



**КРЕМЕНЧУЦЬКА МІСЬКА РАДА
ПОЛТАВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
XXIV СЕСІЯ МІСЬКОЇ РАДИ VII СКЛИКАННЯ**

РІШЕННЯ

від 20 липня 2017 року
м. Кременчук

**Про затвердження Міської цільової
програми облаштування та розвитку
велосипедної інфраструктури у м. Кре-
менчуці на 2018 рік**

З метою популяризації велосипедного руху та його зростання, як додаткової можливості пересування мешканців міста, збільшення кількості велосипедистів та користувачів велосипедних доріжок у місті, сприяння розвитку малого підприємництва та економічного зростання міста, зменшення інтенсивності руху автомобілів на дорогах загального призначення, скорочення хаотичного паркування автомобілів на тротуарах та газонах, з урахуванням Концепції розвитку велосипедного руху у м. Кременчуці на 2017-2027 роки, затвердженої рішенням Кременчуцької міської ради від 04 квітня 2017 року, враховуючи лист Українського науково-дослідного інституту проектування міст "Діпромісто" імені Ю.М. Білоконя від 27.12.2016 № 3-3129, керуючись ст. 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» Кременчуцька міська рада

вирішила:

1. Затвердити Міську цільову програму облаштування та розвитку велосипедної інфраструктури у м. Кременчуці на 2018 рік (додається).
2. Управлінню житлово-комунального господарства виконавчого комітету Кременчуцької міської ради та комунальному виробничому підприємству «Кременчуцьке міське управління капітального будівництва» після виконання Міської цільової програми облаштування та розвитку велосипедної інфраструктури у м. Кременчуці на 2018 рік підготувати та винести на розгляд сесії Кременчуцької міської ради Програму реалізації схеми організації велосипедного руху в м. Кременчуці на 2019-2020 роки.
3. Оприлюднити дане рішення відповідно до вимог законодавства.
4. Контроль за виконанням рішення покласти на заступника міського голови Кравченка Д.В., постійну депутатську комісію з питань промисловості, будівництва, підприємницької діяльності, побутового, торговельного обслуговування та регуляторної політики (голова комісії Шевченко М.І.).

Міський голова



В.О. МАЛЕЦЬКИЙ

Додаток
до рішення міської ради
від 20 липня 2017 року

Міська цільова програма
облаштування та розвитку велосипедної інфраструктури
у м. Кременчуці на 2018 рік

Паспорт міської цільової програми

№ з/п	Назва:	
		Міська цільова програма облаштування та розвитку велосипедної інфраструктури у м.Кременчуці на 2018 рік
1	Підстава для розробки	Рішення Кременчуцької міської ради від 04 квітня 2017 року "Про затвердження Концепції розвитку велосипедного руху у м. Кременчуці на 2017-2027 роки"
2	Нормативно-правова база Програми:	Закони України "Про місцеве самоврядування в Україні", ДБН В.2.3-4-2000 "Автомобільні дороги", ДБН В.2.3-5-2001 "Вулиці та дороги населених пунктів", Правила дорожнього руху, ДСТУ 4100-2002 "Знаки дорожні. Загальні технічні умови, правила застосування", ДСТУ 4092-2002 "Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки", ДБН 360-92** "Містобудування. Планування і забудова міських та сільських поселень"
3	Розробник Програми:	Управління містобудування та архітектури виконавчого комітету Кременчуцької міської ради.
4	Учасники Програми:	Кременчуцька міська рада, виконавчий комітет міської ради, управління містобудування та архітектури виконавчого комітету Кременчуцької міської ради.
5	Відповідальний виконавець	Волощенко О.Г. - начальник управління містобудування та архітектури виконавчого комітету Кременчуцької міської ради

6	Мета Програми:	1. Сприяння розвитку велотранспорту, як додаткової можливості пересування мешканців міста. 2. Збільшення кількості велосипедистів та користувачів велосипедних доріжок у місті. 3. Сприяння розвитку малого підприємництва та економічного зростання міста. 4. Зменшення інтенсивності руху автомобілів. 5. Скорочення хаотичного паркування автомобілів на тротуарах та газонах.
7	Терміни реалізації Програми:	2018
8	Реалізація Програми:	Розроблення схеми організації велосипедного руху.
9	Орієнтовні обсяги фінансування	Міський бюджет в сумі 336 тис. грн (на підставі листа Українського науково-дослідного інституту проектування міст "Діпромісто" імені Ю.М. Білоконя від 27.12.2016 № 3-3129)
10	Очікувані результати Програми	- поліпшення якості життя мешканців міста; - поліпшення екологічної ситуації у місті; - збільшення інвестицій у місто; - профілактика серцево-судинних та інших захворювань; - залучення значної частини населення, зокрема, молоді до ведення здорового способу життя; - створення додаткових занять для дітей та молоді, змістовне дозвілля; - запровадження традиційного сімейного активного відпочинку; - зменшення загазованості; - зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод за участю велосипедистів; - ріст популярності велосипедного руху; - оздоровлення учасників велосипедного руху; - покращення дисциплінованості учасників дорожнього руху.
11	Контроль, корекція та оцінювання Програми	Систематичний моніторинг реалізації програми та її фінансування

1. Загальні положення

Заходи Програми базуються на Концепції розвитку велосипедного руху у м. Кременчуці на 2017-2027 роки, що була затверджена рішенням Кременчуцької міської ради від 04 квітня 2017 року (далі-Концепція).

Фінансування забезпечення Програми здійснюється за рахунок коштів міського бюджету, в межах коштів, передбачених на відповідний фінансовий рік.

Термін реалізації Програми — 1 рік.

Задача реалізації Програми – замовлення та розробка схеми мережі велодоріжок у м. Кременчуці ДП Українським науково-дослідним інститутом проектування міст “Діпромісто” імені Ю.М. Білоконя та затвердження схеми мережі велодоріжок у м. Кременчуці рішенням Кременчуцької міської ради.

Програма пропонує наряду з облаштуванням велосипедних доріжок розвивати велопаркувальну мережу міста.

Нормативно-правова база, на підставі якої розроблені заходи міської Програми: ДБН В.2.3-4-2000 "Автомобільні дороги", ДБН В.2.3-5-2001 "Вулиці та дороги населених пунктів", Правила дорожнього руху, ДСТУ 4100-2002 "Знаки дорожні. Загальні технічні умови, правила застосування", ДСТУ 4092-2002 "Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки", ДБН 360-92** "Містобудування. Планування і забудова міських та сільських поселень".

У Програмі вживаються терміни в такому значенні:

велодоріжка – це захищена інфраструктура для велосипедистів, фізично відділена та відокремлена від головної автомагістралі бордюром, травою, смугою насаджень чи узбіччям з гравію, розташуванням на різних рівнях, і/або іншими фізичними перешкодами, які запобігають проїзду моторизованих транспортних засобів. Ця інфраструктура повинна, тим не менш, забезпечувати необхідну оглядову можливість, особливо на перехрестях. Іноді це – «інфраструктура поза дорожнім рухом», тобто це широка категорія, яка охоплює все, крім зміни фізичних якостей дорожньої поверхні. Це, наприклад, спеціальні велосипедні знаки, тимчасові та постійні перешкоди, які обмежують доступ автомобілів;

велосипедна смуга – ділянка шосе проїзної частини, позначена смугами, знаками і/та маркуванням тротуару, такими як символи велосипеда, які вказують на те, що пріоритет у її використанні належить велосипедистам. Візуально відокремлена від прилеглих дорожніх смуг для моторизованих транспортних засобів. Велосмуги використовуються як для одностороннього руху (якщо вулиці є з двостороннім рухом) в одному напрямку з потоком автотранспорту на прилеглій смузі, так і двосторонньому (на вулицях з одностороннім рухом) як вело смугу зворотного напрямку. Там, де дозволено паркування, вело смуга знаходиться між смугою для паркування та смугою з наскрізним дорожнім рухом автотранспорту;

велоінфраструктура – це сукупність заходів по облаштуванню доріжок, парковок, перехресть та популяризація вело руху серед населення шляхом пропаганди здорового способу життя;

велосипедна стійка – одиниця для паркування одного чи двох

велосипедів;

веломаршрут – запланований напрямок руху велосипедиста, який містить пункт старту та фінішу з урахуванням певних відносних географічних орієнтирів. Траса маршруту являється лінією, по якій пройде намічений рух велосипедистом;

велопарковка – це споруда, спеціально призначена для тимчасового або постійного зберігання велосипедів;

велостоянка – спеціально обладнаний майданчик (не захищений від атмосферних опадів) на якому встановлено одну чи декілька велопарковок і, як правило, призначений для тимчасового зберігання велосипедів.

Реалізація Програми повинна сприяти розвитку велосипедного транспорту, як одного з основних, для пересування громадян в межах міста та зменшенню інтенсивності руху автотранспорту на міських дорогах загального призначення, скороченню нелегітимного паркування автомобілів на тротуарах, травниках та у паркових зонах, зниженню загазованості повітря, а також зменшенню рівня шуму у місті та покращенню здоров'я мешканців завдяки активному способу пересування.

Інженерна частина проекту розбудови велоінфраструктури реалізується через одночасний розвиток таких напрямків як будівництво веломережі і облаштування велосипедної інфраструктури. Будівництво веломережі здійснюється за рахунок облаштування окремих велодоріжок та велодоріжок на пішохідних частинах, організації велосипедних смуг на проїжджих частинах. Облаштування велоінфраструктури передбачає позначення веломаршрутів, встановлення велопаркувальних стійок, організацію оренди велосипедів, створення консультаційних та інформаційних пунктів, тощо.

Розвиток велосипедного руху у м. Кременчуці допоможе розв'язати низку проблем пов'язаних з поліпшенням екологічної ситуації, підвищенням мобільності, а також матиме позитивний економічний ефект. Створення пішохідно-велосипедних зон у місті сприятиме зниженню показників забруднення навколишнього середовища до норм, прийнятних для життя та діяльності мешканців і гостей міста.

Місто, яке дбає про збереження свого потенціалу, екологію та розвиток велосипедних шляхів на дорогах і у паркових зонах, привабить значну частину туристів з України та із-за кордону.

Створення велосипедних доріжок дасть можливість поліпшити якість життя та стане значним внеском у розвиток європейських цінностей суспільства, за рахунок чого помітно зменшиться шумове та хімічне забруднення довкілля та з'являться нові громадські місця для відпочинку. Поліпшення транспортних можливостей стане відчутнім для всієї громади, зокрема для підлітків та молоді.

Зростання частки велосипедного руху є одним з тактичних засобів досягнення стратегічної мети – зробити транспортну систему міста сталою, а громадський простір міста доступним та безпечним для всіх його користувачів.

2. Склад проблеми та обґрунтування необхідності її розв'язання

У Кременчуці біля третини руху по місту відбувається на відстань 5-8 кілометрів. З цієї причини використання автомобіля для цих цілей є менш ефективним. Логічно, що цю нішу поїздок може зайняти велотранспорт.

Згідно з соціологічним опитуванням, яке було проведено для розробки стратегії розвитку міста Кременчука, більше 40% респондентів готові використовувати велосипед, як основний спосіб пересування по місту. При цьому більшість учасників дослідження вказали на те, що бояться їздити по Кременчуцьких дорогах. Крім цього, 30% вказали на відсутність велодоріжок, а, як відомо, спільне використання дороги з автомобілями може становити загрозу життю та здоров'ю велосипедиста.

Примітно, що більше 16 відсотків респондентів вказали, що не використовують велосипед в зв'язку з тим, що їм не дозволяє здоров'я. При цьому ряд недавніх досліджень визначили, що користь для здоров'я від регулярної їзди на велосипеді в кілька разів перевищує будь-які негативні ризики. Так, на сьогодні рівень фізичної активності 60-80% населення земної кулі не відповідає рекомендованому рівню, необхідному для підтримки здорового стану організму. А малорухливий спосіб життя, як відомо, підвищує ризик для ряду хвороб. Крім цього, 15% респондентів вказали, що мають автомобіль. Але, кожна додаткова година, проведений за кермом в день, тільки додає негативних ризиків здоров'ю. Пересісти з автомобіля на велосипед - це зробити крок на шляху до оздоровлення людини, стверджують дослідники.

Не варто забувати і про економічну складову позитивного впливу велосипеда, не тільки для особистого гаманця, але і для міського бюджету. Так, основним джерелом забруднення повітря в місті є вихлопні гази автотранспорту. Якщо частина городян пересяде з маршруток і автомобілів на велосипед, то відповідно кількість викидів теж знизиться. Крім цього, розвиток в місті велоінфраструктури сприяє створенню нових секторів економіки (веломагазинів, велопрокат, веломайстерня), що тягне за собою створення нових робочих місць. Також це оживляє малий бізнес, об'єкти якого розташовані поблизу веломаршрутів.

Але зупинимося на перших двох причинах небажання городян використовувати велосипед, як основний спосіб пересування по Кременчуку. Обидві причини прямо впираються в проблеми, які може вирішити прийняття і впровадження даної концепції.

У місцях перетину інтересів велосипедистів-автомобілістів-пішоходів часто виникають суперечки. В період з 2011 по 2016 рік в місті офіційно зареєстровані 5011 ДТП, з яких 75- за участю велосипедистів (за довідкою Кременчуцького відділу поліції). Це тільки зареєстровані випадки, а скільки дрібних сутичок відбувається між учасниками руху – не можливо підрахувати. Одним з засобів вирішення цього питання є впорядкування руху велосипедистів та популяризація культури поведінки на дорозі для всіх учасників руху. Розвиток велоінфраструктури міста допоможе розв'язати ці питання.

3. Мета Програми

Метою Програми є сприяння розвитку велотранспорту, як додаткової можливості пересування мешканців міста, збільшення кількості велосипедистів та користувачів велосипедних доріжок у місті, сприяння розвитку малого підприємництва та економічного зростання міста, зменшення інтенсивності руху автомобілів на дорогах загального призначення, скорочення хаотичного паркування автомобілів на тротуарах та газонах.

4. Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблеми

Основними шляхами розв'язання проблеми є впровадження таких принципів розвитку велосипедної мережі:

1. Велоінфраструктура має бути безпечною і зручною для всіх категорій населення. Велосипедні шляхи мають прокладатися враховуючи можливість пересування ними дітей, інвалідів, осіб похилого віку.

Для організації велосипедного руху у місті Кременчук пропонуються наступні стандарти велосипедних доріжок:

- велосипедні доріжки, що розміщуються в одnobічному напрямку на тротуарах, зелених насадженнях

- велосипедні доріжки, що розміщуються в одnobічному напрямку по краю проїзної частини вулиць і доріг. Обов'язковим є їх виділення лініями розмітки.

- велосипедні доріжки, що облаштовуються у двох напрямках на тротуарах, в тому числі, і за рахунок зелених насаджень.

- велосипедні доріжки облаштовуються в одnobічному напрямку по тротуару, з наданням йому статусу пішохідно-велосипедної доріжки.

- велосипедні доріжки облаштовуються у центральній частині міста на проїзній частині, рух велосипедистів відбувається разом з автотранспортом.

- проїзд в жилих районах міста, рух велосипедистів відбувається разом з автотранспортом.

- рекреаційні зони (парки, лісопарки, набережні).

2. Мережа велосипедних шляхів має бути цілісною та охоплювати по можливості все місто. Велосипедист повинен мати можливість безпечно проїхати місто з кінця в кінець. На вулицях з неінтенсивним рухом (житлові, приватний сектор) має бути пріоритет пішохідного і велосипедного руху, з обмеженням швидкості (до 20...30 км/год) і транзиту автотранспорту.

3. Мережа велосипедних шляхів і велопарковок має забезпечувати поїздки в межах житлового чи планувального району (до 10 км – пріоритетним видом транспорту має бути велосипед), сполучення між планувальними районами, поїздки з окраїни в центр міста, в межах центру.

4. Велосипедні шляхи мають прокладатися вздовж основних пасажиропотоків міста. На основних веломаршрутах середня швидкість має бути до 20 км/год, на районних і місцевих – до 10-15 км/год

5. Мережа велосипедних маршрутів і велопарковок має бути найгустішою в центрі: враховуючи особливості планування, щільність вуличної мережі та ширину вулиць в центрі міста доцільно прокладати велосипедні шляхи на більшості з них.

6. Велоінфраструктура має бути якісною: покриття велосипедних шляхів має бути рівним і жорстким (асфальт), жодних різких перепадів чи бордюрів, бічний ухил має забезпечувати відтік води на газон або узбіччя, розмітка має бути чіткою і яскравою – особливо в місцях перетину з дорогою. Велостійки мають забезпечувати надійне кріплення до них велосипеда. Велопарковки – гарантувати убезпечення від крадіжок.

7. Одночасно з розвитком велоінфраструктури має проводитися популяризація велоруку, велосипеда як засобу пересування доступного, економічно ефективного і корисного з точки зору екології міста і здоров'я людей.

8. В деяких випадках слід розглядати реорганізацію проїзної частини для облаштування велосипедних шляхів.

5. Строки виконання Програми

Термін реалізації Програми — 1 рік.

Задача реалізації Програми – замовлення та розробка схеми мережі велодоріжок у м. Кременчуці ДП Українським науково-дослідним інститутом проектування міст “Діпромисто” імені Ю.М. Білоконя та затвердження схеми мережі велодоріжок у м. Кременчуці рішенням Кременчуцької міської ради.

6. Перелік завдань і заходів Програми

Основні завдання Програми:

- формування умов для зростання кількості велосипедистів у місті;
- розвиток інфраструктури, що дозволить швидко та безпечно пересуватись містом на велосипеді;
- безпека пересування велосипедом по вулицях міста;
- сприяння розвитку малого та середнього бізнесу з орієнтацією на велотранспорт;
- надання організаційної, інформаційної та консультаційної підтримки користувачам велосипедної інфраструктури.

7. Ресурсне забезпечення Програми

№ з/п	Зміст заходу	Термін виконання	Обсяги фінансування (тис.грн.)	Міський
				бюджет
1	розроблення схеми організації велосипедного руху.	2018	336	

8. Координація та контроль за ходом виконання Програми.

Систематичний моніторинг реалізації програми .

9. Очікувані кінцеві результати виконання Програми.

Очікувані результати Програми:

- поліпшення якості життя мешканців міста;
- поліпшення екологічної ситуації у місті;
- збільшення інвестицій у місто;
- профілактика серцево-судинних та інших захворювань;
- залучення значної частини населення, зокрема, молоді до ведення здорового способу життя;
- створення додаткових занять для дітей та молоді, змістовне дозвілля;
- запровадження традиційного сімейного активного відпочинку;
- зменшення загазованості;
- зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод за участю велосипедистів;
- ріст популярності велосипедного руху;
- оздоровлення учасників велосипедного руху;
- покращення дисциплінованості учасників дорожнього руху.

Начальник управління
містобудування та архітектури
виконавчого комітету
Кременчуцької міської ради



О.Г. ВОЛОЩЕНКО