это 3 раза в неделю так есть. Так что мы старались прекратить и перенести наши требования в картину. Может, ты видел в одной презентации фотографию с большими черными грузовиками и детьми на велосипедах? Есть, могу тебе отправить. Ну хорошая велодорожка... и мода в 2000-х, 2010-х было, чтобы на перекрестках, когда со светофором большой перекресток, тех велосипедистов, которые ездят прямо, им создать полосу и полосу для машин, которые поворачивают направо, справа этой полосы. Так что велосипедисты ездят между машинами, справа от тебя те, которые хотят направо поворачивать, слева - те, которые прямо ездят. Это для опытных, как я, неприятно, но можно. Постоянно там в течении 100м переезжают эту полосу какие-то машины на

очень быстрой скорости, а представь, ты едешь с 10-летним ребенком, когда нельзя на тротуаре ездить. Вот это такой перекресток - это причина не ездить на велосипеде. И мы это сделали, превратили в картину, арендовали 2 грузовика, объявили о митинге в субботу утром когда-то. И создали такую ситуацию, как грузовик переедет такую велополосу, и там на полосе дети. И эта картина очень шокирует, но мы очень много таких акций именно делали, чтобы выразить свою критику. Ещё один аспект очень важный для активистов - потому что это весело. Это немного работы подготовить, но это очень весело, акции готовить, делать. Такой особый аспект этих митингов - это акции памяти о погибших велосипедистах. Так что каждый раз, когда велосипедиста сбивают насмерть, мы на следующий день в 5:30 выходим на акцию памяти, мы едем туда, ставим белый велосипед, 2-3 выступления, приглашаем местных политиков и таким образом ставили эту тему политической ответственности за смерти. Это не просто ДТП, несчастный случай. Это не несчастный случай, очень часто специфическая инфраструктура на этом перекрестке, чаще всего это перекрестки, внесла свой вклад в эту смерть. И для нас это очень важно и есть до сих пор. С 16-го года это каждый раз делаем, по 10 раз в год делаем такие митинги. Я был, наверное, на 20-ти таких митингах, и каждый раз - это когда сидишь там на асфальте, где за сутки до этого сбили человека - это трогает до слез. И это понимают политики, это понимают СМИ, это понимают те, которые проходят, и для друзей, родственников, близких убитых - это тоже очень важный момент, потому что это первый раз, когда они после этого сообщения, что там их жену, бабушку, ..., убили, тогда есть место, где это можно осознавать и ощущать, что там человека реально нет, так что нам от людей очень большая благодарность за это. И это делают так же в других огромных городах Германии сейчас. И это уличный активизм, очень много слов об этом. Другой вид активизма или лоббирования, advocacy, да, - это работать с политиками. Это индивидуальные встречи, встречи с их

сотрудниками, и особенно на районном уровне, на общеберлинском уровне - это человек 5, наверное, с которым можно лоббировать, может, 10, а на районном уровне, 12 районов, там в каждом районе по 5-10 человек, это много людей, которые именно обрабатываются именно нашими районными сетями. Так что классический лоббизм обычно - это проплаченные представители каких-то бизнес-интересов, а мы как раз как активисты без зарплаты в свободное время со своей экспертизой лоббируем на месте. Какие виды ещё? Ну разработка таких стандартов и экспертизы - это тоже кажется очень важным аспектом. Хорошая работа со СМИ, как это U-Cycle делает, ну U-Cycle же очень похожи на нас. Ну в украинском контексте, может, мы можем себе и позволить быть себе немного агрессивными, немного агрессивными с политиками, и все равно после агрессивной акции они с нами разговаривают, потому что политический бизнес здесь не значит кричать друг на друга и потом закрыть дверь за собой и разговаривать, в других странах, с другой политической культурой так не работает. В маленьких городах нужно поступить намного менее шумно, намного менее агрессивно, потому что какой-то обиженный сотрудник администрации, там может ещё 20 лет просидеть. Такие аспекты вот. Мы с самого начала не хотели только делать кампанию для того, чтобы для себя, велосипедистов, улучшить условия. Мы всегда хотели изменить город и выдвигать автомобильный транспорт, уменьшить его риски, его ущерб и освободить место для людей. Так что вот это принять эту позицию пешеходов, позицию водителя автобуса, позицию пользователя общественного транспорта, для нас всегда это было очень важно, и сейчас это переросло в совсем новую кампанию, которые уже 2 или 3 года идет. Мы создали слоган, которые по всей Германии используют - «Kiezblocks» (нім.). Ты знаешь, может, в Барселоне эти superblocs, когда... как советские микрорайоны в принципе: есть какая-то сквозная улица, вокруг много крупных улиц а внутри нету сквозного транспорта, и kiez - это мой райончик, мой квартал, такое место

между большими магистралями и block - понятно. Kiezblock - это слово, которое мы создали. И людей, которые это придумали, считали, что в Берлине нужно 180 штук, чтобы все эти kiez(ы), все эти кварталы покрыть инициативами, вот где логично, где один блок, где нету сквозного транспорта. И у нас уже есть по всему Берлину 50-60 таких инициатив, и в районах, минимум, 20 штук уже приняли, что хотят создать, в Германии это занимает много времени, но эти инициативы очень важны, так что многие... сотни людей, которые как-то входят в инициативы, как проект changing cities. Многие из них может даже никогда не слышали о changing cities, а только знают о своем Kiezblock(e), что тоже достаточно интересно. Один район, самый-самый продвинутый, Friedrichshain-Kreuzberg, где абсолютное большинство мест в районном парламенте принадлежит партии зеленых и таким людям, которые решительно готовы поступить и сделать что-то. И вот они сейчас сказали: «Ну вот у нас уже есть... Наш парламент принял 5-6 таких Kiezblocks (нім)», в районе типа 20 можно как бы на карте рисовать. Нам нужен более комплексный подход, мы создаем сейчас по всему району Kiezblocks, весь район будет Kiezblocks, и только будут какие-то магистрали, где сквозной автотранспорт смешается. Так что они взяли наш концепт, наши активисты в этом районе всегда очень тесно сотрудничали с этим районом, и все хорошие проектировщики, в том числе наши активисты, ушли работать в этом районе, что там сейчас нас типа обгоняли все сразу взяли и свой район, где сейчас почти 400 000 населения. Такая штука. Они все жилые кварталы хотят превратить по нашему концепту. Типа по диагонали перекрыть перекресток, чтобы с одной стороны можно въехать, а с другой стороны всегда выезжаешь обратно в ту сторону, откуда ты... Вот такие кампании для нас очень важные. Мы состоим в союзах разных с разными организациями по теме экологии, мобильности, много об этой теме уже говорили.



-Спасибо. Следующий вопрос: знаете ли Вы, когда велоактивизм не нужен, потому что в стране/городе и так все хорошо с велоинфраструктурой? Я когда говорил с Анастасией, она назвала пример Боготы (Колумбия), там был мэр-урбанист. Он был урбанист, понимал что и как надо делать, поэтому в нулевых там все очень развивалось, и фактически не было почти поводов к активизму. Вы знаете ещё какие-то случаи?

Да, я знаю об этом случае. Даже мэр в Боготе не может просто взять и делать, если там нету воли населения. Да, если он так будет делать, он на этом не будет зарабатывать баллы. Должно быть ощутимо, что люди считают, что это лучше. Мне кажется, в Нидерландах - это классический пример, где это не нужно, потому что там весь политический спектр понимает, что нужно создать безопасную инфраструктуру. Это просто общественный консенсус. Никакой проектировщик не будет в первую очередь думать о велоинфраструктуре. Мне кажется, это уже сидит там. Это же тоже не всегда так было. А сейчас уже бизнесы, консерваторы, прогрессивные - все знают, велосипедный транспорт - это важно для мобильности наших граждан, наших жителей. Там уже работают, мне кажется, без большого активизма над улучшением качества инфраструктуры, от того, что для нас, как и для украинцев, сплошной кайф делать ещё намного лучше и ещё круче. Мне кажется, это единственная страна, где это не надо. Ну в Дании ситуации не такая прекрасная... в Копенгагене, конечно, там очень тоже такой нидерландский консенсус, что это нужно, это важно для жизни города. И там, мне кажется, велоактивизм занимается, да, у них же есть своя организация, но они занимаются немного другим, чем мы с Вами можем заниматься. В Германии - это понятно. У нас есть этот закон о мобильности. Там все написано. А если мы там не делаем ещё много шума в течении ещё 10 лет - его не будет существовать. Всегда можно ставить другие приоритеты и сказать: «Вот, ну наверное, эти 6

автомобильных полос, от них отказаться слишком сложно. Если вот ещё мы эти парковки уберем, то какие-то жители будут кричать на нас, а закон можно и проигнорировать». Если мы есть активные, и когда все знают, от нас будет большой шум, если не делают по стандартам или не делают вообще. Вот очень-очень важно: вся эта работа началась не с референдумом, а как раз позже. И мы как раз знали это до этого, что закон - это буквы на бумаге, а его осуществление - это много работы, в т.ч. от общественности. Вот Украина же - полноценный пример, что реформ без гражданского общества не будет, и это, может, более радикальный вариант, чем мы по всему миру ощущаем.

-Согласен с Вами. Спасибо большое. Вот, наверное, последний вопрос, потому что время уже избегает.

Ну у меня...Я не тороплюсь. У тебя добавляется ещё страница, ещё страница [улыбается]....

-Я не писал Вам этот вопрос, но дописал: Чем отличается адвокатура в Германии от других стран? Известно ли Вам только об этом?

Ну я же сам только активист [улыбается], так что я не учился на специалиста по адвокации. Мне кажется, в каждой стране есть своя политическая культура, свой способ, как провести реформы, изменения, как выдвигать свои требования. В каких-то странах... может, это даже не страны. Я могу на основе Германии уже сказать. В том городе, где я вырос, город Wuppertal, 400 000 человек. Все равно они все тусуются в тех же самых барах. А в Берлине... люди никогда не видятся в таком большом городе. Когда ты знаешь, что твой политический союзник или противник, или тот союзник, который мог бы делать больше, а не делает, он на следующей неделе сидит

в том же баре с тобой, где ты тоже проводишь свое время, - твой активизм будет другой, чем в крупном анонимном городе. Уже в одной стране, даже в крупных городах, но в разной степени, не говоря уже о сельской местности. Ну моя другая страна, с которой у меня много общих дел, - это Кыргызстан. Да, постсоветское общество, с другой стороны - очень патриархальное общество. Там молодым сказать старшим, что так, как вы это делаете - не надо, там не так легко. Просто культура уважения к старшим, вот такие вопросы. И там нужно такие же самые вещи лоббировать, но это другим образом делается. А они тоже делают такие же уличные акции, рисуют велодорожки, показывают, как может быть, как надо делать. Во многом, это похоже, и все равно в тонкостях подходы другие. И если смотришь на разные... кажется, в твоих вопросах ещё было написано про требования этих разных велосипедных референдумов в Германии - очень разные. Там есть, может, набор, такая корзина, где 30 тем лежат, но осуществление совсем другое в Берлине, везде очень широкие улицы. У нас дорог, которые слишком узкие, очень мало. На всех магистралях можно просто выделить место для велодорожки. Да, там не будет тогда парковки, но не страшно. В моем родном городе, Wuppertal, там все на таких холмах, да как.... спуск в Подил, в Киеве, да, вот такая топография по всему городу везде: узкие долины, если там 2 автополосы проходят, то это хорошо. Там на таких улицах не делаешь велодорожку, но все равно нужно создать велоинфраструктуру. Так что там в таком городе требования другие, там не делают велосипедные референдумы, это решение активистов местных. Но в таком городе требования и инфраструктура сильно отличаются от города, как Берлин, где много места и Киев, где ещё больше места на улицах. Во всех украинских городах много места. Я думаю, Львов и Ивано-Франковск - намного уже улицы, там инфраструктура будет другая, чем в Киеве, Одессе и Харькове. Так что такие различия есть, и местные активисты лучше знают как можно, если знают общие стандарты,

то могут соответствующее делать и поддерживать друг друга. Да, и там все эти инициативы копировать в друг друга, никто свои цели на белой бумаге не сформулировали, они же все знали наши, потом от других городов. То есть они берут то, что есть в корзинке и составляют свой подход.

-Спасибо. Вот ещё 2 вопроса про Украину: как Вы вообще начали сотрудничать и сотрудничаете ли Вы сейчас активно с U-Cycle, с какими-то другими украинскими организациями? Почему? Почему Украина? Расскажите ещё немного про инициативу, которую Вы поддерживаете - Bikes for Ukraine, если можно.

Ну у меня ещё другая, уже вечная активность, мне уже 48, так что есть уже пару десятилетий. У меня уже более 5 лет небольшая общественная организация, которая организует туры в разные страны мира, и мое направление всегда был Восток. Так что Восточная Европа, Кыргызстан, разные страны. И таким образом я впервые был в 2002 году, наверное, в Одессе. Конечно, после Евромайдана хотели сделать поездку в Украину, и я нашел себе людей, которые здесь имеют хорошие контакты про Украину. И таким образом мы поехали в 2016 году с небольшой группой, которая никак не связана с changing cities, хотя там 2 человека помимо меня состоят в changing cities, и поехали, и вопросы наши были про гражданское общество, об городском урбанистском активизме. И таким образом конечно мы тогда познакомились с U-Cycle, и этот контакт с тех пор существует, хорошо существует, с Марией, с Анастасией мы лично просто знакомы, и когда сейчас началась эта фаза войны, мы с Мариной, что можно делать: «Давай сделаем зум регулярный?». Это было пару дней после 24 февраля, и тогда только рассказывали о ситуации в Украине и у нас, и это делали уже 3-4-5 раз, и сейчас 6 недель не делали, потому мы уже 6 недель на деле с акцией. И в последнем зуме Марина сказала, что у нас поступили

вопросы, в том числе и Харькова, о том, что им нужны велосипеды для развозки помощи и всяких местных целей в городах, которые страдают от войны. И там было из наших активистов 5-6-7 штук, и мы сказали «да, мы вам отправим велосипеды», и после того, как закончился общий зум с u-cycle, мы там остались, немецкая сторона типа, и через пол часа мы знали, что от немецких людей будет бесплатная перевозка до Харькова, и наш офисный... у нас же тоже есть небольшая офисная команда...наш сотрудник... он как паук в паутине велосипедистов в Берлине, он знает всех и все. И уже нашу мастерскую для самопомощи, где можно было отремонтировать велосипеды, и звонили ещё в разные организации, оттуда 10, оттуда 20 велосипедов, и сделали через наши каналы призыв «Мы хотим ваши велосипеды для Украины» для этих целей, ну которые вот там сформулированы в этой кампании Bikes for Ukraine. И нам обещали уже почти 200 велосипедов, 138 отремонтировали, 100 штук сейчас поместились в контейнер, и вторая акция уже будет на днях. Так что посмотрим. И для нас это, ну я же хорошо знаю много людей с Украины. Очень много людей здесь хотят выразить свою солидарность, и это один из способов активно включаться. Кажется, это очень важно, когда человек знает: «Я тут отдал свой второй велосипед, и он сейчас или скоро будет ехать в Харькове, помочь людям» - это намного лучше связывает. Я, как человек, которому очень важно, чтобы Германия была солидарна с Украиной - это очень хороший способ людей здесь включить, и это делает что-то очень полезное, надеюсь, в Украине. Вот требования и запросы были у U-Cycle, и украинцы собрали велосипеды как смогли, но мы были как первые, внешние, которые стали собрать, и до нашего выпуска, Марина нам сказала: «Давайте вот, Bikes for Ukraine - это хэштег, так называется наша кампания», и одновременно вышли в общественность с этой кампанией, так что для нас это тоже хорошо и очень вдохновляет.

-В Украине сейчас очень большой спрос на велосипеды, потому что кризис с топливом, и у нас и солдаты ездят на велосипедах, и люди с оккупированных регионов сбегают на велосипедах, и гуманитарную помощь развозят, так что я Вам благодарен за это, за то, что Вы помогаете.

Да, я знаешь, когда были эти кадры с Бучи и других городов, я как-то заметил, на каждом кадре кто-то ездит на велосипеде через эти руины, дороги, разбитые танками. Уже было понятно, что велосипед сейчас прям определенную роль... Я надеюсь, когда это все... весь этот кошмар когда-то закончится, что велосипед в Украине останется важным транспортом, когда по-хорошему...

-Ну я говорил об этом с Анастасией, что после войны очень много будет отстраиваться городов, потому что очень много уничтожено, и нужно будет учесть строительство новой велоинфраструктуры, потому что если уже разрушено все, то нужно строить все сначала, и нужно учесть и велоинфраструктуру. Так что Украина в будущем, может, будет более дружественной страной для велосипеда.

Ну вот Германия же после 45-го года, когда тоже была очень разрушена в разной степени в разных местах, но воспользовались этим случаем для создания крупных автомагистралей, и надеюсь, в Украине будет возможность как-то немного сократить эту мощную советскую автомобильную инфраструктуру в пользу людей.

-Спасибо Вам. У меня вопросы закончились. У меня есть один личный к Вам вопрос: откуда Вы знаете русский язык? Вы учили, чтобы работать с Востоком, Кыргызстан изучать? Откуда Вы его знаете?

Я учился в школе на Западе Германии, где русский - был очень экзотичный вопрос. И это было ещё с 87-го года, наверное, 9-ый класс или 7-ой. Мне тогда 88-го года, окей. Потом полностью забыл, учился на политолога, но был активистом. Нужно было изменить предмет. И подумал, хочу что-то, что меня не делает, когда не надо сталкиваться с вопросами, которые не бесят тебя. Английский я знаю, русский был забыт. Таким образом, да, нужно было выучить русский до уровня переводчика, но после учебы я никогда не работал переводчиком, только в рамках своих поездок, своих туров, или когда мы здесь принимаем туры. И Кыргызстан, ну я же рассказал, что мы делали эти туры по Восточной Европе. В Польше даже никогда не был, но в Чехии был несколько раз, в Румынии, Болгарии. И потом как-то решили ехать в Москву, как раз на новый год 1999-го, когда Ельцин подал в отставку, мы сидели в гостинице в Москве, но там... выходишь из метро, каждый раз вот 200 человек на эскалаторе, которые не выглядят как белые русские. И каждый раз их случайно вытаскивают какие-то милиционеры, и я подумал, первый раз, странно, третий раз - ужасно, и в 10-ый раз - я знаю, что вот это место ужасное. И в 11, в 2001 году, ещё раз ехали в Москву, и в Петербург, Петербург там более расслабленный, но вот страна - не знаю, и уж тогда мне было там неловко. И потом подумали, оказывается, Россия - не интересна, а как в другом конце бывшего Советского Союза, и на карте там смотрели на Центральную Азию, понятие не имели. Казахстан - мне почему-то не было интересно, Узбекистан - слишком авторитарный, Туркменистан - можешь забыть, там даже ни с кем нельзя разговаривать, потому что ты представляешь угрозу для людей, когда иностранец разговаривает с местными - это слишком опасно. Вот Таджикистан - там была гражданская война, и мы думали: «хм, это только 5 лет назад было, наверное, Кыргызстан». Вот и там влюбился в страну, в людей, уже 20 лет туда приезжаю, и жена оттуда. Да, с июля там, были там на родительском отпуске в Кыргызстане. Так что нам уже проводили, вот

почти уже 3 года жизни. Поэтому мне очень близка эта перспектива бывших или настоящих российских колоний ближе чем российская перспектива.

-Спасибо Вам огромное. Это было очень интересно, и у Вас очень большой опыт. Я Вам очень благодарен. Не знаю, как я могу отблагодарить Вас.

Ну посмотрим... Я надеюсь, что скоро возможно будет приехать в Киев, тогда сделаешь мне экскурсию или что-то. Если ты или кто-то из твоих друзей хочет уехать, тебе же нельзя, но все равно кто-то, например, хочет на неделю отдыхать от тревог и бомб, то кажется, опыт Насти показывает, что здесь можно хотя бы чуть-чуть отдыхать, потому что Ваши силы тоже не бесконечные. Если кто-то хочет уехать, то здесь мы всегда найдем у кого жить и кто будет делать экскурсии с радостью и с восторгом.

-Ну не все хотят уехать на самом деле. Сейчас уже не так страшно, как в первые дни. В первую неделю было очень страшно. Сейчас уже нет. Мы даже игнорируем воздушные тревоги, мы даже не обращаем внимания. Но это в Киеве, на Восточной Украине, в Харькове, на Юге тоже - там более небезопасно. Ну если там кто-то из твоих сетей, то мы в Берлине всегда найдем, у кого остаться, если не есть прямо украинские знакомые, которых давно не видели и есть люди, которые так встречают и показывают, рассказывают и будут так же очень заинтересованы слушать и услышать, что происходит в Украине

-Спасибо Вам большое. Спасибо Вам за все. Хорошего вечера

-Будьте победителями. Пока





### Додаток 3. Інтерв'ю з Катериною Шульгою, членкинею «U-Cycle», колишньою стажеркою «PeopleForBikes» 03.06.2022

-Перше питання: розкажіть, будь-ласка, про Ваше стажування в PeopleForBikes, як це було, як Ви туди потрапили і чим Ви займались там?

В 2020 році я брала участь в програмі від American Council, яка називається Professional Fellowship Program, це така програма обмінів, яка надає можливість поїхати на місяць в Америку і працювати-стажуватися в компанії або організації, яка схожа за діяльністю на ту, в якій ти працюєш або чим займаєшся. На той момент я працювала в U-Cycle, і в принципі мій основний запит був...ми планували запускати проєкт, який зараз якраз відбувається, але трошки він на холді через війну, щодо навчання українських дітей правилам дорожнього руху в школах. І в принципі це був мій запит, і American Council мені знайшла сама організацію, в них були схожі активності. І в принципі так я до них потрапила. Але через те, що почався ковід, це стажування було онлайн, і по суті я ніколи їх не бачила вживу, тільки спілкувалася з ними по зуму, але навіть зараз вони нам допомагають зібрати велосипеди, бо ми почали акцію Bikes For Ukraine, збирати велосипеди, щоб надавати в різні населені пункти. І вони планують нам направити вже 1 контейнер дорослих велосипедів і 1 контейнер дитячих. Коли ми з ними почали спілкуватися, вони були не дуже прям про навчання. Як виявилось, це організація, яка насправді створена... це об'єднання виробників велосипедів. Ну якщо в Україні у нас є виробники, їх не так багато. І мені здається, український бізнес він не настільки розвинений, велосипедний. Там не така велика частка, не знаю, ВВП, ніж... Він не має можливості... не настільки прибутковий як американський, тому вони, напевно, не мають можливості об'єднуватися в якусь спільноту. Тобто вони об'єдналися [PeopleForBikes]. Одна з їх цілей, ну як, лобіювати

різні на державному рівні зміни щодо оподаткування, але незважаючи на те, що вони більше про продаж на велосипедів. Я просто заради цікавості знайшла, зайшла подивитися, яка в них місія. В них насправді зараз... У них є цілі - growing the bike industry (англ.), але вона на другому місці, на першому місці - це у них побудова безпечних mobility network (англ.), тобто мереж... веломереж, мереж мобільності, diversity, equality, recreation, sustainability (англ.), тобто вони насправді... їх основна ціль - це продавати свої велосипеди. Вона нікуди не ділася, але мені здається, що все ж якийсь соціальний... social responsibility у них доволі розвинений, тому їхні проєкти, які вони є, вони не про те, що ми там просто підніmemo там, знизимо або знизимо відсоток оподаткування, або почнемо продавати, якось нав'язувати... зробимо кампанію для того, щоб всі купували велосипеди, там або якось це розкручувати... там працюємо з зірками. Вони працюють з містами, і один із їх проєктів, над яким ми працювали разом з ними і які ми хотіли впровадити в Україні, - це такий рейтинг міст, наскільки вони адаптовані і комфортні для велосипедистів, тобто в них є критерії, і вони роблять аналіз мережі, яка вже існує, велосипедної, завдяки геоінформаційним технологіям. І вони таким чином додають-додають нові міста і дають рекомендації. Тобто їх підхід, що якщо буде комфортна велоінфраструктура, то більше людей будуть купувати велосипеди, тобто вони якось... вони свою мету теж досягнуть, але для них все ж таки основне, мабуть, вони досліджували свого покупця - він буде їздити, якщо буде комфортно. Тому вони в принципі цим займаються, але крім того в них є багато різних... Ну я працювали з цим департаментом, який займається саме цим рейтингом міст, але в них є багато різних напрямлень, одне з них... ну типу мені робили зустрічі з цими людьми, якщо в мене був запит через те, що я цікавилася шкільною освітою, то у них дуже цікавий проєкт про те, як вони вивчають... У них така проблема, що діти дуже мало рухаються, і вони використовують велосипед як не тільки просто... От в Україні, наприклад,

якщо брати якісь села, там немає громадського транспорту, і тому діти там їдуть на велосипедах, бо вони не можуть їхати більш ніяк, там якось дістатися. А у них проблема в тому, що вони хочуть якось спонукати дітей більше рухатись, ходити, їздити на велосипеді, і вони через науковий підхід, вони вивчають... типу там надягають на дітей якісь датчики і вивчають, як змінюється їхня концентрація під час уроку, як вони більше засвоюють нові знання, як це впливає на їх здоров'я. І вони теж... у них адвокаційна кампанія щодо здоров'я дітей на велосипедах. Вони її впроваджують в шкільний розклад, теж на уроки фізкультури, тільки на велосипеді. Я не знаю, чи я відповіла на питання, бо насправді там не прям було таке стажування-стажування, що я ходила до них в офіс і їм допомагала, через те, що це було онлайн, вони запитали, які теми мені були цікаві, і вони мені влаштовували зустрічі з різними департаментами або людьми, яких вони знають в Америці, які могли мені розказати, як це у них працює і чому це так.

-Ну оці департаменти різних міст типу... Тобто це загальнонаціональна організація?

Ну в плані департамент - це їх організації. Але якщо коли було таке, що їх не було, вони думали, як мене можна з кимось законектити. Я, до речі, ще згадала, що в нас є ще наша конференція, велофорум, і там виступала ця жінка з цієї організації, Сара, яка була якраз... вона допомагала мені під час цього стажування, вона була моїм куратором. І я тому скину посилання на... у нас сайті... через то, що був ковід, ми зробили цю конференцію віртуальною, у нас є записи всіх лекцій. Тому у неї була лекція, як вони building a better world through bikes (англ.), і вони якраз там розповідають про свою адвокацію, про свою роботу, десь там хвилин 15 чи 20, я думаю, можливо, це допоможе тобі саме дізнатися про їх адвокаційні кампанії.

-Так-так. Був би дуже вдячним. Дякую. Друге питання тоді: чи погоджуєтесь Ви з тезою, що велосипедна організація «People For Bikes» має тісну співпрацю з велобізнесом. Чи можна так сказати загалом про велорух у США?

Ну вони самі є бізнесом, тому вони і співпрацюють, і типу вони представляють свій бізнес, вони офіційно це говорять. Вони відкрито позиціонують себе як організацію об'єднання бізнесу. Тобто це не так буває, як там в Україні можуть створити якусь ГОшку, щоб лобіювати якісь інтереси. Ну вони роблять це відкрито, і я так розумію, що це більш така американська модель: якщо люди хочуть якесь питання підняти, то вони організовуються там в комюніті, організацію та просувають свої інтереси.

-Угу. Окей. Дякую. Чи відомо Вам, що це об'єднання конкретних виробників? Чи є там виробники, які туди не потрапили? Чи це там є там якісь групи? Типу ось така організація протистоїть іншій групі, і вони між собою намагаються перерізати ринок. Чи відомо Вам щось про такі випадки?

Я наскільки знаю, що в принципі в них навіть на сайті є можливість доєднатися до цієї коаліції, тому я думаю, що в них є там внесок, 1000 євро чи 1000 доларів, ну тобто що, якщо ти платиш гроші, ти доєднуєшся, і там є перелік велосипедних компаній, їх тут дуже багато, тому думаю, можна багато прям скролити, декілька хвилин. Тому я думаю, що в них немає ніяких обмежень. Я не володію інформацією, хто був саме ініціатором створення. Можливо, це починалось там з определенных (рос.) концернів. Але в більшості... зараз там дуже багато компаній, і я, на жаль, не так

розбираюся там в марках велосипедів, щоб сказати, що от це компанія Nestle, це її дочірня компанія, це їх велосипеди [посміхається].

-Окей. Дякую Вам. Наступне питання: які основні методи адвокації використовує ця організація, на вашу думку? Чи Ви знаєте щось про це? Чи є серед цих методів якісь важливі, які частіше використовуються, які рідше, які більш пріоритетні?

А які бувають методи? Просто я більше практикую адвокацію, чим теорію.

-Ну та. Це широке поняття. Є протест, є лобізм серед політиків, є намагання вплинути на суспільну свідомість і т.д. Тобто можна там друга навчити кататись на велосипеді - це буде адвокація, а можна, як U-cycle, прийняти загальнонаціональну стратегію. І це теж буде адвокацією

Ну мені здається, що вони точно не протестна організація, що це більше лобізм йде і робота з decision makers (англ.). Тобто якщо вони працюють, то вони працюють вже не просто з локальною компанією велосипедистів міста, вони працюють з city council (англ.), вони розробляють ці рейтинги, тобто вони впливають більше на людей, які приймають рішення в місті. Тобто це вже щось більш... Вони хочуть більш системних змін на більш вищому рівні.

-Ну тобто Ви кажете про city council (англ.), тобто вони працюють більше на місцевому рівні, ніж на національному?

На національному і на місцевому, я би так сказала. Мені здається, що мабуть свої питання... Їх перша мета була все ж таки щодо їх таки.... вони ж свою індустрію теж просувають. Я не дуже знаю... Можливо, в них є свої

цілі в плані там щодо зниження якогось там мита або чи якісь там... деталі якісь, які там... Вони ж просто виробники велосипедів, тобто, можливо, вони якось лобіюють свої інтереси щодо цін на метал або на якийсь там алюміній для велосипедів, щоб вони були дешевшими для виробництва. Або вони розробляють деталі в Китаї, і їм треба дешевше до них там....

-Ну я бачив на сайті, що вони проти обмежень там викидів якихось хімічних, якихось отруйних, оці якісь речовини застосовуються в виробництві велосипедів і тому вони лобіюють, щоб зменшили обмеження.

Ну, мабуть, бачиш, вони... мабуть, такий рівень у них є, але, мені здається, вони доволі багато організація, і вони можуть собі дозволити працювати відразу на декількох рівнях, тобто вони як на високому рівні... так само вони бачать, що ну... якщо на загальному рівні буде закон, але місто не... просто в Америці, у них дуже децентралізована влада, і кожне місто, кожен штат мають свої закони, і те як вони приймають рішення, тому вони, мабуть, і працюють з містами для того, щоб спонукати, щоб будували велодоріжки. Навіть якщо дивитися міста, то є дуже автомобілецентричні там штати. Є якісь там... наприклад, той же самий Денвер, там дуже багато велодоріжок вже дуже давно було збудовано. Через те, що вони дуже децентралізовані, то вони працюють як на локальному, так і на національному рівні. Вони проводять так само якісь заїзди, якісь промо-акції проводять для місцевих або співпрацюють з локальними організаціями, яких вони підтримують, щоб вони робили це. Тому мені здається, що вони на всіх рівнях працюють.

-Угу. Дякую. Який кейс PeopleForBikes Ви вважаєте найбільш успішним? Чи є такі?

Ну мені тут складно сказати, якщо чесно. Я... Мені взагалі було... я взагалі була здивована...просто в Україні велосипедний бізнес, він навіть якщо підтримував нашу організацію, то це було щось невелике, і за це дуже багато чого... Ну мені здається, що український бізнес не так бачить цінність організацій. І ми якщо щось... В U-cycle ми ніколи не мали ніяких адвокаційних кампаній щодо якоїсь розтамовки велосипедів або щось таке. Це ніколи не було нашою метою, і ніколи бізнес не приходив до нас і не просив це, бо можливо, вони не бачать, як інституційно побудовано прийняття рішень. Це не перше, що їм приходить на думку - об'єднатися і щось вирішувати, зміни. Вони нас більше бачать як людей, які приводять до них клієнтів. Тобто чим більше ми лобіюємо, більше велосипедистів, а тут навпаки... Для мене було здивуванням, що вони організувалися і що вони лобіюють свої інтереси. І що вони типу не просто це роблять, щоб більше велосипедів... Що вони якимось більш комплексно дивляться, не просто продають, але й піклуються про ком'юніті, про людей, хочуть якісь позитивні зміни в містах. Але от який в них проєкт найуспішніший - мені складно сказати.

-Добре. Дякую. Наступне питання? чи відомо Вам, чим відрізняється велоадвокація в США від інших країн? Можна також сюди: чи відомо Вам про відмінне ставлення до велосипеда в США, в Європі, в інших країнах? Чи є якась типу відмінність в ціннісній історії? І чим відрізняється адвокація? Чи Вам відомо щось про це?

Ну мені здалось, що насправді, незважаючи на те, що ми і різні, у нас дуже багато... ми в принципі працюємо з однаковими своїми проблемами, просто у нас різні ресурси і різні можливості. Тому я б не сказала, що їх адвокація дуже відрізняється від...ну вона відрізняється від української, але вона відрізняється лише тим, хто нею займається. Але в плані того, які вони



проводять акції, на кого вони направлені або які питання вони вирішують? Вони вирішують ті самі питання, що й ми. Ну єдине що, що в Європі це об'єднання велосипедистів завжди, якщо брати там європейську веломережу або будь-яке місто або там країну. Піди там, скрізь там є якась організація, яка складається з людей, які просто каталися разом. Дуже багато людей, наприклад, в Європі це більше якесь там дозвілля, покатушки, бо якщо там вже є якась інфраструктура створена, то вони не мають за неї боротися. Там не знаю... десь в Нідерландах. І там зазвичай і люди, які в цій асоціації, - їм вже 50+, там будуть зовсім різні члени. В Україні це будуть якісь там 30+ якісь там хіпстери або молоді люди. То тут будуть такі дедушки (рос.) вже, які там вже просто збираються разом покататися. І мені здається, на тому рівні вони вже не адвокатують.

-Чи можна це пояснити тим, що велорух в нас не так давно з'явився? І тому в нас тут молоді хіпстери, а в них - дедушки (рос.)?

Ну якщо дивитися історично, то там клуб велолюбителів там був вже давно. Просто позиціонування велосипеда дуже довго було як якогось сільського виду транспорту. І всі, мені здається, ...соціальне значення автомобіля було дуже велике, що ти успешный (рос.), в тебе є велосипед [автомобіль]. Міста планувалися в радянський час незручно, небезпечно для велосипеда, а мені здається, просто що... Насправді якщо дивитися, коли з'явився велосипед, то оцей велобум, і те, наскільки був популярним велосипед в Європі, то він так само був як айфон серед інтелігенції української. Люди так само їздили на велосипеді, і там якщо навіть дивитися в історію, розвиток велотранспорту в Нідерландах почався в 60-х роках після нафтової кризи, тобто в них були велодоріжки. Але після війни, коли люди почали трошки... коли економіка почала підніматися, люди так само купували машини, вони руйнували там велодоріжки. Просто в якийсь момент через, мабуть, теж

згуртованість спільноти... Там сталася аварія, в якій загинула дитина. І почалися протести про те, щоб в Нідерландах зменшувалася кількість автомобілів. І це все співпало з нафтовою кризою. І держава... ну не держава... на національному рівні був такий курс вибраний. Вони почали відбудовувати й пропонувати велосипед більш як не екологічний, а як більш економічно вигідний транспорт. У нас же навпаки історично будувалися ці проспекти для машини... Тому це так склалося...

-Угу. Цього питання не було в списку. Просто доповнюю: як на Вашу думку можна відійти від цього, від цієї автомобілецентричності і змінити настрої населення щодо велосипеда?

Мені здається, що він змінюється, повільно насправді. В великих містах точно. І вся ця адженда щодо sustainability і боротьби з кліматичними змінами. Мені чомусь здається, що весь світ... більшість світу вже від цього відходить. Не знаю... Треба, мабуть, починати з освіти. Якщо архітекторів, планувальників, транспортних спеціалістів освічувати і вчити по новим якимось матеріалам і дослідженням, а не по старим методичками з всякими розв'язками, то, мабуть, воно буде змінюватися. І якісь міжнародні політики, як в ЄС, які країни мають досягати?

-Добре, дякую. Передостаннє питання: чи можете Ви типологізувати якимось методи адвокації? Ми вже трохи говорили про це, але чи не могли б Ви якимось їх поділити на якісь групи, категорії?

Чесно, ну я не знаю. Мені здається, що я може б їх поділила відповідно від компетенції людей, які займаються адвокацією. Якщо це якась дуже низова ініціатива, то це, як Ви і сказали, якісь протестні акції, привернення уваги, але навіть зараз, коли я от знаходжусь в Бухаресті, то я можу бачити, що тут

відбуваються різні мітинги, паради. Але типу мітинг в Бухаресті і мітинг десь там в Берліні - це різні речі. Тому навіть для того, щоб зробити якусь низову протестну акцію, недостатньо просто зібрати людей зараз, все одно треба знати, як там це просувати, як зібрати цих людей, як працювати з медіа. Тому незважаючи на те, що це якась типу низова ініціатива... Для того, щоб зібрати людей, треба теж якась експертність. Але для того, щоб працювати вже на більш високому рівні, щоб сприймали цю адвокацію більш серйозно, треба залучити спеціалістів, які розбираються в темі, бо активісти кричать, і їх не сприймають серйозно там в уряді або міністерствах, які працюють. Але насправді дуже великий і потужний інструмент як громадських організацій не використовується українськими урядовцями, бо вони просто не сприймають їх як фахівців через те, що дуже важко прийти... Мабуть, і фінансово.... Для того, щоб мати якихось експертів, треба мати і фінансові ресурси. Тому от в залежності від кількості досвіду і експертності, я би якогось типологізувала його. Чим більш досвідчені... Бо, наприклад, до U-Cycle спочатку в Україні не було там якихось норм, стандартів і ну ми, завдяки різним грантам перекладали, адаптували, знаходили ресурси, щоб це... Ну не можна сказати, що можуть зібратися навіть там 100 людей... в принципі зараз ми бачимо, що можна скинутися на байрактар, але щоб замовити державний стандарт, нам довелося там проробити якусь роботу для того, щоб нам дали вже грант, тобто це вже з досвідом і з ресурсами проходить.

-Добре. Дякую. Я забув там ще одне питання. Можна я до нього повернусь?

Да

-Які основні перепони для адвокації в США?

Не знаю, я думаю, що ... я не підтверджую це ніякими дослідженнями, але мені здається, що в Америці дуже багато різних груп, які борються за різні питання, за різні теми, і через це фокус... дуже важко тримати одну якусь проблему в фокусі, бо завжди є якась проблема... ну не можна сказати, що якась проблема важливіша, ніж інша. Але типу дуже багато цих спільноти, і мені здається, що щоб твій голос почули, щоб твою проблему вирішили, треба набагато більше докладати зусиль. Бо там... не знаю... в Україні, якщо ми зібрали 1000 велосипедистів, 1000 автомобілістів не часто би зібрались... Ну типу це може бути щось таке, чим можна здивувати, приїде преса. А от в Америці чи не кожного дня або прайд, або black lives matters, і дуже вже складно між цими всіма темами толеруватися, маневруватися. І тут, мабуть, вже треба... І плюс треба лобіювати.

-Тобто Ви вважаєте, що надто багато активістів?

Ну мені просто здається, в мене зараз такий просто, мабуть, через нашу війну... не знаю навіть, як це назвати, мені трохи образливо, що дуже багато організацій, які ... і теми, які особисто мені імпонували. Що вони, не знаю, от люди збираються на прайд, але вони не йдуть підтримувати Україну, і коли здається, що людське життя - це найбільша цінність, а в принципі там права ЛГБТ чи, не знаю, там фемінізм - це більше про спосіб і комфорт життя і можливості. А все ж таки людське життя має більшу цінність і важливість. І коли воно типу... дуже багато організацій, які мовчать, не роблять там дожні стейтменти підтримки, навіть там екологічні організації... Грінпіс постить там просто ведмідя і не постить про війну. Ну і якийсь тут такий дисонанс. І мені здається, що black lives matters, але типу інші lives не matters це теж...[посміхається] ну короче це дуже складно. І дуже багато тем...В плані того що не те, що дуже багато активізму, але може в них один якийсь закон лобіюється, в той же час є другий... І

можливо, в Україні, якщо це щось таке одне, його підняти, розкачати легше ніж інші. То ну короче вони накладаються і забирають один в одного увагу.

-Добре. Дякую. І останнє питання: з ким би Ви порадили поговорити про адвокацію?

Ну з Настєюю Макаренко Ви вже говорили, да? Не знаю, можливо, Богдан Лепявко, якщо Вам його не радили, він зараз на війні, але нібито в нього є час працювати. Можливо, він, бо він координує адвокацію, він багато про це знає. Ну в принципі, якщо Вас цікавить американська адвокація, я дам Вам контакт когось з PeopleForBikes, можливо, вони більше Вам розкажуть. Можливо, якби я поїхала туди, я би більше знала про їх проєкти, а так як це були якісь зустрічі по годині декілька тижнів, і плюс це було 2 роки тому, тому я трішки забула. Тому я подумаю, може, дам якийсь мейл, який в мене є, бо Сара, з якою я працювала, вже не працює там, але я зараз спілкуюсь з іншою її колегою, то можливо, я дам контакт.

-Добре. Буду дуже вдячний. І ще для протоколу останнє: яка Ваша посада в U-Cycle? Ви ж зараз там?

Ні, я зараз не працюю в U-Cycle. Я просто членкиня організації, але раніше я працювала, я займалася консалтингом, розвивала соціальне підприємництво, плюс я координувала різні проєкти, велофорум. Зараз я працюю в міжнародному консалтингу проєктною менеджером транспортних проєктів. Компанія називається GIZ, якщо це важливо.



#### Додаток 4. Інтерв'ю з Богданом Лепявко, координатором з адвокації та безпеки руху в «U-Cycle» 09.06.2022

-Перше питання: як Ви можете типологізувати стратегії адвокації загалом? Може, якимось по-науковому? Чи як Ви це собі уявляєте? Чи є для Вас якісь типи, категорії, стратегії адвокації? Якими вони бувають взагалі?

Ну адвокація ж взагалі - це спрямована на досягнення якихось змін в нормативці, в законодавстві, створення суспільного запиту для того, щоб ці зміни відбулися. Якщо якусь типологію робити, то може їх можна по декільком критеріям типологізувати, наприклад, по тому, наскільки ці зміни вже є... ну наскільки суспільство про них думає: тобто або це щось взагалі нове, але потрібне...ну це може бути, наприклад, коли там починалась антитютюнова кампанія, мало хтось про це в суспільстві говорив, ну наприклад. Може бути навпаки - коли вже суспільство дуже підігріте, зараз це законодавство про зброю, тобто зараз всі про це говорять. Ну і можна по іншим критеріям, по стратегії роботи, які потрібно вести, тобто якщо відомо, що є, наприклад, якась людина, так звана *policy champion* (англ.) у владі, в тому органі влади, який це рішення чи цей документ має прийняти чи змінити. Ми з ним добре знайомі, ми з ним попередньо щось проговорили, що він готовий це брати - це, можна сказати, фрукт, що низькою висить, тобто потрібно зробити якісь певні кроки, і ця людина... тобто така порівняно легка траєкторія. А може бути навпаки, коли проблема взагалі не має підтримки - це, наприклад, зміни правил дорожнього руху щодо штрафів або щодо зниження лімітів швидкості - це завжди непопулярні речі, і дуже ще проти них там або народні депутати, або міністерство внутрішніх справ - тобто ця стратегія має включати дуже багато кроків: можливо, й акції прямої дії, і акції в соц.мережах, в матеріалі і багато чого ще...багато якихось залучити інших сторін, науковців, які там

можуть якусь аналітику дати, тобто це можна сказати за складністю. Ну і теж за відкритістю, тобто може бути кампанія дуже видима, тобто це там прямо під кампанію створюється комунікаційна стратегія, сторінки там в соц.мережах спеціально під кампанію, це все там ведеться, виграється, акції на вулицях, залучається багато людей, і більш закрита, наприклад, коли ми знаємо, що нам потрібно переконати лише одну людину. Ну і або ця людина не любить публічності, і з нею краще просто там особисто зустрічатись, ну або немає в цьому сенсу, бо будь-яка комунікація на широку публіку - це ж багато ресурсів, ми просто знаємо, що ця людина, що її вдасться, сподіваємось, переконати без мітингів під її вікнами. Можна просто кілька разів зустрітись, вона там скаже своє бачення, ми скажемо: «от насправді воно так», ну вона каже: «ну доведіть», ми там підготували аргументацію, довели, і там щось трапилося.

-Окей. Дякую. Наступне питання: які застосовує саме Ваша організація, «U-Sycle», які є найбільш успішними? Чи є у Вас якісь пріоритети серед цих стратегій? Чи є такі стратегії, яким Ви більше надаєте перевагу?

В нас немає якихось там... щоб ми надавали перевагу, ми намагаємось бути гнучкими, тобто ми... в нас і команда доволі гнучка, це не організація одної чи двох людей, в нас кілька разів люди вже повністю змінювались в команді, організація продовжує працювати. Відповідно, деяким людям просто деякі методи ближче, тому вони там ними частіше користуються. Ну ми в будь-якому випадку намагаємось здійснювати всю діяльність якомога публічніше, такий принцип - пояснювати... ну ми організація, яка базується на спільноті. І за нами спільнота... цікавиться, що ми робимо, власне, наші всі керівні органи, організація обирається з нашої спільноти зазвичай, і такий от зворотний зв'язок, ми розповідаємо, тратимо певний час, ресурси, щоб пояснити, що ми робимо, зате ці всі люди завжди в курсі, кому цікаво,



і вони можуть віддавати зворотній зв'язок, тобто вони є нашими амбасадорами, і те, що ми робимо, вони розуміють і відповідно підтримують ну всім: своїми контактами, зв'язками, просто приїжджають на акції, перераховують гроші, якісь внески роблять, тобто це таке що незмінне, а решта змінне, тобто ми... по деяким цілям це можуть бути більше зустрічі фейс-ту-фейс, особисті зустрічі з людьми, які приймають рішення, по деяким цілям це можуть бути кампанії доволі широкі, ну от наприклад, кампанії «я за вело», яку ми двічі проводили перед місцевими виборами. І от останні місцеві вибори, там 600 кандидатів в депутати і мери міст по всій Україні підписали наші декларації, саме завдяки тому, що ми це робили публічно, ми залучали туди партнерів, ми піднімали туди. ставили питання, які вже є на часі, і в багатьох містах якась робота вже почалась. Ну і власне метою цієї кампанії були не конкретні зміни, але в декларації там були прописані, декларації «я за вело». Якщо Ви її не бачили, то можете її в нас на сайті знайти. Там, власне, в цій декларації і прописані ті пункти, яких ми б хотіли досягти. Але метою кампанії було не втілення цієї декларації, адже кожен пункт декларації - це може бути окрема адвокаційна кампанія, але це закладення підґрунтя під ці кампанії, тобто ми по суті вже маємо в себе список людей, які там пройшли: мери міст чи там лідери фракцій чи просто депутати міськради, - ну ми в першу чергу самі по Києву працювали, але в інших містах теж так само це відбувається, - які уже трошки в курсі, що ми робимо, і взяли публічні зобов'язання це робити, ну і власне от публічне зобов'язання це теж такий вагомий крок в адвокації, такий, можна сказати, гачечок, за який якщо вже людину зачепили якимось емоційно, - кого як, - раціонально, комусь просто пояснили, для чого ми робимо те, що ми робимо, аргументували, і він зрозумів: «да, це справді треба робити», тому що там А), Б), В), там не знаю... місто економить гроші, люди стають здоровішими, когось - емоційно, бо те, що ми робимо, - це там яскраво, люди виглядають щасливими, ну у кожного свої якісь мотивації.

Ну якщо ми людину вже зачепили, вона взяла якесь зобов'язання, підписала цю декларацію наприклад, в конкретно цьому випадку, то вона вже розуміє, що ми можемо... ми її тегаємо після цього, ми маємо її контакти, телефонуємо, коли нам це потрібно і включаються в нашу адвокацію теж, але вже зі сторони влади, тобто, можливо, вони там не є ще... ну вони безперечно є вже нашими стейкхолдерами адвокації, але, наприклад, у нас в Києві там 12 депутатів, а для прийняття рішення треба 61 голос, тобто це не критичний там пакет, щоб ми могли прямо від них вимагати прийняття якихось рішень, але вони можуть ініціювати якісь процеси, вони можуть пояснити своїм колегам, вони можуть занести своїй голові чи голові фракції те, що ми там пропонуємо... ну і так вона працює. Тому стратегії в нас більш гнучкі, і більш залежать від того, хто конкретно, тобто хто координатор з нашого боку, знов таки, у кожного є свої якісь... свій досвід і свої методи роботи, і від того, хто координатор, на кого націлена адвокація, тобто є люди, які, ми знаємо, люблять яскраві речі, і навпаки, є такі, які навіть просять...»ви там оце, але приїдьте, я готовий це робити, але мені потрібно, щоб була видимість, що вас багато». Без проблем. Приїжджаємо, робимо акцію, ця людина виходить, з нами там фотографується, наприклад, в себе там на сторінці розміщує: «я от, громада вимагає, я роблю», - все, всі задоволені. Ну а є такі, що ми знаємо, навпаки, - не люблять там камер чи чогось, соромляться чи не вміють говорити чи впевнені, що активісти... ну якісь упередження в них є щодо журналістів, щодо активістів, але тим не менш, вони або самі хочуть, або обставини вже їх змушують спілкуватися з нами, просто їм комфортніше обговорити цю тему непублічно, ну ми все одно намагаємося якісь рамки зразу ставити, казати, що ми всю діяльність ведемо прозоро, тому давайте ми документ якийсь підпишемо або щось ще зробимо, щоб можна було про це написати.

-А є депутати, які підписали, не виконують, відмовились від своїх слів? Є такі, що взагалі не погоджуються співпрацювати все одно? Чи є якийсь там розголос серед журналістів, що такий от депутат він брехун, він підписав документи, нічо не робить. Чи були такі випадки?

В нас у Києві таких випадків не було. Просто все одно всі люди різні. Хтось підписав це явно свідомо, тому що він це хоче робити. А хтось підписав, бо «вроді як нормальна тема», а «тут про мене ще й напишуть», «може, будуть голоси», а «вроді я не проти». Ну і відповідно включення різне: в когось це більш пріоритетне - просто достатньо там людині в особисті написати, і вона там вже завтра те, що ми її попросили, папірець кудись понесла. А є такі, що ти їм пишеш, дзвониш, потім там ігнор, ігнор, ігнор, ігнор, а потім десь ти цю людину десь зустрів, вона: «а, да, точно». Ну короче, просто різна активність, різні пріоритети в людей. Так, щоб хтось відмовлявся, - такого не було, і щоб ми писали, що «зрада-зрада». Ну ми розглядали такі варіанти, що якщо там не буде від якоїсь людини ніякого вихлопу... ну, наприклад, навіть якщо вона не проголосує там от, хай там може вона не має часу активно займатись, але буде голосування, і вона не проголосує, тоді да... що от людина обіцяла одне, а зробила інше. Ну таким от випадків у нас в Києві не було. В регіонах деякі були... інші громадські організації, партнерські займались цим. У нас такого не було.

-Добре, наступне питання: які основні перепони для велоадвокації в Україні? Чого не вистачає велоруху, щоб Україна була успішною країною для велосипедів?

Ну частково це стереотипи. Ну значною мірою це стереотипи, що люди думають, що велосипед - це щось несерйозне, не сприймають це як транспорт, особливо в великих містах. Також... Ці стереотипи вони у

людей, які приймають рішення, такі ж самі. Багато людей, це можна сказати, наслідки радянського союзу, що от там теж велосипед теж ніби не був як транспорт. В нас в законодавстві, багато де. наприклад, в положенні про Кабінет Міністрів, в законі про транспорт, там перелічені всі види транспорту, і велосипеду серед них немає. І це часто ставлять як таке підґрунтя, щоб нічого не робити: «Так а що, в нас немає повноважень, ми зараз для вас це зробимо, а завтра нас питають, чого ми там бюджетні кошти витрачаємо на те, що у нас в повноваженнях не записано, і взагалі нас ще потім судити будуть за це». Тобто ось такі породжують відмазки. Ми над працюємо. Ми там почали працювали над велосипедною стратегією, і багато чого вже змінили насправді: і державні будівельні норми оновилися, і навіть стандарт новий цілком з'явився щодо створення велосипедної інфраструктури. Тому ми з цим боремося. Ну і загалом немає такого широкого поки що розуміння, тобто якщо брати найбільш велосипедні країни світу і Європи, то там цілий список, чому сприяє велосипед: це і підвищення громадського здоров'я, і економія, і якість повітря в містах, і підвищення там...сприяння малому та середньому бізнесу, місцевому в першу чергу. А в нас поки що такого широкого розуміння немає, ну і... знов таки ми працюємо для того, щоб воно з'являлося, принаймні в багатьох міст вже з'явилися велосипедні концепції, де прописано саме переваги, які це місто або громада отримає від того, що воно(вона) почне розвивати саме велосипедний транспорт. Тому це розуміння теж потрошку з'являється. Тобто основні вади - це стереотипи про велосипед і недосконалість законодавства, яка породжує в тому числі недо...відсутність фінансування, відсутність інтересу. Ініціативні люди можуть знайти можливості це в себе в громадах та містах втілювати, а ті, що менш ініціативні дуже легко можуть знайти відмазку для того, щоб цим не займатися.

-Дякую. Я коли говорив з Анастасією Макаренко, то вона казала, що ключовою проблемою... перепорою для велоадвокації є фактично те, що велорух є фактично дуже розз'єднаний, як вона сказала, от є національна організація «U-Cycle», а є якісь інші локальні, і вони там не хочуть співпрацювати, чи вбачаєте Ви в цьому проблему, чи погоджуєтесь Ви з Анастасією чи ні?

Я думаю, що може вона якесь щось трошки інше мала на увазі, тому що у нас є така як українська велосипедна мережа, куди входить там щось 20 чи 25 організацій. Ми її створили як «U-Cycle», але ми там навіть не хочемо грати керівної ролі, тобто це просто горизонтальна парасолькова організація, і вони всі на одній хвилі взагалі. Тобто періодично виникають якісь ініціативи, те, що конфлікти всередині спільноти можуть бути присутні і виникають час від часу - це правда, але це, як на мене, здоровий стан спільноти. Не може бути там безконфліктних середовищ. Ну конфлікти які? Є люди, які сприймають велосипед як спорт, наприклад. Їм там по велодоріжці десь там зробили. Їм там на шосейнику незручно проїхати, вони починають там це якось жорстко критикувати. Є люди, які там з велосипедів трошки переключилися, наприклад, на самокат. Ну навіть є історії, не буду вже називати, яка, але одна з кампаній прокатних, оцих електросамокатів, вирішила, що їм треба свої кишенькові велоактивісти для того, щоб просунути законодавство для самокатів, яке вони хотіли, і дозволити всім їздити по тротуарам, ну і якісь там по швидкості неадекватні речі пропонувати. От теж, з одного боку, можна сказати, що це конфлікт всередині спільноти, але з іншої, то дуже було явно видно, що там відбувається і чому відбувається, і що там стирчать вуха приватного інтересу певного. Власне, той конфлікт теж завершився практично, бо там в тій компанії змінилася людина, яка за це відповідає, і людина сама цілком усвідомила, що те, що робили її попередники - це було зовсім неадекватним,

і що треба шукати точки дотики, дивитись на європейських досвід, а не вигадувати там велосипед. Ну тобто такі якісь іноді речі виникають, але що спільнота роз'єднана - я б не сказав. І навіть в Києві в нас є велорада при департаменті транспорту міста, і туди увійшли представники всіх велосипедних ініціатив міста, які були... ну які активні були, яким цікаво були цим займатися. Ну теж дехто себе більш активно себе вів, дехто жодного разу не з'являвся на якихось там зустрічах. Ну це теж це значить, що це конфлікт, просто комусь це нецікаво. Ну виникають вони - це так, але, чесно кажучи, не знаю, що мала на увазі Настя, бо ми дуже багато разів про це спілкувалися, і навпаки ми скрізь писали, що велоспільнота доволі об'єднана і монолітна, може, там можете перепитати Настю, що саме вона мала на увазі. До нас прямо от зараз, на минулому тижні я ось проєктну заявку переглядів нашу, яку ми з Настєюю прямо писали, от там прямо написано, що в нас ці мережі, Велорада київська і Українська велосипедна мережа - це один голос, і що ми координуємо дії, і те, що ми можемо підняти якусь національну кампанію, і з 20-ти різних міст отримати листи підтримки чи там якісь звернення до Кабміну чи до когось ще, до кого там треба вже, - це навпаки наш великий плюс і ми цим активно користуємось.

-Окей. Дякую. Може, я справді неправильно зрозумів. Наступне питання: які основні досягнення має велорух в Україні?

Ну те, що я казав - це оновлені державні будівельні норми, оновлений держстандарт, держстандарт по велоінфраструктурі взагалі новий, але є ряд інших, наприклад, держстандарт по дорожніх знаках, держстандарт по розмітці - вони дуже оновилися і там з'явилися знаки, розмітка для того, щоб можна було рух безпечнішим для велосипедистів робить. Потім велоконцепції, інші стратегічні документи у кількох десятках українських міст та громад. І вони вже починають втілюватись у багатьох містах, ну

принаймні до війни. Просто ряд міст має десятки, - ну Київ і Львів, - там більше вже 100км велоінфраструктури, нехай вона ще повністю незв'язна, але тим не менш - це вже практично вона з нуля почала останніми роками будуватися, дуже активно це все втілювалося. Бюджети в великих містах на велоінфраструктуру окремо закладають: в Києві до війни там щось 90млн грн окремо на велоінфраструктуру закладалось на цей рік. Ну зараз, звісно, доля їх невідома. Як там в цьому році. Ну тим не менш, я бачив, що в Києві розмітку поновлюють, і там де була велоінфраструктура, там теж відповідно це враховують. Почалась розробка національної велостратегії. Велосипеди включені... Велотранспорт включено в транспортну стратегію України, і оті питання, які піднімала велоспільнота, включено в стратегію по підвищенню безпеки 2024-2030. Еее, що ще? Ну от кампанія «я за вело» двічі була проведена, і уже є сотні депутатів місцевих рад, які в курсі, що і для чого робиться. Проводяться щорічні конференції «Велофорум». В цьому році скоріш за все її теж не відбудеться. Вона в Запоріжжі мала бути, але от ну будемо дивитися звичайно на ситуацію. Ну напевно, вона в вересні мала б бути. Це 12 років підряд проводились конференції. Ну власне вони от і об'єднали українську велоспільноту, і також там постійно наші друзі, партнери приїжджають з інших країн Європи, і не тільки, які ну.. дуже так.... Це конференція і активістів, і представників місцевої влади, і архітекторів, інженерів, тобто дуже багато різних людей між собою знайомляться, і от власне це от мережування так відбувається. Що я можу згадати?... Навіть саме створення Української велосипедної мережі, тобто те, що існуємо ми як «U-Cycle», але ми дуже хочемо, щоб у всіх містах були якісь організації, ми й проводили там якісь кемпи, якісь інші такі речі, якісь воркшопи для того, щоб ті, хто хоче, могли якось інституціоналізуватися, створити свої ГОшки, ініціативи і почати щось робити. Ну і доволі успішно, тобто в багатьох містах справді ці останні роки дуже такі ініціативні люди з'явилися, і от... [зорієнтувало?] появі велоконцепції, стратегії розвитку,

велотранспорту, якісь інші суміжні речі, дехто в них пішов сам, в політику, тобто вже сам безпосередньо будучи депутатом місцевої влади, просуває ці речі. Ну це все дуже тішить. Ну в плані безпеки руху. Я вже згадав ту стратегію безпеки руху. Також там було зниження швидкості з 60 до 50 км/год в населених пунктах. Ну зараз теж там триває робота над тим, щоб далі це все там... наприклад, нештрафовані 20 км/год, що є нонсенсом, в Європі ніде такого нема. Хочем теж зменшити або прибрати. Щоб якщо 50, то це там не значило 70. Бо 50 швидкість тому і 50, бо вона безпечна. Якщо там їдеш 70, думаючи, що тебе не покарають, бо ти перевищив всього на 20км/год, то це вже цей ефект на безпеку, звичайно, зникає, бо на 70 для велосипедиста, для пішохода вже це смертельна швидкість майже завжди. Ну якось так. У нас там, треба зайти в нас на сайті, там наші досягнення перелічені, може я там щось забув, бо зараз я набагато менше цим займаюсь - що там одразу пригадалось.

-Дякую. Наступне питання: як би Ви пояснили звичайній людині, чому велорух важливий? І чому не можна впоратись з цими питанням просто місцева влада, з розбудовою інфраструктури?

Ну я частково про це розповів. В місцевої влади завжди є питання підстав, на якій вони це роблять, і гроші. Ну відповідно, для того, щоб вони закладали на це гроші, їм треба вагомі підстави, от я й кажу, що в нас були і є прогалини досі прогалини в законодавстві, тобто вони можуть, питання для них виглядати як другорядними, або навіть такими, за які можуть їх насварити за те, занецільове якесь використання коштів. Це все можна звичайно влаштувати, якщо дуже хочеться. Але якщо хочеться не дуже, або ти сам в це не дуже віриш, тоді так. І чому важливо? Ну тут багато чинників. І для малих, і для великих міст вони можуть бути трохи різними. Наприклад, для великих міст, в Києві, Харкові, Одесі, Львові дуже багато вже пробок,



тобто на автомобілі своєму ти дуже багато втрачаєш часу і грошей для того, щоб кудись доїхати. Велосипедом по Києву, ну принаймні багатьом районах, і по центральній частині, набагато швидше рухатись велосипедом, ну або там електросамокатом, яку цю ж велоінфраструктуру має використовувати, ніж автомобілем, ну і транспорт наземний - він теж в цих пробках стоїть, відповідно, і ніж транспортом. В сільській місцевості транспорт ну просто може бути поганий, рідко ходять ці автобуси, відповідно, велосипедом теж набагато швидше. Потім називаю такі причини як громадське здоров'я: люди, які їздять на велосипеді хоча б 30-40 хв в день, тобто, наприклад, на роботу і назад, вони вже набагато рідше по ряду хвороб, в першу чергу це серцево-судинні, але також навіть деякі види раку, але в першу чергу серцево-судинні, респіраторної системи - вони набагато менше хворіють, ледь там не в 2 рази. Там є дослідження, там по різних хворобам показано, в Британії порахували, наскільки падає ймовірність захворіти. Відповідно, місто тратить менше грошей на те, щоб людей лікувати. Ну от на охорону здоров'я, якщо подивитись на бюджет будь-якого українського міста, то там освіта та охорона здоров'я - це найбільші статті будуть. Ну от просто охорона здоров'я - можна не тратити так багато, або наприклад, лікувати додатково якісь хвороби, які зараз не покриваються цими грошима, якісь більш рідкісні або дороговартісні, тобто загалом вся громада виграє. Економіка - теж, велосипедисти, там на автомобілі чи на метро люди там сіли в одному місці, в іншому вийшли. А велосипедисти і пішоходи вони рухаються, можуть зупинитися в будь-якій кав'ярні, в будь-якій магазині по дорозі. Ну тобто вони зазвичай роблять більше покупок, менші суми. Ну тобто автомобіліст один раз на тиждень виїхав в супермаркет і закупився на тиждень, а велосипедист може 2-3 покупки в день робити, на менші суми звичайно, але загалом тратити більше грошей, і плюс прямо в своєму ж районі, там де він живе, там де він працює, тобто все йде в місцеву громаду, а не в кудись-там в супермаркет, який

побудували спеціально за межею міста для того, щоб в місто не платити податки. Знову ж таки - довкілля. Це теж. Більшість європейських країн вони велотранспорт розвивають як один із компонент заходів по адаптації до кліматичних змін, кліматичної кризи. Ну тобто велосипед не створює викидів, і відповідно люди цим не дихають, і місто додатково не гріється завдяки цим двигунам і гарячим випарам від вихлопу. І більш того, якщо багато велосипедистів, то можна не робити дороги такими широкими, бо асфальт теж дуже сильно гріється, а натомість більше зелених насаджень робити, ну і відповідно це теж допомагає знижувати температуру в місті, і воду поглинати під час там якихось сильних злив, і багато там ще всього такого суміжного. Там є ще багато: і про рівність, гендерну рівність, бо в Україні, ну по-перше, не всі можуть дозволити собі автомобіль, а по-друге, навіть якщо автомобіль є в родині, то зазвичай ним користується чоловік в першу чергу, а жінка, виходить, без транспорту або вона залежить від чоловіка. Він її може кудись довести, забрати, вона має чекати його теж, втрачає також свій власний час. Ну а якщо всі можуть рухатися... Якщо створені умови, де кожен рухається на велосипеді, то, відповідно, всі члени родин, навіть діти, які машину не можуть водити, ну в різних країнах по різному, але з певного віку можуть вже містом рухатися там в школу, якісь інші заняття і т.д. І відповідно всі ці люди отримують мобільність, такий варіант мобільності, незалежність, вони можуть свій час використовувати ефективніше. Відповідно, жінка може там встигнути те, що вона не встигла: стати теж... чи заробити більше грошей чи потратити цей час на себе, тобто теж якийсь загальне благо виростає. Теж там і по злочинності там є якісь показники, вже не пам'ятаю, але теж: вулиці, де багато пішоходів, велосипедистів, там менше трапляється злочинності, ну різної причому. Там це може бути навіть дивно деякі речі звучати: і вуличні пограбування і навіть більш серйозні злочини. Просто якщо на вулиці постійно люди, то

зłodіям краще, там де тихо і нікого нема, щоб тихо робити свої справи. Ну якось там загалом.

-Дякую. Ми вже перейшли за 30хв. Я вже тоді останнє питання задам. З ким би Ви ще порадили поговорити про адвокацію?

....

## Додаток 5. Інтерв'ю з Анастасією Макаренко, виконавчою директоркою ГО «U-Cycle» 13.06.2022

-Я хотів спитати про велорух поза «U-Cycle» . Що таке велорух в Україні загалом? Які організації, крім «U-Cycle» ? Який їх стан? Чи є «U-Cycle» найбільшою організацією в велорусі?

«U-Cycle» є найбільшою організацією, дійсно, однією з найперших в Україні. Мені здається, тут уже история умалчивает (рос.) типу, ну але ми з 2007 року... Може, якісь були ініціативи, але як зареєстровані ГО, мені здається, що ми були першими, саме як інституції, так. По-друге, ми дійсно є найбільшими, бо в нас там і команда є, і членська програма налічує понад 900 людей, там вже майже 1000. Ну тобто нема таких більше організацій, от. Але в принципі в якійсь формі велоорганізації як велоініціативи, велоклуби, зареєстровані юридичні чи неюридичні особи існують в дуже багатьох містах. От, іноді це історія, яка організується навколо лідера, навколо людини, яка навколо себе об'єднала якусь там тусовку, вони там кілька років чимось займаються. А саме отак от системно як інституція, працює небагато насправді організацій, от, тобто наша - найбільша в Києві. Дуже так ще потужно працює Одеська організація «Веловектор» , потім у Львові є «Львівська асоціація велосипедистів» , там франківська асоціація, вона була розпалась, а потім реінкарнувалась короче. Ну тоже така нормальна історія

-Але вони входять до УВМ? [«Українська велосипедна мережа» ]

Да, от дивись. В принципі найбільші - це всі, що входять в УВМ, це ті, які якісь притомні. Ну наприклад, є дніпровська асоціація, вона була активна на рівні Дніпра, ну наприклад от. Їхній очільник, голова, він типу загинув

зараз під час війни типу от, і там типу своя типу ця трагедія короче. І до того що, в кожному місті своя історія, і вона міняється також. Тобто бувають організації десь на піку, активні, потім не дуже активні, потім повертаються. Тому типу ну як би, те, як працюємо ми, оці всі типу наша донорська історія і т.д. - нас це стимулює бути системними і не випадати. Тобто в нас є якась типу ця преемственность (рос.), да типу що оця людина виходить з команди, то на її місці хтось шукає, хто забере її функціонал чи зони відповідальності. От, і виходить, що ті, хто члени УВМ, - це всі юридичні особи, тобто там от їх понад 20 зараз організацій. Тобто стаття на вікіпедії, мені здається, вона не оновлена, вона старіше. Для УВМ насправді розроблявся сайт, ми його так і не доробили. Тоже (рос.), це така типу історія, от як типу знаєш, от типу якщо ми вже робим собі сайт, то ми його вже доробляєм, знаєш, і гроші... А там він типу робився-робився, люди там десь потім порозбіглись, хтось там народив дитину і ще щось - ну і робота заглохла, тому я завжди топлю за оці типу інституційні історії. Да, типу, коли є контракти, коли є якісь домовленості, тоді типу... бо цей фан і фанк він є і він важливий, але це не системна історія. Тобто це така типу, знаєш, тут він є, сьогодні ми покаталися, десь там сходили на хайпі, а завтра тобі треба заробляти на життя, в тебе там сімейні якісь штуки, в тебе переїзд, ще щось, і ти випадаєш. От, але тепер про заслуги велоруху, да, ну тобто, що таке велорух український? Да, типу в принципі велорух український він досить активний, майже в кожному місті є якісь організації, ініціативи з велосипедного руху. Десь це більше спортивного спрямування, десь це більше урбаністи, десь це більше, наприклад, є така організація «Біла Ворона», вони от більш туристичні такі, вони чоловік і дружина, в них було двоє дітей, і вони почали об'єднувати навколо себе спільноту, щоб спочатку робити ці подорожі вихідного дня спільні, да, спільноту розвивали. Потім вони почали трохи адвокатувати, повчилися в нас на bike camp(i), і зареєстрували ГОшку, і от зараз ще й адвокатують на рівні міста саме і долучаються до

національних процесів. Ми як теж створювались, як київська міська організація, але, от пам'ятаєш, я розповідала, вперлись в якийсь момент, що щоб зміни відбувалися в місті, потрібно міняти на національному рівні. І ми коли почали щось подавати на національному рівні, то, виходить, це з точки нашої зору була неправильна історія, тому що хоть ми як київська організація і ніби задаємо повістку для всієї країни, коли в інших містах теж є велоактивісти, організації і т.д. І з точки зору цього от демократичності процесів було в якийсь момент... і ми щороку проводили «Велофорум» , тобто «Велофорум» , він проводиться з 2008 року, це якраз була оця платформа національна, це типу триденна конференція, куди приїжджали велосипедні організації з різних міст, представники мерів прогресивних і т.д. І ми запрошували дуже багато людей з-за кордону. Була історія така: ну типу success stories (кращі історії успіху), переймати кращий досвід, нетворкінг (мережування), та, щоб люди були на зв'язку, щоб розуміли, що в кого відбувається і об'єднувалися. От, і фактично на одному з велофорумів піднялося питання щодо створення якоїсь парасолькової організації. І це важливий формат, що це парасолькова [організація]. Тобто тут з одного боку зберігається ідентичність тих інституцій, да, але ну типу ми просто об'єднуємося для спільних... консолідуємо свої зусилля для чого? Для змін на національному рівні, бо вони стосуються всіх. Тобто від того, наскільки швидко і якісно будуть прийняті зміни, це вплине як на Київ, так і на Миргород, так і на Івано-Франківськ. От, і тому це з точки зору те, як ми працюємо. Тобто має бути партисипація, має бути забезпечення демократичних процесів і т.д. От, і виходить, ця історія навколо створення УВМ, там тривала дискусія, в якому форматі і т.д. десь кілька років, і в якийсь момент нас підтримав такий фонд Бьоля Генріха, він якраз підтримує інституційну спроможність розвитку мереж і т.д. І вони нам типу як би зафондували таке типу стратегічне планування на 3 дні, ми його провели тоді в Білій Церкві, бо на Київ не вистачило грошей [сміється]. І

типу по прайсу нам якраз Біла Церква підійшла. І от представники цих всіх організацій приїхали, і ми позвали Мар'яну Завіцьку, нашу типу фасилітаторку, і ми робили установчі збори, придумали формат, які будуть правила участі, скільки людей в раді, які задачі, і зробили стратегію на 3 роки. Таким чином утворилась УВМ. Тоді принципово вирішили не реєстрували, ну щоб тоже ну типу як би сказали, що ми, коли будемо підписувати листи, то підписується спочатку, наприклад, звернення до президента. Як воно підписується? Українська велосипедна мережа, дві крапки, а далі 20 організацій із містами в дужках. Це набагато потужніше.

-Тобто саме тому Ви її юридично не оформлювали? А як би її оформлювали взагалі? Як громадську організацію?

Ну юридично ми не оформлювали з різних причин. Тобто щоб мати юридичну особу не на папері, а таку спроможну, то це теж треба мати спроможність, треба люди, які будуть це адмініструвати, це податкова звітність, відкривати рахунки і т.д. І оскільки тоді «U-Cycle» вже мали ось цю всю спроможність, і ми тоді в принципі цю зустріч і організували, бо я за неї якраз... я тоді стала директором, і я пам'ятаю, як я звіти подавала по цих всіх чеках їхніх, хто там де їв що і т.д. От ми просто вирішили, що ну на даному етапі типу, якщо що, просто ресурс адміністративний будемо використовувати нашої інституції. Так багато хто працює. Ну це як типу, знаєш, вивести гроші на ФОП. Це не для інтерв'ю, але от загалом як інституцію, бо типу... бо нова інституція, вона теж має пройти якийсь типу шлях, щоб до неї з'явилась довіра і т.д. Новозареєстрованій організації дуже важко кошти якісь отримати і т.д., тобто це теж така історія. От, і ми вирішили такий формат, що тобто якщо якісь кошти заходять на нас, то ми їх адмініструєм, бо в нас є бухгалтер, директор, є печатка, є рахунки, є донорська історія, але ці кошти будуть спрямовані на діяльність

«Української велосипедної мережі». Всіх це влаштувало, тому що я ж кажу, на роботу як таку ходимо тільки ми, всі решта вони десь працюють. І та, ми це робимо чесно, тому є високий рівень довіри в велоспільноті. Нема такого як деякі асоціації загребли гроші під себе, і типу знаєш, бо таких дуже багато насправді історій. Зокрема, в екорусі був такий прецедент, коли найбільша організація, в якій були осередки по всій Україні, - вона розвалилася через це, через недовіру і недововленості по фінансовій частині. Бо коли в організацію починають заходити якісь мільйонні бюджети, то це по-різному сприймають. От, та, далі, чи є досягнення? З нашого боку як організації було 2 мотивації, чому бути... ми були як співініціаторами, тобто там десь 5 організацій, це такі от найбільші міста: Львів, Одеса... - ми тоді домовились: давайте работать (рос.). Тому що, по-перше, з точки зору типу, як я вже сказала, національні зміни стосуються всіх міст, відповідно, думка всіх міст має бути врахована, ми маємо, як мінімум, спитати. Це те, чого часто в нас держава не робить, да? Прийняла якесь рішення...Тобто ми оцей підхід хочемо як би інший, да, коли є партисипація, коли є включення всіх і т.д. А з іншого боку ми теж розуміли, що для того, щоб бути більш потужним адвокатом на національному рівні, то коли приходить «Асоціація велосипедистів Києва» - це одна історія, а коли приходить УВМ, в яку входить 20 організацій, ми ж таким чином сильніші. Тобто це от таких 2 типу було: йти спільним фронтом і тиснути, а з іншого боку - ну типу зробити це максимально зрозумілим і людей включити, ну і насправді не завжди в цих організаціях, які є в УВМ, відбувається щось на локальному рівні. Тобто іноді вони пасивні на локальному рівні, але вони включаються на національний. От в нас є такий Саша Прохоров в Одесі, що от він дуже активно включався в тему ПДР, бо це от його тема, і він просто дуже активно долучився. От, як ми потім далі працюємо? Наприклад, запускаємо там, якісь там були в нас по стратегії, напрямки: зміна ПДР, національна велоstrатегія, швидкісні режими, тобто



все те, що іде на національний рівень, приймається кабміном або парламентом, або на рівні президента офісу і т.д. От, як ми працюємо далі? От я вже кажу по факту. Виходить, ініціатива від УВМ в принципі, від інших організацій УВМ ніколи не йшла, і ми вже навіть кілька разів на це ображались, але нема чого ображатися, треба просто визнати, що ось так от воно...Ну от що типу нема такого, що от зараз прийшла Одеса і сказала, ну це не для інтерв'ю, але як показує досвід типу, ну не йде від них ініціатива, і на це є пояснення: просто в людей по-іншому трошки пріоритет по часу і т.д. От а в нас типу, в нас ще, виходить, стратегія організації «U-Cycle» , вона синхронізована з стратегією УВМ, ну бо наші цілі на національному рівні - це цілі, які в УВМ, в принципі, вона така. Ми вже своєю чергою шукаємо можливість реалізовувати якісь довгострокові речі як національну велостратегію, да от, але типу відразу проєктуємо, дизайнуємо так проєкт, щоби туди була включена УВМ максимально. От наприклад, національна велостратегія, коли ми її запускали, то в нас взагалі називалося «адвокація національних велостратегій: посилення спроможності велосипедної мережі задля якихось там змін» короче. Тобто виходить, що всі наші проєкти, вони націлені на посилення спроможності цієї УВМ. От, і ми так коли дизайнуємо, ми можемо найняти дуже класного експерта, заплатити гроші, людина напише цей документ, а ми будуємо всю роботу так, що ми організуємо там якісь триденні воркшопи, куди всі приїжджають, ми будуємо роботу так, щоб зібрати з усіх пропозиції, все опрацювати. От Віка, це вона зараз сидить, я вас потім познайомлю, вона працює над велостратегією. І ми в грудні робили такий триденний воркшоп по національній велостратегії, приїхало 50 людей, і ми працювали над картою. Віка, вона проєктантка, і вона цю карту зводить в один тип от, ну там типу нема проєктантів, вони просто знають напрямки, вони побудували собі так роботу. Коли ми потім подаємо ці напрацювання в міністерство, то ми подаємо їх від імені УВМ, і всі підписуються, от. Тому тут як сказати. Сказати, що це прям досягнення

«U-Cycle» на 100% - ні, бо там є участь всіх, так, але виходить ну типу як би якщо взяти всіх типу, хто є рушійною силою в цьому процесі типу системи змін, то все таки наша організація, але в першу чергу через те, що ми маємо цю спроможність і це співпадає з нашими цілями. Тому ми завжди пишемо, що ми спільно з УВМ проадвокатували успішно. Коли ми про себе пишемо, то ми завжди про УВМ згадуємо. Але сказати «що таке УВМ»? Розумієш, нема такого, що є УВМ, а є ми. Тобто воно ось таке. Тобто УВМ - це більше, знаєш як, це інструмент адвокації, ось ця інституція парасолькова, інструмент впливу, та, а з іншого боку - це паралельно, пам'ятаєш, я розказувала, в нас є 3 стратегічні напрямки: один - це адвокація національних/локальних змін, інша - це розвиток мережі агентів змін і посилення спроможності, тобто це для нас стратегічна ціль, тому що ми розуміємо, коли ну як би спроможні інституції, то оці зміни адвокаційні можливі, бо їх треба комусь робити типу от. Ну отака історія. Тому що таке український велорух? Він активний, він динамічний, за словами патрульної поліції: «VELOактивісти - це, - даже (рос.) велосипедисти, - найбільш проактивні громадяни», тому загалом ці велоактивісти в містах це і активісти в інших також темах, тобто це якась позиція активного громадянина, шось типу такого.

-Дякую. УВМ є єдиною велосипедною організацією, об'єднанням парасольковим? Більше нема?

Не, ну наприклад є ще федерація велоспорту, але це спортивна. Ну з точки зору велотранспорту - да, більше нема. Ну є там, наприклад, якісь групи в фейсбуці: «Cycling club of Ukraine» (англ.), наприклад, там 10 000 людей, ну це просто паблік в фейсбуці, є «ВелоУкраїна», тобто це просто паблік в фейсбуці, де кожен другий пост - це просто якась гола баришня на велосипеді типу ну короче. Тобто є формат спільноти, а є організації,

спільнот клуб да типу от. От ми свого часу з низової ініціативи, які виростають в організацію. Тобто як організацій ну десь 20-30.

-Угу. Дякую. Чому не всі організації долучились до УВМ?

Ну не можна в один день взяти і долучитись до УВМ. Це типу треба подати пакет документів, треба щоб зібралася рада, щоб проголосували і т.д. На той момент ми змогли зконтактували, зголосилися...засновували, виходить, УВМ 12 організацій. Зараз туди ще додалось 8. І за них проголосували в 21-му чи 20-му році. Плюс 8 організацій. Ну для нас теж цікаво. Для нас це теж таке колегіальне...Тобто дивись, головним...керівним органом УВМ є рада, в яку входить 5 людей з різних міст, і вони вже приймають рішення, да. От тому типу для галочки...хочуть брати організації, які, по-перше, типу підтримують місію, цінності: ну типу велотранспорт там і т.д. Ну так само як нам буває люди пишуть: «Я за велоспорт» . Ну окей, це типу хорошо(рос.), але це не про нас. Велоспорт - це теж добре, але це не про нас. От, а по-друге, які якимось теж готові активними бути, ну бо типу...

-Угу. Якщо коротко, то основні здобутки УВМ - це національна стратегія, зміни до ПДР і...?

Да, є, конкретно. Перший здобуток - це внесення до національної транспортної стратегії блоку про велотранспорт, бо перша національна транспортна стратегія 2030 України, яку в 18-му році... вона не мала блоку вело взагалі

-Як в «Changing cities» . Вони внесли це в міський закон про мобільність.

В мене є про це стаття, я до речі, тобі цей... Там про велостратегії, там є описана ця вся історія.

-А ще, коли я говорив з Богданом Лепявко...

Ти говорив з ним?

-Та, він згадав про Київську Велораду. Це стосується УВМ?

Ні, на рівні Києва - я зараз розкажу. Там є теж історія... Національна транспортна стратегія, я тобі зараз скину, там якраз про УВМ все написано, прочитаєш. Можеш тоді послатися. Ну типу от да, навесні 2017 року ми проадвокатували оцю штуку, потім Укрзалізниця - це теж було спільно, і от взагалі дуже хороша історія. Коли з поїздів інтерсіті викинули вело, ми дуже сильно, швидко сконсолідувались...

-Я пам'ятаю ще якось розмовляв з Романом Лозинським, депутатом з Голосу, і він казав, хваستався, що він там на поїзді в Славсько чи що додав типу веліки. Це була суто його ініціатива? Ви не причетні до цього?

Ну він мав можливість. Ми тоді інтерсіті тільки. Оці типу інтерсіті - це дуже прикольна була історія, типу не було такого, що це якийсь там донорський проєкт чи ще щось. Ми дізнаємось, хтось пише: «Всьо, ми відправили в перевезення інтерсіті, не можна велік» . Тому ми всі давай типу цей... Ми робимо спільну заяву, це був дійсно гугл-док, який редагували всі. Я тоді пам'ятаю, лідерство взяв наш Вадим, який в нас був національний координатором. Ну це була просто його ініціатива. Тобто в принципі воно так. Хтось бере лідерство, наприклад, створює якийсь гугл-док, та, для заяви. І в принципі алгоритм схожий. Потім цю заяву всі типу там

доповнили, які там знають, був кол (дзвінок), потім всі підписались, потім ми розіслали цю заяву, кожна організація під своєю печаткою надіслала цю заяву на Укрзалізницю, а потім ще люди, члени цих організацій, почали штурмити укрзалізницю своїми зверненнями публічними. І в нас вийшло 963 звернення. Укрзалізниця зобов'язана відповісти на кожне протягом якихось днів. Вони там чуть не посивіли. Вони сказали, що ми їм заблокували... Потім вони нас позвали на переговори, ми ходили в цей центральний офіс, і я до того, - я якраз про це в «Ukrainer» (і) (англ.) розказувала, - і потім вони кажуть: «Ви паралізували нашу роботу» , що типу це було настільки... але це змусило їх відреагувати і не проігнорувати. От і це було тим, що ми потім назвали «міні-адвокаційна кампанія» , яка була дуже швидка, тобто вона була десь тривалістю в місяць, але навколо якої всі консолідувались дуже швидко, от, дуже прикольна типу історія. Да, ПДР також. Ну і національна велоstrategія. Ну і зараз ми будемо рухати швидкісні ліміти теж...Ну а також ми проводимо для УВМ байк-кемпи, це щоб посилювати спроможність, це такий табір для велоактивістів, де ми вчимо, як адвокатувати, розвивати інституції, робити промо-заходи. І зазвичай туди приїжджають вже якісь представники молодих велоініціатив, часто ще незареєстрованих. Але от там типу через пів року-рік вони реєструються у вступають в УВМ, тобто вони проходять якийсь органічний шлях інтеграції в оцей велорух національний.

-Зараз більше організацій в УВМ, ніж в вікіпедії написано?

Та, зараз 20. От якраз оці останні 8 - це були учасники байк-кемпу останнього. А взагалі вообщє перший раз, коли ми про УВМ заговорили, що треба його якось створювати, ми тоді говорили як велосоюз. Ми тоді проводили перший байк-кемп, це був 2014 рік, в Ворохті, в Карпатах, туди приїхали представники 20 різних організацій, і на той момент це були теж

такі низові активісти, ну зараз це все директори і голови різних організацій в різних містах, і вони фактично й стали засновниками, тобто ми тоді з ким ми були біля...ну це взагалі була ідея біля ватри, що нам треба всім об'єднатися в щось таке, щоб лишатися от. І через кілька років оці типу люди з 12 організацій створили УВМ за спільною згодою.

-Окей. Дякую. Наступне питання: чи є якась співпраця у Вас з організаціями поза УВМ?

Да. Ми, наприклад, по питаннях безпеки руху співпрацюємо з «CEDEM» (ом), знаєш да, бо в них є кампанія забезпечення дороги, і ми були одним із співзасновників... ну ми вже тут як «U-Cycle», але, наприклад, ми тоді ну як би якщо ми з «U-Cycle» системно працюємо з «CEDEM» (ом) по безпеці, але коли є якісь отакі теж типу на рівні законодавчих ініціатив, то ми поширюємо цю інфу на УВМ, і вони теж підтримують, наприклад. Підтримують, коментують і т.д. Просто ми тут в Києві, і те, що робить «CEDEM», воно на рівні Києва, і це теже, до речі, такий момент про... про чий досягнення. Типу зазвичай щоб відбувалися зміни на національному рівні, треба ходити на ці всі зустрічі в кабінети, і питання локального контексту, да. Ми тут в Києві, нам простіше це робити, да, типу от. Все таки, коли дуже крута Аня в Кривому Розі, дуже крута, Анна Атаманчук, у них «ВелоКривбас» типу, ну вони в Кривому Розі, і це типу зразу типу історія. З «CEDEM» (ом) співпрацюємо, ще є такий маніфест забезпечення дороги, куди увійшли там і спільнота електрокарів і там якісь дитячі організації, які там за безпеку і т.д., туди увійшло «ДоступноUA» і т.д., тобто все, що пов'язано з безпекою на дорозі. І туди зайшла повним складом УВМ. Тобто оцей вже маніфест забезпечення дороги, він налічує понад 30 організацій. Зараз я теж скину. Тобто це більш така широка коаліція... Бо типу УВМ все таки створена, щоб адвокатувати велотранспортні зміни, а типу маніфест,

він ж загалом про безпеку руху, але яка є важливим компонентом оцієї велотранспортної історії. І зараз я тобі «Я за вело» скажу ще. От [показує на своєму ноутбучі сторінку], громадські організації підписали маніфест забезпечення правил... Так, тепер про спільна ще проєкти. І ще є кампанія «Я за вело» 2 рази - 2015, 2020 рік. Це була абсолютно теж консолідована позиція. Ми спільно це все робили типу. І спільно придумували, спільно це все дизайнували. Відео робила Полтава, сайт - Запоріжжя, там кожне місто координувало в своєму місті, тобто це взагалі дуже така горизонтальна історія, кампанія «Я за Вело» .

-Чому Ви перейменувались на «U-Cycle» ?

На це є кілька причин. Від банального, оце АВК було постійно: «Ви шо канфєти?» Короче, я вчилась в УКУ, в мене був однокласник, я два роки з ним провчилась, він з Тернополя типу, і він директор фонду дитячого благодійного, і він дітьми-сиротами займається. І він такий: «О, АВК-АВК, АВК давали цукерки нашим дітям, класна організація» . Я кажу: «Так, [сміється] Андрію, що за прикол, ти шо прикалуєшся?» . Ну тобто, по-перше, за це плутали, з цим АВК. По-друге, наш логотип дуже кілька разів стирали, останній раз це була «Воля» там зробила вже якусь цілу кампанію під цей спінер, а в нас був цей спінер ще до того, як він став модний. От, і нам не подобалось, бо нас сприймали як якусь типу... «Асоціація велосипедистів Києва» як якийсь типу клуб любителів, або там якесь міністерство, плюс оця прив'язку з Києвом, вона була актуальна, поки ми в 2014-му році не вийшли на національний рівень, і постало питання, ми приходимо з проєктами ДБН(ів), ДСТУ і т.д, але типу ніби ми представляємо київську організацію, і одразу до нас питання: «Якщо Ви - київська організація, то займайтеся питаннями Києва» . Розумієш, да. А ми поїхали потім в громади, ще щось і т.д. І другий момент - ну нам не подобалось. Для мене це якийсь баян такий рідкий (рос.), ось ця «Асоціація

велосипедистів Києва» , Спілка письменників України - це якийсь такий радянське бачення оцього всього, і ми типу теж робили кілька таких сесій, що ми хочемо, що має бути в назві. І «U-Cycle» , вона для нас була якоюсь такою більш сучасною, і по-друге, вона зняла з нас оцей... ми хотіли звучати як експертний центр типу, шось таке. І вона показала цей рівень «yoU-Urban-Ukraine». Теж ця ідея, що типу потрібність така. От, тобто назва перестала відповідати тому, хто ми є і комунікувати, чим ми займаємось. І навпаки створювала хибне уявлення, ким ми є.

-Дякую. Можна коротко про Київську велораду. Як вона утворилась?

Да. Я тобі зараз навіть знайду протокол. Це є історія. І це є дуже хороша адвокаційна історія.

-Це не те, що ти казала, що Ви там просунули якусь посаду в КМДА чи в департаменті транспортної інфраструктури, що там була жінка...?

Ксенія. Це було ще раніше. Не-не. Велорада - це вже пізніше. Тобто, перше, взагалі Велорада - це як громадський орган, створений як ... дивись...

-І чи є такі штуки в інших містах?

Ні. Такої як велорада нема. Це був унікальний формат. Короче відбулося ось 15 червня [показує на веб-сторінку про протест на ноутбучі] в 20-му році, був такий лежачий протест, це якраз ковідна штука. Я ще була з пошкодженою ногою, пришкутьгала [сміється] на таксі на цю штуку короче. Сталося смертельне ДТП, і ми навіть не знали, хто загинув. Тобто просто була інформація. Ну типу не знали прізвища, не могли



ідентифікувати людину і т.д., от але спільнота дуже швидко там... це сталося ніби в п'ятницю чи в суботу, і на понеділок на ранок під КМДА вийшли... був лежачий протест за форматом, як оце в Берліні. Ти з Міхаелем спілкувався?

-Та

О, він чудовий, та? Та, такий, в них дуже просто... Це ж ми були в Берліні, то ми були в них в гостях, і в нього типу ця дружина, урбаністка Іканиш, вона з Киргизстану.

-Та, він казав.

Да, ну тобто чудові. От, да [читає], «досить смертей на дорогах. 200 велосипедистів з плакатами заявили, що не будуть більше терпіти смерті на дорогах» . І кричали там Кличку і т.д. І до нас тоді вийшов Олександр Густелєв. Він був першим заступником по транспорту Кличка. От. І запросив представників протестуючих в кабінет короче. От, і тоді він нас оце пішли: був Богдан, Аня Даниленко (це організаторка «Велодня» ), Олександр Юржицький (класний дуже юрист, і він був в нас раді), Саша Рак, який організовував протест, ти знаєш Сашу Рака? Денис Маляка - це наш нинішній голова, Віталій Сак зараз в КМДА взагалі працює. Це ми до нього на зустріч мали йти. Сергій Карчук - він організатор Велосотки і він депутати Київради.

-А Олександр Рак є членом організації?

Ні. Рак є аналітиком, ми з ним співпрацюємо. Це теж типу. В нього ж нема типу своєї організації. От ми просто, ми коли робили оцей двіж проти

SAGA(i), коли велодоріжку тоді хапанули. Тоді, пам'ятаєш, да. Знаєш цю історію?

-Нє-нє. Не знаю.

На проспекті Перемоги типу «SAGA [development ]» (англ.) відкривала свій будинок.

-А-а-а знаю. Вони поставили бетонні блоки.

Вони взяли відрубали шматок велодоріжки і зробили там автопаркову для супермаркету, який мав відкритися. Та, і короче це був прецедент. І вони зайшли, і були якісь домовленості... ну ми йшли на цю акцію, у нас були вимоги. Там шось 14 пунктів і т.д. Тобто ми завжди виходимо на всі акції не просто покричать, а з конкретними вимогами зробити то-то-то. [показує таблицю на ноутбуці]. Такі типу, бачиш? А потім ще навіть трекали стан їх.

-Угу

Да-да-да. Ми серйозна організація. Ну типу да, коли там люди завжди...Ну та, це все професійно дуже. Ну типу... І типу потім розписано....

-Вони щось виконали?

Щось да, щось ні, щось в процесі, щось неможливо виконати. Вони пояснюють. І ми зразу розписали, який орган [показує в таблиці графу відповідального за виконання вимог протестувальників] - Центр організації дорожнього руху, Київавтодор, Житлоінвестбуд, ДТІ, і ось, дивись, і ще й писалося прізвище людей. Ну бо типу якщо просто щось вимагати, то вони

просто скажуть «добре, ми зробимо» і все. Ти не зможеш ніяк це контролювати питання. Я тобі це скидаю теж.

-А чи є у Вас загалом якісь проєкти з цими...? Буває таке, що Вам ЦОДР пише типу: «поможіть» , ще щось, «проконсультуйте, бо ви експерти» . Чи є у Вас якась співпраця з органами влади?

Да-да-да. Дай я зараз це завершу. Так щас. Да короче. І вийшло, що вони зайшли з своїми цими вимогами. І оскільки Сашко Юржицький взагалі юрист, і він такий: «Давайте делать протокол (рос.)» . І вони зробили протокол за результатами цієї акції і наших вимог. Під тим протоколом підписалися всі на світі: і Густелев, і наші. Бачиш, от [показує сторінку на ноутбучі], трошки стаття ця злетіла канешно. Не, мабуть тут нема.... Ну короче за результатами цієї штуки, в мене є десь цей протокол, я тобі можу, якщо що, його надіслать, і ти його можеш навіть як додаток додати. Це типу бланк, там є підписи всіх типу сторін, і за результатами цієї історії, вони сказали, давайте створювати якийсь...А, бо ми ще ж йшли не як «U-Cycle» , там були «U-Cycle» , «Велосотка» , «Велодень» - там були різні велоініціативи Києва. І до речі, ти питаєш, чи ми співпрацюємо ще з якимись типу. Є різного спрямування велоініціативи в Києві з різною метою, але ми завжди об'єднуємось, коли йде протестна акція якась, коли протест проти ДТП і так далі. Це теж завжди те, що об'єднувало київську велоспільноту. Бо зазвичай типу київська велоспільнота вона в такому... або вона не співпрацює, або вона ще може бути навіть в такій неформальній контр-шототам, типу тим не нравиться то, ну є якась така історія. Комуś не подобається, що ми ходимо... що ми робимо якісь донорські проєкти. Нам не подобається, що там на «Велодні» , наприклад, бухають щз шашликами. Ну короче це не для протоколу. Ну тобто є якісь ціннісні розходження, але типу ціннісно, коли це ДТП, життя людини, ми всі

сходимось, і йдемо спільним фронтом. І за результатами був протокол, і потім на основі цього протоколу 2 роки адвокатували всі питання по Києву. І те, що в Києві побудували, якісь там питання вирішували, то це було наслідком цього протоколу, там де вся ця велоспільнота об'єднана. І виходить, що всі хто були активні, співорганізатори цієї акції, на основі них утворився орган, який називався «Велорада» . Туди увійшли 10 чи 20 людей. Я зараз не скажу. Цей список був погоджений містом, і ці люди мали право приходити на наради, які тематичні по вело. І коли ти питаєш, чи ходимо ми? Ходимо. На основі цієї велоради. Це як би мандат ходити на ці зустрічі і експертно коментувати. Тому що це теж проблема насправді. Не мають бути ці зустрічі, ну коли на них прийдуть всі-всі-всі, то це не означає, що якщо людина-користувач, то в неї позиція правильна щодо цього. Ну отак.

-Окей. Дякую. Хочу спитати ще про закордонний досвід. Як Ви його забираєте, переносите? Я знайшов схожість, ти казала, що «U-Cycle» схожий на «Changing cities» . Ні, це не ти казала. Це Міхаель Шульте казав, що «U-Cycle» схожий на «Changing cities» .

Або «Changing cities» на «U-Cycle» [посміхається]. Тому що вони пізніше створились, чим ми.

-Чи якось ви берете закордонний досвід і імплементуєте в своїй організації? От той же білий велосипед - це ж міжнародний символ, як я розумію.

Ну та-та. Білий велосипед, день протеста, тобто це абсолютно така історія. Тактичний урбанізм, коли малюється велодоріжка на вулиці і т.д. Як ми беремо? Ну типу загалом день паркування, «bike to work» (англ.) - це все міжнародні рухи, ми привозимо цей досвід сюди і організовуємо на наш

манер. Типу і вставляємо туди якусь типу ціль. «Bike to work» - це можливість нагадати меру Кличку, що треба створювати нові кілометри, наприклад. Наприклад, якщо це die-in (англ.) протест, це про те, що життя людини - найвища цінність, люди не мають гинути на дорозі. Якщо люди гинуть на дорозі, то місто має побудувати таку інфраструктуру, щоб вони не гинули і т.д. Ну типу от. Ну в принципі велорух він такий досить солідарний у всьому світі. Тобто це ж як би понятно, що є якась специфіка, унікальність своїх міст, країни, менталітету, але загалом проблеми плюс-мінус всі однакові. Немає або погана інфраструктура, люди гинуть, не дуже багато користувачів не тому, що люди не хочуть, а тому, що немає можливості і т.д. От.

-Окей. Дякую. Коротке питання: чому Хрещатик перекривають в суботу? Це схоже на ciclovía (ісп.).

Ну взагалі уже ж не перекривають.

-Чи знаєш ти, чому це з'явилося?

Ми тоді підтримували цю ініціативу. Це навіть, напевно, було на 14 лютого, вона називалась «Закохані в Київ», щось таке. Це була така традиція, що Хрещатик перекривають на вихідні. В Києві взагалі є проблема - в Києві немає пішохідних зон. Да типу, в багатьох, в майже усіх містах... мені здається, що Київ довгий час лишався єдиним містом обласним, де немає пішохідної зони. І потім тільки там оцей шматочок Сагайдачного, Контрактова - так же ж не було завжди. Да типу от. Андріївську там зробили частково пішохідною і т.д. І Хрещатик - це була єдина вулиця, яку перекривали на вихідні, тобто вона не була постійно пішохідною зоною. А взагалі типу пішохідні зони - це типу практика прогресивної транспортної

політики людиноцентричного міста і т.д. Це не тема цикловії. Типу люди на вихідних ідуть гуляти містом, і їм має бути комфортно, приємно, вони мають насолоджуватися містом, а не тулитися по вузьких тротуарах запаркованих. І Хрещатик - це була довго... це була київська традиція, що на вихідних Хрещатик перекритий. Там відбуваються різні заходи і т.д. А потім в якийсь момент - це був то лі 17-й, 18-й рік, сесію Київради приймають, щоб відмінити перекриття Хрещатику на вихідний. І це якраз було десь типу цей, і Хмарочос тоді, оці міські організації, спільно з нами, ініціює акцію «Закохані в Київ» , так, і де от типу проти оцього рішення. І мені здається, що там типу...[відволікається на знайомих]. Так, закохані в Київ. Ось, бачиш [показує веб-сторінку на екрані ноутбуку], я тобі скину.

-Це в новинах, та?

Да-да. Я просто знаю, де їх там шукать, то я тобі їх скидаю. Ну от прочитаєш. Зато будеш мати конкретну інфу, на що послатися, а не оцифровувати там від мене... «Київ планує повернути Хрещатик» раз....

-Можна ще коротко, поки тебе не вкрали? Які є організації поза УВМ якісь великі? Щоб пошукать, подосліджувать їх? Можеш просто назви

Українські чи які?

-Українські. Ну поза УВМ.

Ну я дуже раджу «Львівська асоціація велосипедистів» . Я їх завжди називаю «Львівська асоціація велосипедистів Києва» (ЛАВ), «Львівська асоціація велосипедистів» - це Матвій Шкиряк.

-Вони поза УВМ?

Ні, вони в УВМ. Ну дивись, ти всі кого, ти хочеш кого досліджувати, вони всі в УВМ, просто вони мають свій унікальний пласт роботи. Я би радила ЛАВ, я би радила «Веловектор» одеський, я би радила Аню Атаманчук «ВелоКривбас» . Вона здається, в велорусі довше, чим ми всі взяти. Я тобі скину людей, з яким можна поспілкуватися. Оксана Цимбалова, вона зараз в Ірландії. Потім...» ВелоКривбас» , Запоріжжя - «СпільноХаб», Аня Дворна, дуже гарно вони працюють. Ну, до речі, от бачиш, це єдина організація, яка стала займатись велорухом на рівні Запоріжжя так системно як «U-Cycle» . Вони пішли нашим форматом. Це «СпільноХаб» . Вони зробили велоконцепцію, в них є свій підхід, але вони як організація, їх підтримує USAID, вони там ще з Оленою Рибій співпрацювали ці планували співпрацювати. Тобто вони пішли оцим нашим шляхом системної роботи, розвитком експертизи, своєї впливовості. От, «СпільноХаб» Запоріжжя, ну в Харкові там досить такий цікавий велорух, андерграундний. І він масштабний з одного боку, бо харківський велодень, він найбільший. Ну там була дуже класна їхня одна з лідерок, Вікторія Смагіна, вона ретро-круїзи робила тоді, вона померла. В неї там якась хвороба була....Ще є цікава Івано-Франківська організація, там Юра Семчишин. Я тобі всіх скину. Юрій - засновник франківської «Велосотки» . Дуже такий класний чувак. Я тобі їх всіх скину. Захочеш - поспілкуєшся. В кожного міста своя унікальна історія адвокації. І те, як вони включаються в національний рух.

-А в них є сайт? Бо я просто не певен, що встигну.

Ну в них нема такої...В когось є, мабуть. Але переважно в них сторінки на фейсбуці, тобто вони активні, але такої цілісної комунікаційної історії, в них не завжди це є. Хоча вони дуже класні всі.

-Всьо. Окей. Я не буду тебе затримувати. Дякую Дуже.

Якщо що, пиши.



## Анотація дипломної роботи

**Тема:** Велорух як практика громадського активізму: кейс-стаді адвокаційних стратегій представників велоруху в Україні та світі

**Студент** Дзюбинський Денис Ігорович

4-го року навчання факультету соціальних наук та соціальних технологій  
НАУКМА

**Науковий керівник:** старший викладач та кандидат наук О.В.Рибій

**Рецензент:** А.В. Макаренко

Захищена “ \_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 2022 р.

### **Короткий зміст роботи:**

В роботі описано надано характеристику велоруху, досліджено його історію та вплив на різні суспільно-політичні рухи, проведено кейс-стаді представників велоруху в Німеччині, Колумбії, США та Китаї, описано кейс української громадської організації «Асоціація велосипедистів Києва», висвітлено основні перепони до розвитку велоруху в Україні