



## ВІННИЦЬКА МІСЬКА РАДА Р І Ш Е Н Н Я

Від 31.05.2013р. № 1290  
м. Вінниця

32 сесія 6 скликання

Про затвердження «Програми розвитку  
велосипедного руху у м. Вінниці  
на 2013 – 2020 роки»

Керуючись п.22 ч.1 ст. 26 та ч.1 ст.59 Закону України «Про місцеве  
самоврядування в Україні», Вінницька міська рада

### ВИРІШИЛА:

1. Затвердити «Програму розвитку велосипедного руху у м. Вінниці на 2013 – 2020 роки» (додається).
2. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію міської ради з питань промисловості, підприємництва, транспорту, зв'язку та сфери послуг (П. Яблонський).

Міський голова

В. Гройсман

Додаток до рішення міської ради  
від 31.05.2013р. № 1290

**ПРОГРАМА**  
**Розвитку велосипедного руху у м. Вінниці**  
**на 2013-2020 роки**



## Зміст

Словник термінології.....	3
Вступ.....	5
1. Характеристика програми.....	7
2. Організація виконання та контроль.....	8
3. Стан розвитку та аналіз проблем розвитку велосипедної інфраструктури м. Вінниці .....	9
4. Мета, завдання, очікувані результати та основні показники розвитку велосипедної інфраструктури м. Вінниці.....	12
5. Стандарти велосипедної інфраструктури.....	13
5.1. Виділення стандартів велосипедних доріжок.....	13
6. Проектування та влаштування велосипедних стоянок та парковок.....	17
6.1. Проектування велопарковок.....	17
6.2. Основні конструктивні особливості велопарковок .....	20
6.3. Готові конструкційні рішення велопарковок .....	21
7. Організація велосипедного руху на перехрестях.....	25
7.1. Типові перехрестя.....	25
7.2. Облаштування велосипедних доріжок на кругових перехрестях.....	27
8. Перелік вулиць міста, що визначені для облаштування велосипедних доріжок.....	28
8.1. У 2013 році Програмою передбачено часткова реконструкція існуючих та облаштування нових велодоріжок.....	28
8.1. План заходів на 2014-2020 рр.....	29
9. Заходи Популяризації.....	36
9.1. Регулярні заходи.....	36
9.2. Нерегулярні заходи.....	38
10. Популяризація велосипедного руху.....	39

## Словник термінології

**Велосипед** – транспортний засіб, який приводиться в дію виключно за допомогою сили людських м'язів та має два тандемні колеса, або більше, на якому може їздити кожен.

**Велосипедист, велопрактик, міський велосипедист** - особа, чії поїздки (зазвичай декілька днів на тиждень) здійснюються на велосипеді. Відрізняється від велосипедистів, які їздять на велосипеді з метою відпочинку, спорту або лише час від часу.

**Велосипедна смуга, велодоріжка чи велостежка** – 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 політика** – загальна програма заходів, які стосуються велосипедного руху та мають бути прийнятими урядом чи організацією.

**Велосмуга зворотного напрямку** – смуга, по якій велосипедист рухається назустріч потоку дорожнього руху. Надзвичайно корисно уможлиблювати двосторонній велосипедний рух на вулиці з одностороннім рухом автотранспорту. Велосипедну смугу варто розташовувати на лівому боці вулиці, назустріч потоку моторизованого транспорту. Критерії проектування таких смуг є такими ж, як для звичайних велосипедних.

**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 прилеглий 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. У деяких випадках велосипедисти використовують позначену смугу спільно з іншими визначеними транспортними засобами, як, наприклад, вело-автобусна смуга у Канаді.

**Велосипедна стежка** – стежка, яка не була спеціально спроектована, але придатна для їзди на універсальних велосипедах. Може не мати дорожнього покриття та, через це, бути менш пристосованою до використання велосипедистами, які подорожують з метою звичайних міських регулярних (чи ділових) поїздок, або недосвідченими велосипедистами.

**Велосипедна доріжка** (виконана в межах дороги чи поза нею) - доріжка з покриттям, що призначена для руху на велосипедах і позначена дорожнім знаком 4.12

**Велосипедна стійка** – одиниця для паркування одного чи двох велосипедів.

**Велосипедна чи велосипедно-пішохідна доріжка** (спільного-користування чи багатофункціональна доріжка) – доріжка, позначена для надання пріоритету чи права виключного користування велосипедистами і пішоходами. Спільне використання вимагає того, щоб міцніший, швидший транспортний засіб (велосипед) жертвував багатьма своїми ключовими перевагами, турбуючись про вразливіших користувачів (пішоходів).

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

**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.

**Безпечне дорожнє перехрестя** – перехрестя, пріоритет на якому мають особи, що користуються транспортом, приведеним в дію силою людських м'язів.

**Види сталого транспорту** – пішохідний, велосипедний рух і громадський транспорт.

**Відокремлена або окрема доріжка чи велодоріжка** – це доріжка, де ділянка для використання велосипедистами є фізично відокремленою від зони, якою користуються пішоходи чи автомобілі, щоб уникнути змішування видів транспорту.

**Доступність** – ступінь доступу осіб, які користуються різними транспортними засобами, а особливо, велосипедом, інвалідним візком чи іншими видами немоторизованого транспорту, - до місця праці, покупок, освіти, здоров'я, розваг, соціальних та інших можливостей, які існують на кожній певній території.

**Доріжка спільного користування** – доріжка, яка передбачена для використання як велосипедистами, так і пішоходами.

**Дорога обмеженого доступу** – різновид вело доріжки, проїзна частина такої дороги закрита для більшості видів моторизованих транспортних засобів, але відкрита для велосипедів й інших видів транспорту, що приводяться в дію силою людських м'язів.

**Захисна смуга** – безпечний проміжок між велосипедною доріжкою і проїжджою частиною, іноді вживається також назва «магістральна (граничної ширини) смуга».

**Рекреаційні велосипедисти** – користувачі велосипедом на дозвіллі, на противагу користувачам з метою поїздки на роботу/ з роботи.

**Мобільність** – ступінь задоволення попиту на пересування людей і товарів. Мобільність можна оцінювати на предмет кількості, якості, доступності та використання транспортних об'єктів та послуг. Мобільність – це також легкість, з якою можна досягти бажаних пунктів призначення.

**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.

**Крита велостоянка** – окрема споруда (або виділений об'єм у будівлі), що призначена для постійного та тимчасового зберігання велосипедів.

## Вступ

*Місто європейських стандартів - це місто зручне для його мешканців, екологічно чисте, з налагодженою транспортною інфраструктурою, яка включає велосипедні доріжки і дає можливість вільно та швидко пересуватися.*

*Сьогодні м. Вінниця перебуває на етапі розвитку та поліпшення інфраструктури. Створення велосипедної інфраструктури спрямує місто до європейських стандартів та надасть можливість зробити його зручним для мешканців, привабливим для туристів, зокрема, з активним способом пересування. Перешкодою для активного розвитку велосипедного руху є відсутність у місті велоінфраструктури і побоювання мешканців м. Вінниці користуватися велосипедами у існуючих умовах.*

*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, скороченню соціального розшарування у середовищі. Адже, у цілісно структурованій транспортній системі люди будуть менш схильними до використання автомобілів.*

Для популяризації велосипедного руху серед мешканців міста Програма передбачає такі заходи як соціальна реклама та публікації у мас-медіа. З метою досягнення успіху проекту розвитку велосипедної інфраструктури планується активно залучати до його реалізації споживачів – велосипедні організації та активістів велоруху.

Організаційна частина проекту полягає у комунікації та співпраці між відповідними службами та департаментами міської ради. Важливим моментом є планування облаштування велодоріжок в момент часткової або повної реконструкції вулиць, під час поточного або капітального ремонту проїзної частини та пішохідних доріжок, а також при будівництві нових автомагістралей.

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. Вінниці 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 для всіх його користувачів.*

## **1. Характеристика програми**

**Назва Програми:** "Програма розвитку велосипедного руху у м. Вінниці на 2013-2020 роки" (надалі – Програма).

**Замовник Програми:** Вінницька міська рада.

**Розробник Програми:** Департамент енергетики, транспорту та зв'язку.

**Співрозробники Програми:** виконавчі органи Вінницької міської ради, велосипедні організації.

**Нормативно-правова база на підставі якої розроблені заходи міської Програми:** Правила дорожнього руху, ДСТУ 4100-2002 ("Знаки дорожні". Загальні технічні умови, правила застосування". Національний стандарт України, "Світлофори дорожні". Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки ДСТУ 4092-2002, ДБН В.2.3-4-2000 "Автомобільні дороги". Державні будівельні норми України, ДБН В.2.3-5-2001 "Вулиці та дороги населених пунктів", рекомендацій Асоціації велосипедистів м. Києва "Адаптація вуличної мережі загального користування до руху велосипедистів у місті".

**Заходи Програми:** базуються на пропозиціях виконавчих органів міської ради, організацій, підприємств міста, громадських організацій підприємців.

**Фінансування забезпечення Програми:** здійснюється за рахунок коштів міського бюджету (в межах коштів передбачених на відповідний фінансовий рік) та інших джерел фінансування, не заборонених чинним законодавством. Обсяг фінансування заходів Програми з міського бюджету затверджується щорічно міською радою за пропозиціями департаменту енергетики, транспорту та зв'язку міської ради.

**Термін реалізації Програми:** 8 років, виконання програмних заходів здійснюється поетапно починаючи з II півріччя 2013 року по 2020р. включно.



## **2. Організація виконання, контроль**

Виконавчі органи міської ради, установи, організації, громадські організації підприємців міста, відповідальні за здійснення запланованих Програмою заходів, забезпечують їх реалізацію у повному обсязі та згідно визначених термінів.

**Заходи Програми** можуть бути скориговані з урахуванням існуючої соціально-економічної ситуації, реальних можливостей видаткової частини бюджету міста (визначається щорічно) та у випадках зміни законодавчих, нормативно-правових та інших актів. Коригування здійснюється за ініціативи виконавців заходів Програми, постійних комісій міської ради, суб'єктів підприємницької діяльності, громадських організацій підприємців. Ініціатор готує пропозиції, до яких додає вичерпне обґрунтування (в разі необхідності розрахунок витрат) запропонованих змін.

Розробник Програми дає проект рішення щодо запропонованих змін для розгляду виконавчим комітетом та міською радою.

Питання про хід виконання заходів Програми розглядається на засіданнях виконавчого комітету та міської ради відповідно до планів роботи.

**Контроль** за виконанням Програми здійснюють комісії міської ради.

### **3. Стан розвитку та аналіз проблем розвитку велосипедної інфраструктури м. Вінниці**

Ідеологією традиційної схеми велодоріжок у європейських містах є організація велотранспортного кільця довкола історичного центра. Логіка сполучення полягає в облаштуванні безпечних для велосипедиста умов руху, передовсім у тих місцях, де йому загрожує небезпека – на головних транспортних магістралях. Виконуючи головну функцію - транспортну веломаршрути у місті повинні бути зв'язані у цілісну транспортну систему.

Створення та розвиток велосипедної інфраструктури у м. Вінниці підвищить рівень безпеки організованого пересування велосипедистів по місту, шляхом виведення їх з загального транспортного потоку і створення окремих велодоріжок без зменшення ширини проїзної частини руху автомобілів, використовуючи при цьому існуючі частини вулиць та тротуарів, відокремлюючи проїзд велосипедистів від загального руху пішоходів.

Враховуючи особливості забудови міста та транспортну систему Вінниці (оцінка вуличної мережі) у 2011 році була реалізована перша стадія облаштування велосипедних доріжок міста.

Будівництво велодоріжок розпочалось у найбільш густонаселеному мікрорайоні міста – «Вишенька».



Рис. 3.1. Схема існуючих велосипедних доріжок.

Так, протягом 2011-2012 років було облаштовано 9,75 км. велосипедних доріжок, а саме:

- вул. Хмельницьке шосе - 3,35 км;
- проспект Космонавтів - 1,5 км;
- вул. Пирогова - 1,1 км;
- просп. Юності - 1,6 км;
- вул. Квятека (від Келецької до вул. Стахурського) – 0,5 км;
- вул. Стахурського (від вул. Квятека до просп. Космонавтів) – 1,7 км.

Одним із головних напрямків розвитку велосипедної мережі м. Вінниці повинен стати зв'язок усіх районів міста з його центральною частиною. В центральній частині міста розташовані основні об'єкти соціального, культурного значення, де спостерігається найбільше скупчення мешканців та гостей міста.

На сьогодні, зменшення автомобільного руху у центрі міста дасть можливість вирішити нагальні екологічні і туристичні проблеми. Створення велосипедних маршрутів руху до центра та в центральній частини міста сприятиме збільшенню туристичної привабливості історичної частини міста.

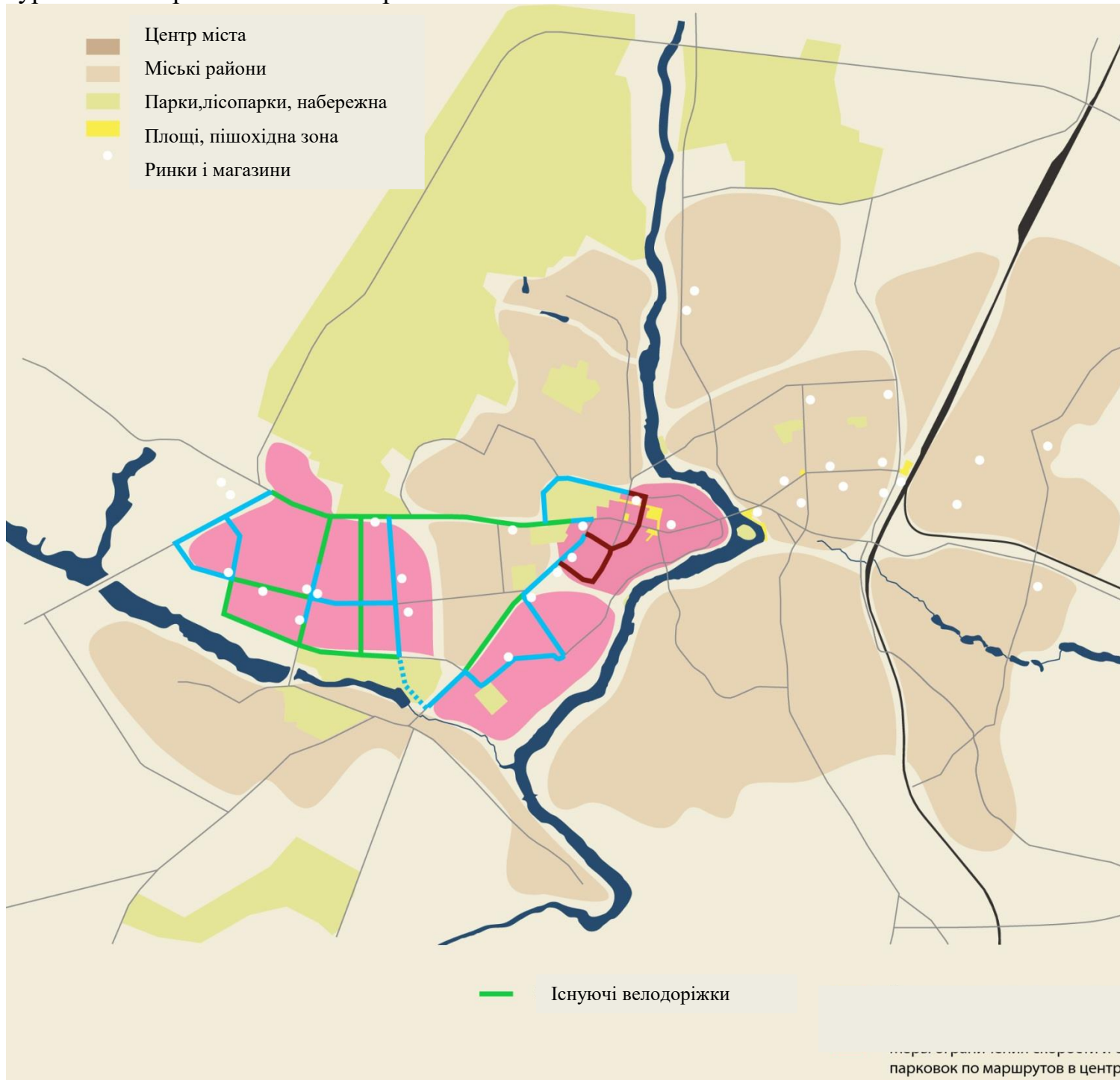


Рис. 3.2. Зв'язок районів міста з центром міста.

Програмою передбачається створення пішохідно-велосипедних зон у центральній частині міста, що сприятиме зниженню показників забруднення середовища до норм, прийнятних для життя та діяльності населення. Облаштування велосипедних доріжок відбудеться вздовж парку «Центральний парк культури і відпочинку ім. Горького», парк «Дружби народів», набережна «Рошен», тощо.

Розвиток велосипедного руху у місті Вінниці умовно можна поділити на облаштування велосипедних доріжок у різних районах міста, в першу чергу необхідно облаштувати велосипедні доріжки в районі «Вишенька» (наприклад вул. Хмельницьке

шосе, вул. Келецька, вул. Стахурського) та з'єднати їх в єдину велосипедну мережу району. В подальшому потрібно організувати рух велосипедистів по вулицям Соборна, Коцюбинського, Привокзальна, Лебединського, Немирівське шосе, Київська, Д. Нечая, Г.Успенського та інші.

Такі райони міста, як «Старе місто» та «Корея» характеризуються забудовою приватного сектору, де велосипед, як засіб пересування, користується значним попитом у місцевих мешканців.

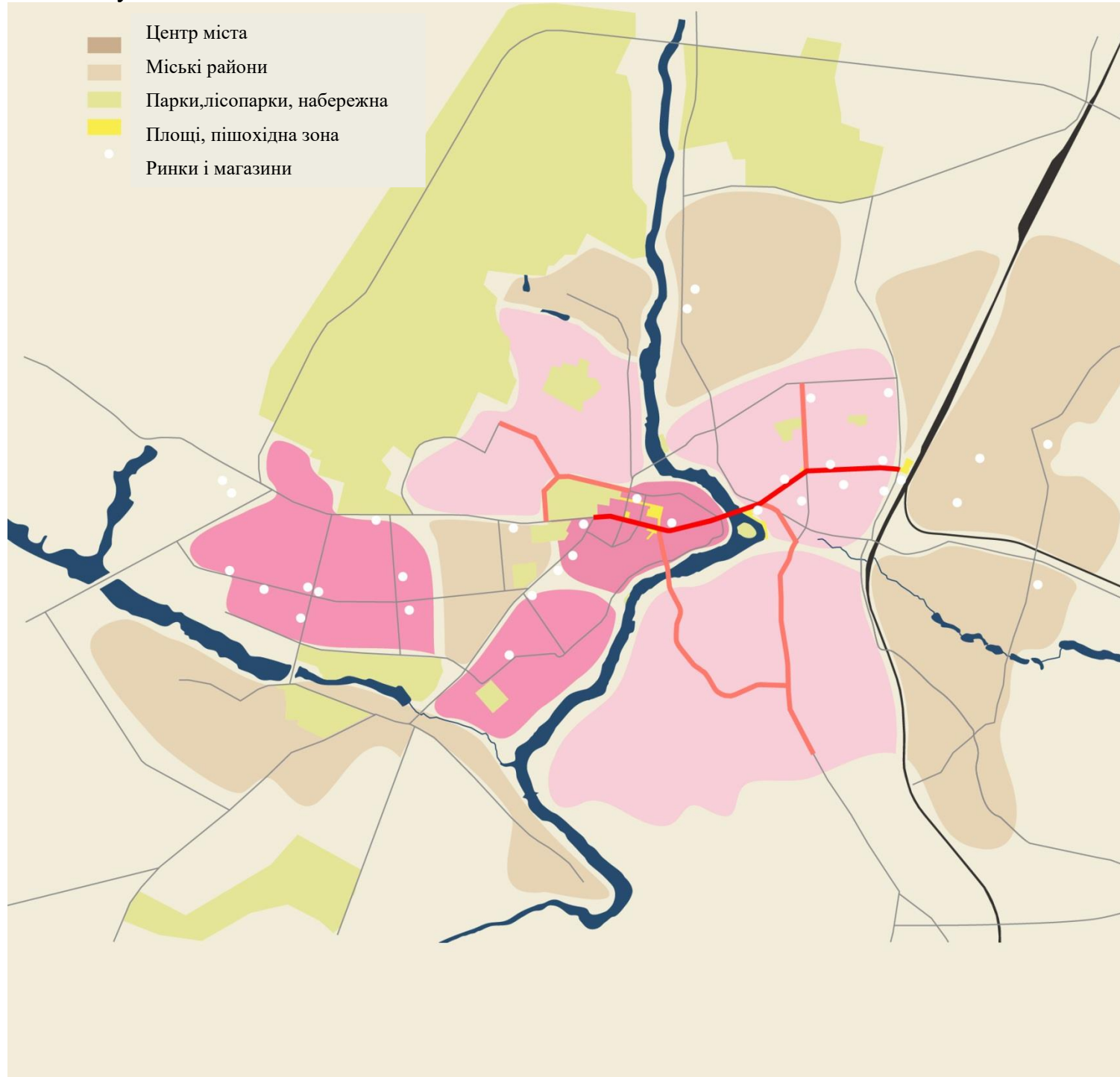


Рис. 3.3. Велосипедний зв'язок районів міста.

Облаштування велосипедних доріжок у районах приватного сектору та зв'язок їх з центральною частиною міста значно покращить транспортне сполучення віддалених від центру районів.



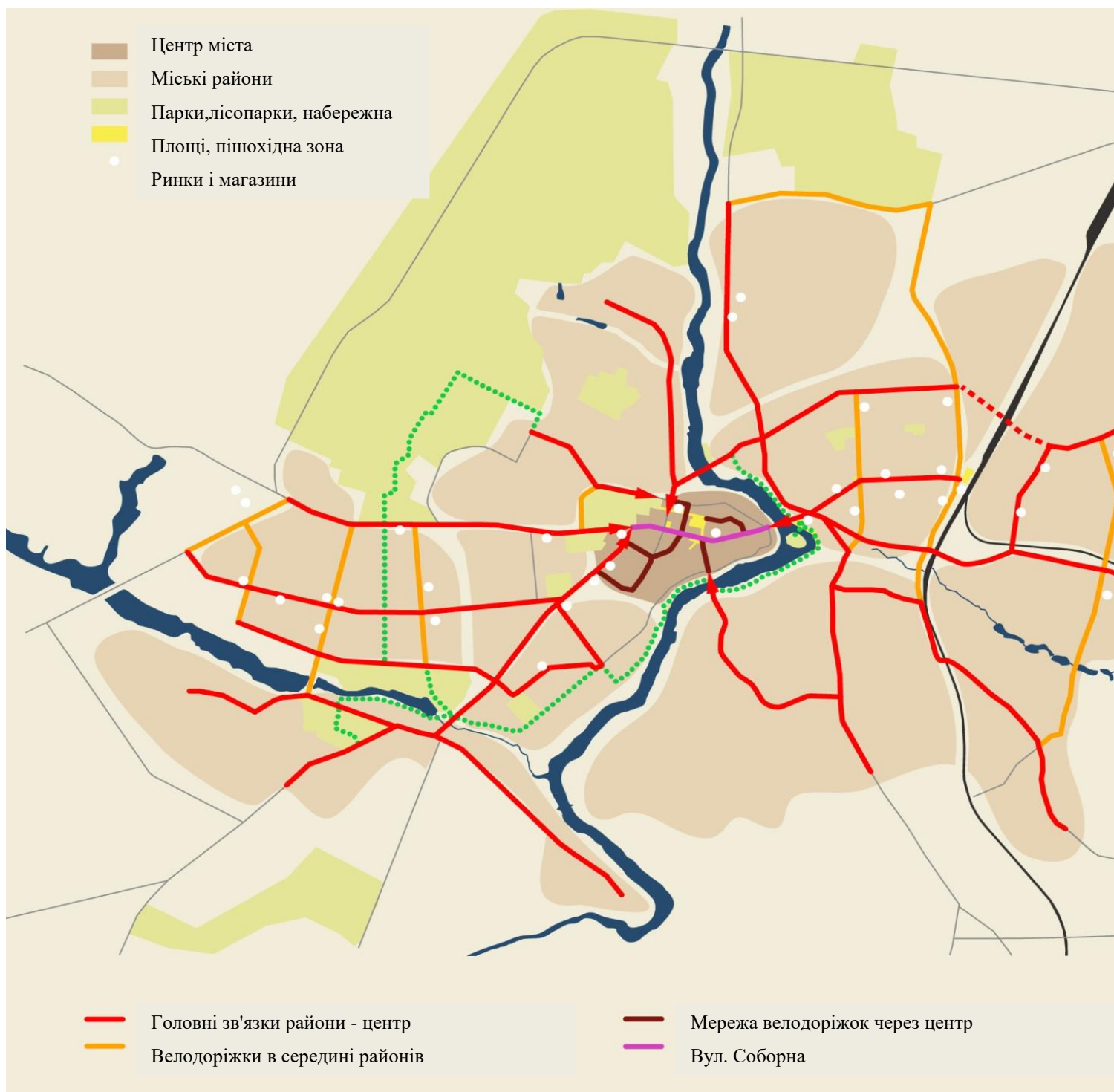


Рис. 3.4. Мережа велосипедних доріжок міста Вінниці 2020 р.

## **4. Мета, завдання, очікувані результати та основні показники розвитку велосипедної інфраструктури м. Вінниці**

**Головна мета Програми** – сприяння розвитку вело транспорту, 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.

### **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 консультативної підтримки користувачам велосипедної інфраструктури.

Для виконання цих завдань Програми необхідно виділити наступні **пріоритетні напрямки діяльності**:

- формування умов для зростання кількості велосипедистів у місті.

### **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.

### **Критерії ефективності Програми:**

- збільшення протяжності велодоріжок належної якості;
- покращення велоінфраструктури міста;
- збільшення кількості велопарковок;
- збільшення кількості користувачів вело інфраструктури;
- зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод за участю велосипедистів.

## 5. Стандарти велосипедної інфраструктури

Враховуючи вимоги існуючої нормативної бази, велосипедна доріжка може бути самостійним елементом вулиці, відокремленим від проїзної частини і пішохідного тротуару, або займати ділянку проїзної частини.

Організація велосипедних доріжок - це не тільки надання тротуарам статусу пішохідно-велосипедних доріжок. Потрібно провести певні роботи, які дозволять безпечно рухатися по облаштованій велосипедній доріжці. Слід зазначити, що велосипедні доріжки всіх конструкцій є, в першу чергу, об'єктами транспортної інфраструктури, призначеними для оптимізації транспортних потоків.

Необхідно визначитися: прокладатиметься одна велосипедна доріжка для руху в обидва напрямки, або дві, по одній з кожного боку проїзної частини. Крім того, слід виставити знаки, які б своєчасно поінформували велосипедиста про наявність велосипедної доріжки на протилежному боці вулиці.

Доріжка може бути розділена розміткою 1.1 (суцільна біла лінія) на пішохідну і велосипедну частини, у випадку обмеженої ширини тротуару та невеликої кількості учасників руху (пішоходів та велосипедистів) достатньо встановити наказовий знак 4.14, а нанесення розмітки 1.1 є необов'язковим. Виділення велосипедної смуги в межах проїжджої частини звужує останню і, через це, рідко практикується. Найпростішим шляхом створення велосипедної доріжки вздовж існуючої вулиці є виділення частини тротуару або надання йому статусу пішохідно-велосипедної доріжки, тому цей спосіб є найбільш практичний у використанні. У разі розташування велосипедних смуг по краю проїзної частини вулиць і доріг, обов'язковим є їх виділення лініями розмітки.

### 5.1. Виділення стандартів велосипедних доріжок

Для організації велосипедного руху у місті Вінниці були визначені наступні стандарти велосипедних доріжок:

1) Стандарт **A1** – велосипедні доріжки, що розміщуються в одnobічному напрямку на тротуарах, зелених насадженнях. У цьому випадку, оптимальна ширина велосипедної доріжки складає 2,0 м, допустима ширина не повинна бути меншою 1,6 м. Така ширина велосипедної доріжки дозволяє рухатися з граничною, для велосипедиста, швидкістю і безпечно виконувати випередження без виходу за габарити доріжки. Рис.5.1.

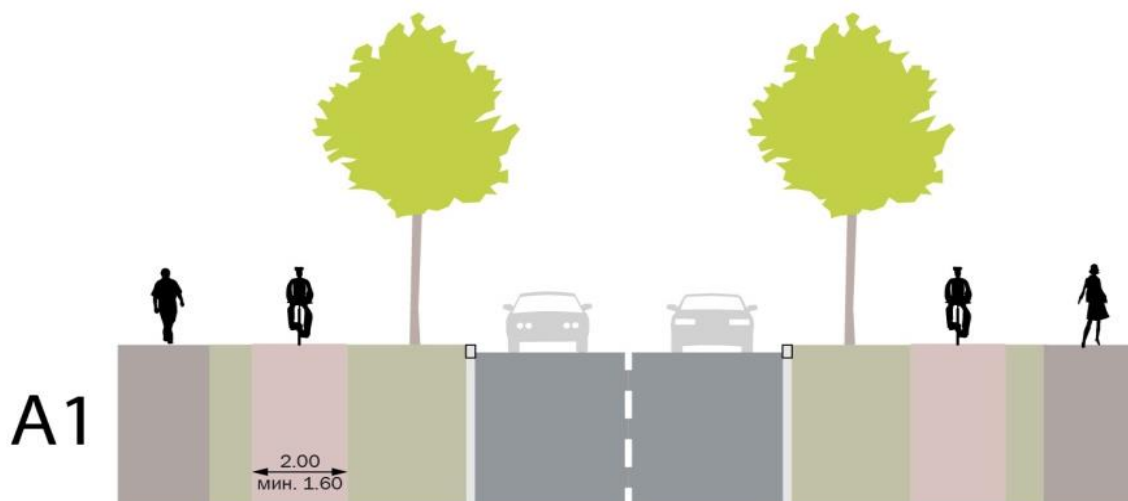


Рис. 5.1. Стандарт A1.



2) Стандарт **A2** – велосипедні доріжки, що розміщуються в однобічному напрямку по краю проїзної частини вулиць і доріг. Обов'язковим є їх виділення лініями розмітки. Оптимальна ширина такої велосипедної доріжки – 1,5м, допустима ширина – 1,25 м. Рис.5.2.



Рис. 5.2. Стандарт A2.

3) Стандарт **A3** – велосипедні доріжки, що облаштовуються у двох напрямках на тротуарах, в тому числі, і за рахунок зелених насаджень. У цьому випадку, оптимальна ширина велосипедної доріжки складає 3,0 м, допустима ширина – 2,5 м. Рис. 5.3.



Рис. 5.3. Стандарт A3.

4) Стандарт **B1** – велосипедні доріжки, що розміщуються в однобічному напрямку на тротуарах, зелених насадженнях. В такому випадку оптимальна ширина велосипедної доріжки – 2,0 м, допустима ширина не менше 1,6 м. Даний стандарт доцільно застосовувати на вулицях, де використання будь - якого стандарту **A** є не можливим.

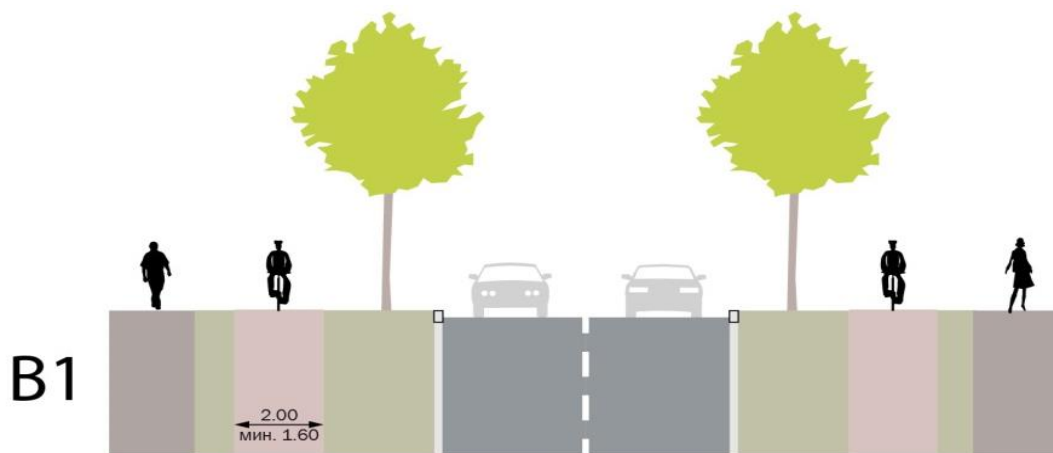


Рис. 5.4. Стандарт B1.

5) Стандарт **B2** – велосипедні доріжки облаштовуються в одnobічному напрямку по тротуару, з наданням йому статусу пішохідно-велосипедної доріжки. В такому випадку оптимальна ширина велосипедної доріжки складає 2,0 м, а допустима ширина – 1,6 м. Рис. 5.5.

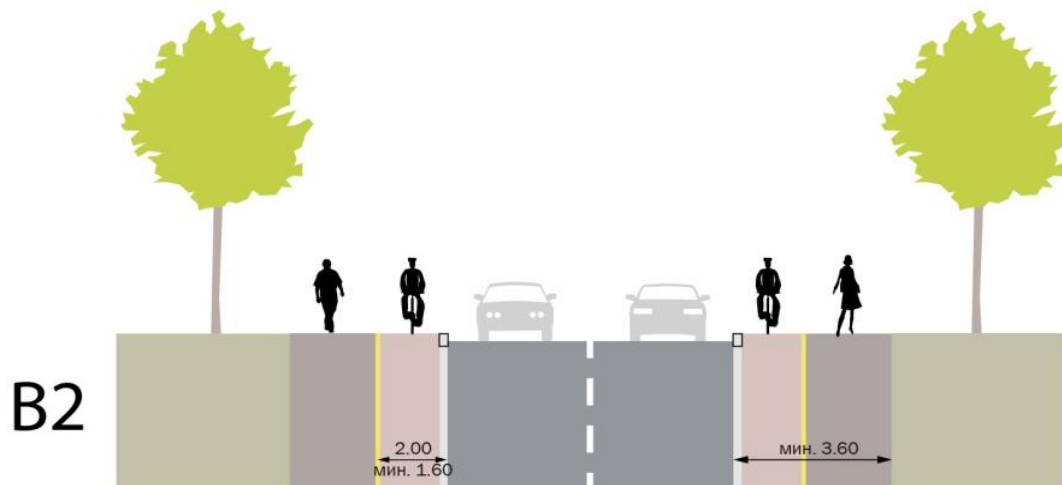


Рис. 5.5. Стандарт B2.

6) Стандарт **C** – велосипедні доріжки облаштовуються у центральній частині міста на проїзній частині, рух велосипедистів відбувається разом з автотранспортом. В такому випадку швидкість автотранспорту потрібно обмежити до 40 км/год. Рис.5.6.

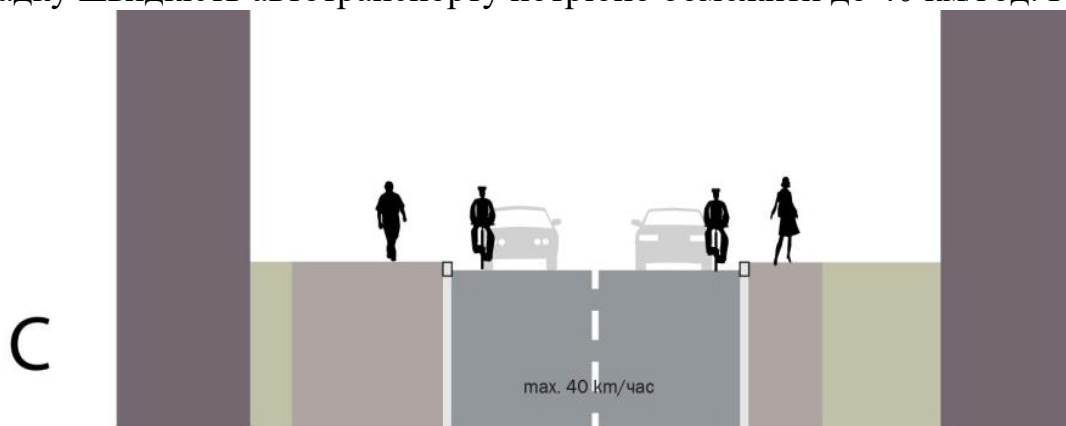


Рис. 5.6. Стандарт C.

7) Стандарт **D** – проїзд в жилих районах міста, рух велосипедистів відбувається разом з автотранспортом. В такому випадку швидкість автотранспорту потрібно обмежити до 40 км/год. Рис.5.7.

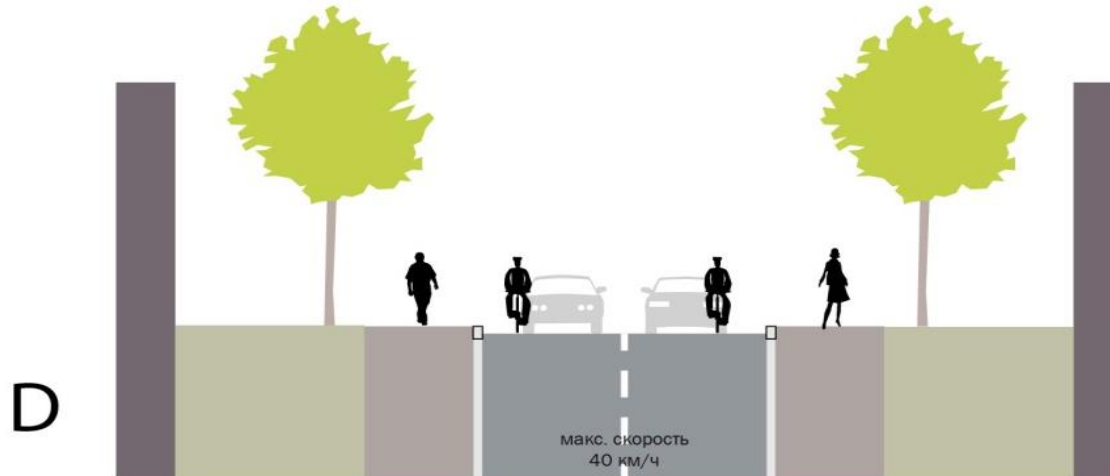


Рис. 5.7. Стандарт D.

8) Стандарт **E** – рекреаційні зони (парки, лісопарки, набережні). В такому випадку оптимальна ширина велосипедної доріжки – 3,0 м, а допустима ширина – 2,5 м. Рис. 5.8.

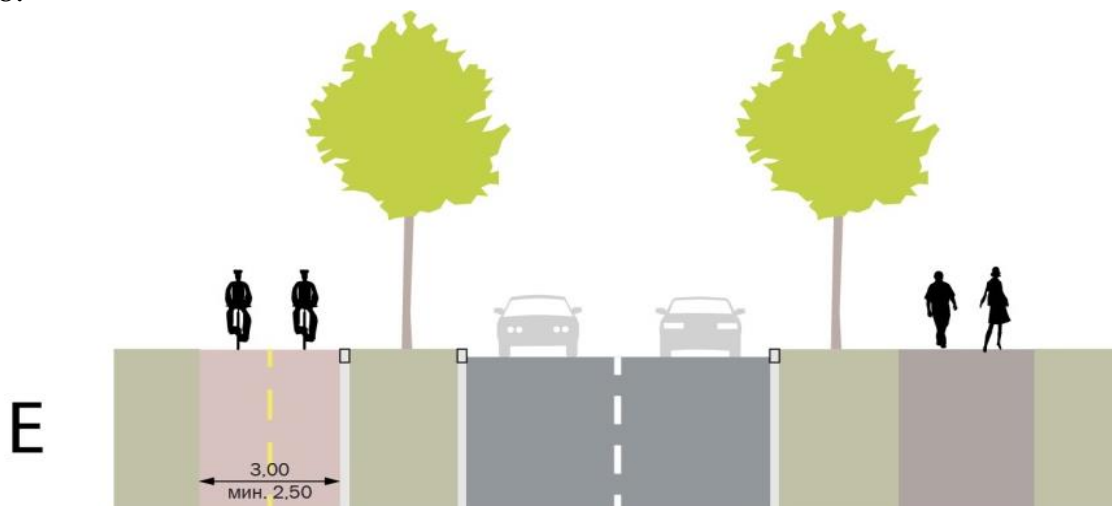


Рис. 5.8. Стандарт E.

## 6. Проектування та влаштування велосипедних стоянок та парковок

Програма пропонує на ряду з облаштуванням велосипедних доріжок розвивати велопаркувальну мережу міста.

### Загальні положення:

- Загальна потреба в місцях тимчасового зберігання велосипедів біля громадських будівель може бути прийнята згідно проведених розрахунків.
- Основним типом місця зберігання велосипедного транспорту для громадської будівлі є велостоянка. В будівлях обладнаних підземними гаражами рекомендується влаштовувати криті вело стоянки.
- Велостоянки повинні бути обладнані велопарковками.
- Габаритні розміри одного вело-місця можуть бути прийняті за рисунком 6.1.

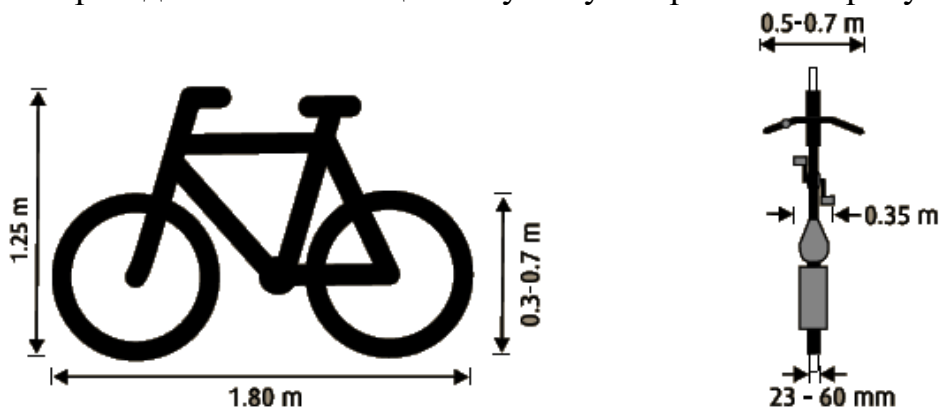


Рис. 6.1. Габаритні розміри велопарковки.

### 6.1 Проектування велопарковок

Велопарковки повинні бути розташовані від входу до будівлі на відстані не більше:

- 15 м (для магазинів, закладів харчування, банків, перукарень і т.п.);
- 50 м (для всіх інших).

Криті велопарковки можуть бути розташовані на відстані до 200 м від входу в будівлі.

Конструкція велопарковки не повинна перекривати шляхи евакуації з будівлі та створювати перешкоди на шляху пересування пішоходів, маломобільних груп населення, велосипедистів.

На ділянках з великим ухилом поверхні, конструкцію велопарковки слід встановлювати впоперек напрямку схилу.

Відстань між паралельно розташованими конструкціями велопарковок – 1200 мм (мінімальна відстань – 1000 мм).

Приклад розташування велопарковки під кутом 90° до огорож, стін будинків представлений на Рис.6.2. Рекомендована відстань від осі конструкції велопарковки до проїжджої або пішохідної зони – 2000 мм, цю відстань можна зменшувати до 1500 мм, у випадку її відгородження від транспортної мережі бордюром.

Приклад розташування велопарковки під кутом 90° до огорож та стін будинків, коли між велостоянкою та стіною залишається пішохідний прохід, представлений на Рис.6.3. Рекомендована відстань від осі конструкції до проїжджої зони – 2000 мм, цю відстань можна зменшувати до 1500 мм, у випадку

відгородження велостоянки від транспортної мережі бордюром. Рекомендована відстань від осі велопарковки до стіни – 3700 мм (мінімальна – 2500 мм).

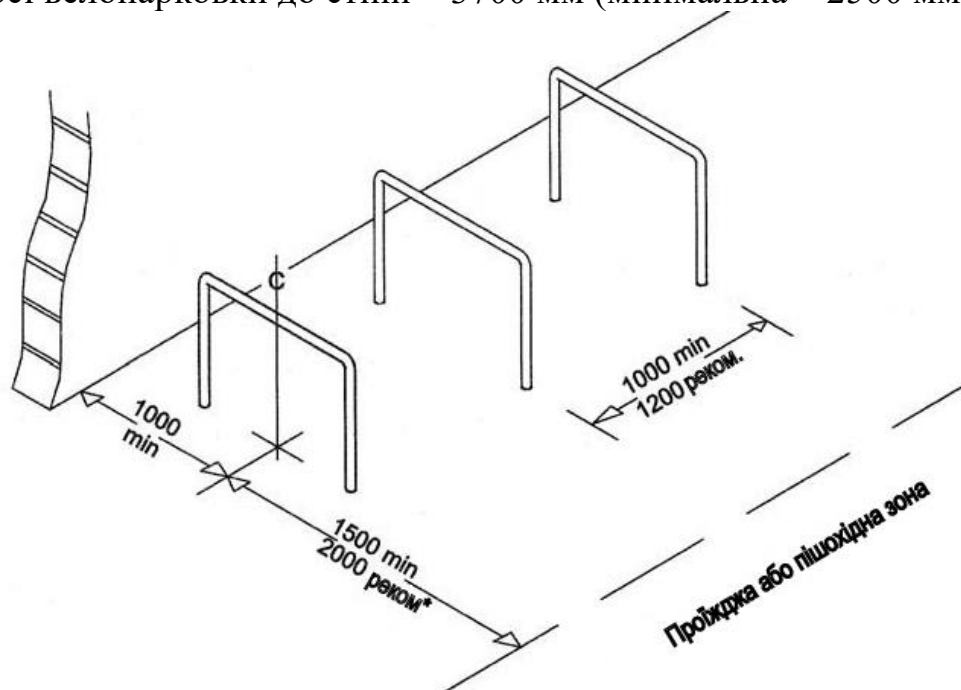


Рис. 6.2 Велопарковки, що розташовують під кутом 90° до огорож, стін будинків та проїзної частини.

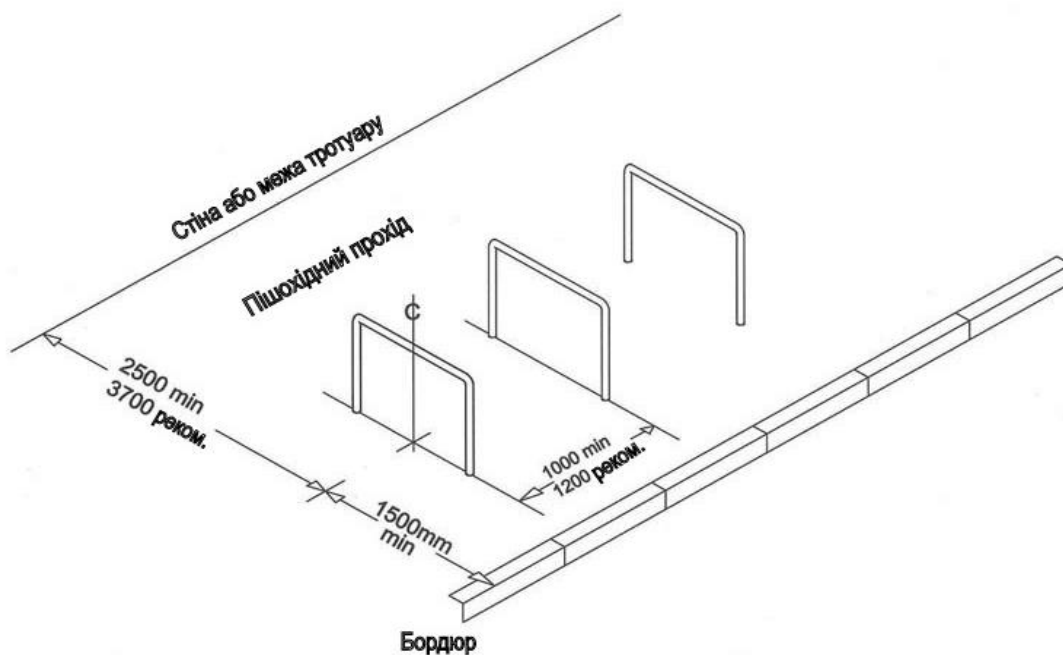


Рис. 6.3 Велопарковки, що розташовуються під кутом 90° до пішохідних доріжок.

Приклад розташування велопарковки під кутом 45° до огорож, стін будинків представлений на Рис.6.4. Рекомендована відстань від осі конструкції велопарковки до проїжджої або пішохідної зони – 1750 мм, цю відстань можна зменшувати до 1250 мм, у випадку відгородження велостоянки від транспортної мережі бордюром.

Приклад розташування велопарковки під кутом 45° до огорож та стін будинків, коли між велостоянкою та стіною залишається пішохідний прохід представлений на Рис.6.5. Рекомендована відстань від осі конструкції велопарковки до проїжджої зони – 1750 мм, цю відстань можна зменшувати до 1250 мм, у випадку відгородження велостоянки від транспортної мережі бордюром. Мінімальна відстань від осі велопарковки до стіни – 2250 мм (при розмішені на цій ділянці пішохідної

доріжки) та 900мм (при відсутності пішохідного проходу).

При облаштуванні велопарковок вздовж огорож або стін будинків відстань від осі велопарковки до стіни становить 300 мм (при односторонньому розташуванні велосипедів) та 900 мм (при двосторонньому розташуванні велосипедів). Відстань між конструкціями велопарковок повинна становити 2500 мм, при двобічному розташуванні велосипедів, і може бути зменшена до 2000 мм – при односторонньому розташуванні. Також, при односторонньому розташуванні велосипедів, дозволяється облаштовувати велопарковки у вигляді вмурованих в стіну поперечин або кілець. Приклад розташування велостоянки біля стіни представлений на Рис. 6.6.

При влаштуванні велостоянки, розрахованої на зберігання великої кількості велосипедів, необхідно передбачати розриви для проходу пішоходів та під'їзду велосипедистів. Приклад організації проходів представлений на Рис. 6.7. Рекомендована відстань для проходу між паралельно розташованими велопарковками – 3300 мм (мінімальна – 2800 мм). Рекомендована відстань між поздовжніми осями велопарковок без проходу пішоходів – 2500 мм (мінімальна – 2000 мм). Рекомендована відстань між поздовжніми осями велопарковок з проходом пішоходів та проїздом велосипедистів – 3500 мм (мінімальна – 3000 мм).



Рис. 6.4. Велопарковки, що розташовуються під кутом 45° до огорож, меж будинків та проїзної частини.

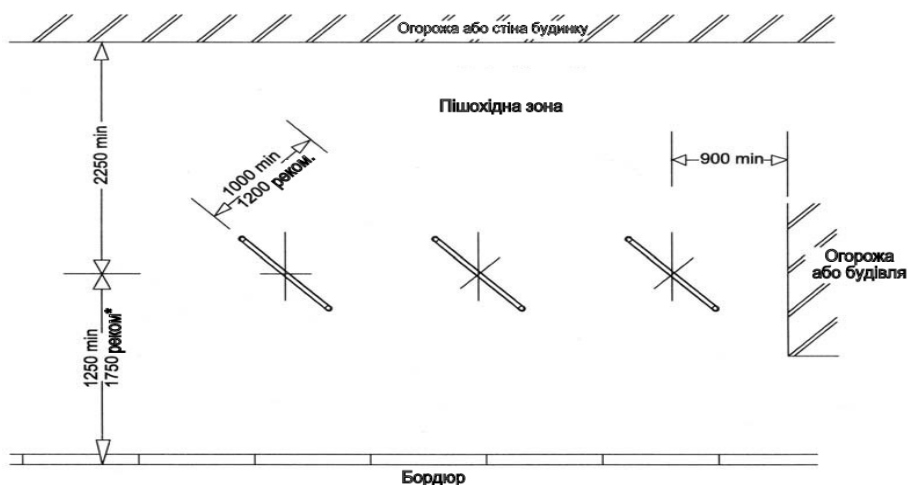


Рис. 6.5 Велопарковки, що розташовуються під кутом 45° до пішохідних доріжок та бордюрів.

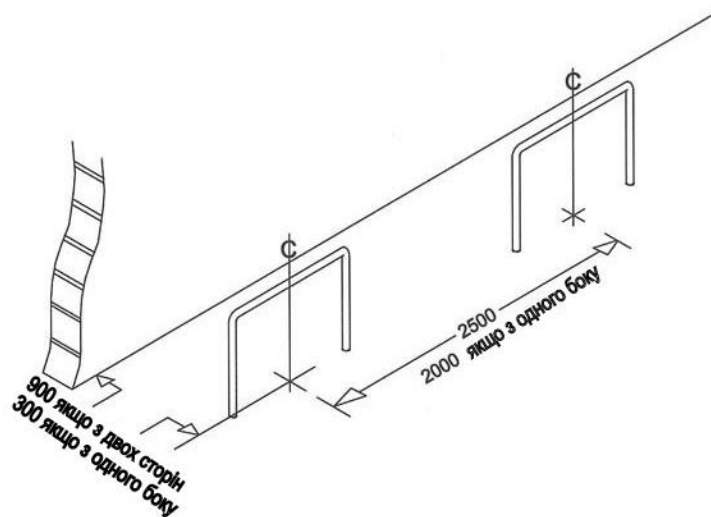


Рис. 6.6. Велопарковки, що розташовуються паралельно до стін або огорожі.

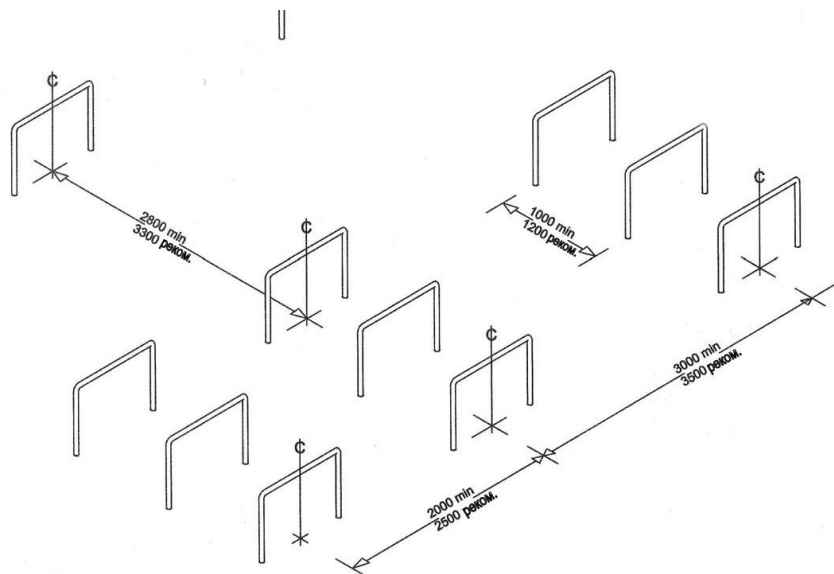


Рис. 6.7. Ширина проходів між рядами велопарковок.

## 6.2 Основні конструктивні особливості велопарковок

Конструкція велопарковки повинна бути придатна для фіксації не лише рами, а ще й переднього колеса велосипеда. Приклади конструкцій приведені на Рис. 6.8.

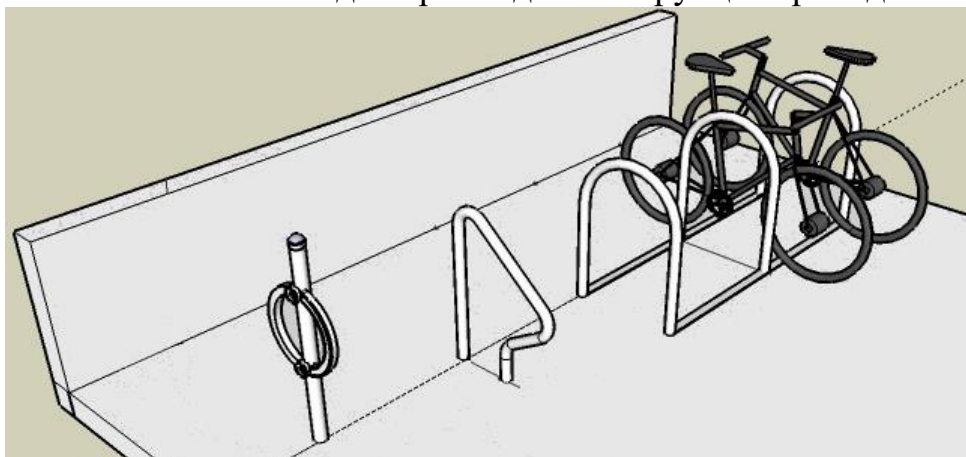


Рис. 6.8. Велопарковка з фіксацією рами та переднього колеса

- Конструкція велопарковки повинна забезпечувати стійкість велосипеда і не дозволяти його зміщення внаслідок дії вітру або випадкових зовнішніх



впливів.

- Конструкція велопарковки повинна бути надійно закріплена до бетонної або асфальтобетонної основи, або забетонована у ґрунт.
- Для однобічного розташування велосипедів вздовж стін будинків можливо використовувати велопарковку у вигляді вмурованих в стіну кілець або поперечин.

### 6.3 Готові конструкційні рішення велопарковок

Серед широкого різноманіття велосипедних парковок можна виділити дві групи – це криті та відкриті, кожна з яких має певні переваги і недоліки. Так, при достатній кількості опадів, крита велопарковка захищає велосипед від надлишкової вологи, а в спеку – від прямих сонячних променів. В той час, відкрита велопарковка займає менше місця та простіша в реалізації.

**Парковка «під колесо».** Даний вид парковки забезпечує захист велосипеда за рахунок кріплення вело замком за заднє або переднє колесо і раму. Зазвичай монтується безпосередньо біля стіни будинку.



Рис. 6.9. Велопарковка «під колесо» варіант 1.



Рис.6.10 Велопарковка «під колесо» варіант 2.



**Велопарковка «П-типу».** Даний тип парковки забезпечує більш широкий захист, але потребує більше місця для монтування.



Рис. 6.11. Парковка «П-типу» з поперечиною.

**Велопарковка з облаштуванням місця для сидіння.** Комбінації велосипедних парковок та зон відпочинку надає скверам та іншим місцям відпочинку оригінальності та привабливості.



Рис. 6.12. Велопарковка з облаштованим місцем для сидіння, варіант 1.



Рис. 6.13. Велопарковка з облаштованим місцем для сидіння, варіант 2.

**Крита велопарковка стандартного типу.** Велопарковки такого типу, зазвичай, складаються з облаштованого стандартного рішення кріплення велосипеда та конструкції з перекриттям різного типу (шифер, метало-черепиця, склопакет і т.д.)

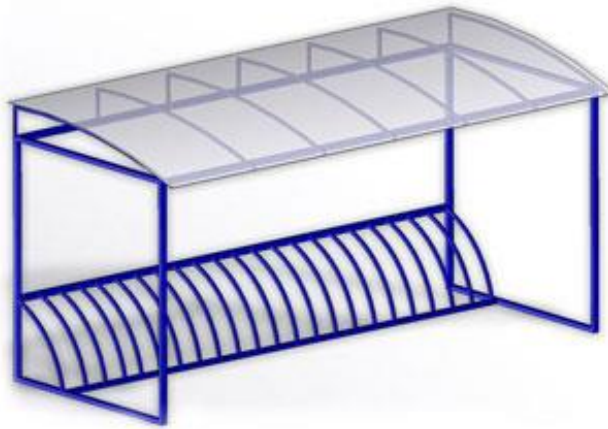


Рис. 6.14. Стандартне рішення критих велопарковок.

**Криті велопарковки з облаштованим парковочним місцем під кутом.** В цілях економії місця вуличного простору, та забезпечення належної якості місця для паркування, є готові варіанти рішень розміщенням велосипедів під кутом.



Рис. 6.15. Крита велопарковка з розміщенням велосипеда під кутом.

**Інші варіанти рішень облаштування велопарковок.** Існує велика різноманітність готових, нестандартних рішень по облаштуванню велопарковок, які зручно використовувати в тому чи іншому випадку.





Рис. 6.16. Нестандартні рішення велосипедних парковок.

**Велосипедний паркомат** - це парковка платного типу. Він забезпечує повний захист велосипеда на час паркування, у велосипедиста відпадає потреба купувати велозамок та піклуватись про його безпечність.



Рис. 6.17. Велосипедний паркомат.

## 7. Організація велосипедного руху на перехрестях

При будівництві велодоріжок, важливим елементом руху є перехрестя, тому, при прокладанні нових доріжок варто враховувати те, як велосипедисти будуть перетинати ці ділянки. В даному випадку необхідно враховувати всі аспекти, з одного боку, велосипедист повинен мати можливість швидко пересуватись по обраному маршруту – можливість проїжджати перехрестя не спішуючись, а з іншого боку велосипедисти повинні відчувати свою безпеку – при потребі, або неможливості прокладання швидких велоперехресть вони будуть вимушені переходити проїзну частину пішки, як пішоходи, згідно чинних ПДР.

### 7.1 Типові перехрестя

Велосипедна доріжка проходить паралельно або разом з проїжджою частиною, безпосередньо на перехресті велосипедисти мають "зелену зону" довжиною 2 м, в крайньому правому ряді або перед всіма смугами руху автомобілів, для того, щоб покинути перехрестя першими. Рух велосипедистів керується основним або допоміжним світлофорами. Зона перед автомобілями на перехресті називається велобокс і, зазвичай, пофарбована в колір, відмінний від кольору велодоріжки та основного дорожнього покриття.

Приклад облаштування велодоріжок на перехрестях, у вигляді велобоксу, враховуючи європейський досвід, зображено на Рис.7.1, Рис.7. 2.



Рис. 7.1. Організація перехрестя шляхом надання переваги велосипедистам по крайній правій смузі.





Рис. 7.2. Перехрестя з перевагою велосипедиста на кожній смузі руху.

Рух на регульованому перехресті, або на нерегульованому, повинен здійснюватися на існуючій зебрі, або поруч з нею на спеціальній розмітці.

На регульованих та нерегульованих перехрестях велосипедист повинен спішитись та здійснити перехід керуючись п. 4.7. ПДР (забезпечити власну безпеку та здійснювати перехід проїжджої частини по пішохідних переходах). Рис. 7.3 та Рис. 7.4

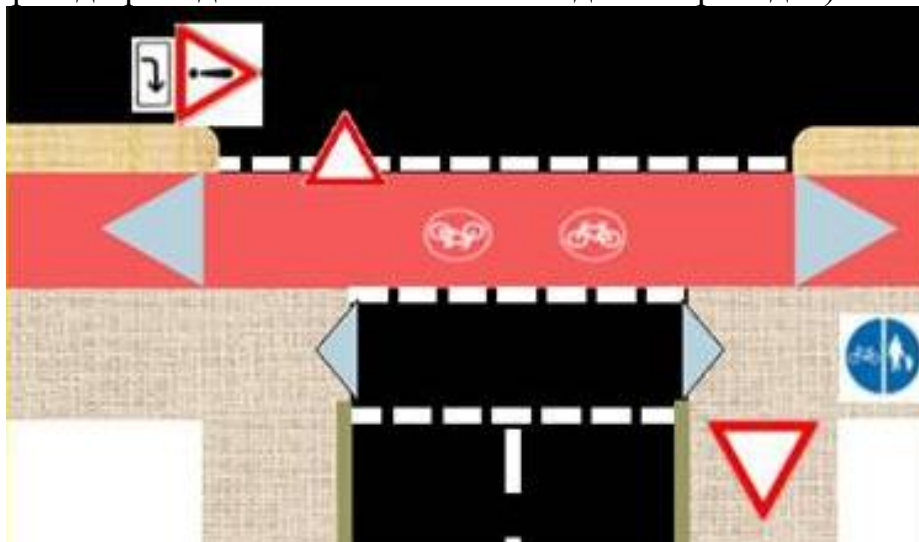


Рис. 7.3. Одностороння велодоріжка на тротуарі - проходження велоруку через перехрестя та виїзди з другорядних вулиць.

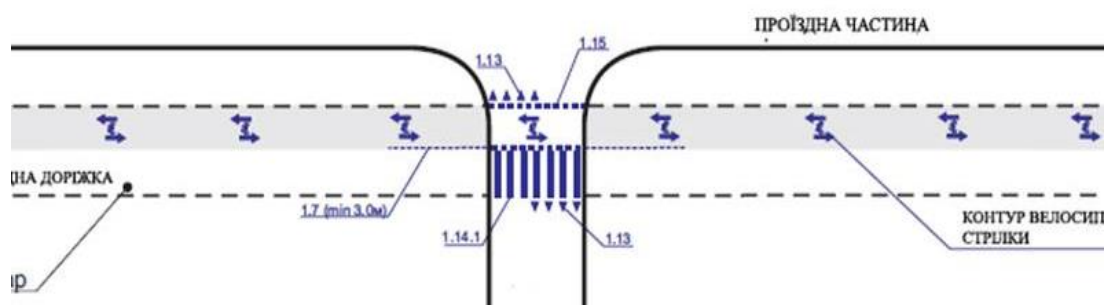


Рис. 7.4. Перетин регульованого та нерегульованого перехрестя паралельно, з пішоходами.

## 7.2. Облаштування велосипедних доріжок на кругових перехрестях

Рух по круговому перехрестю виконується шляхом стандартного пріоритету дозволу руху: велосипедист рухаючись по колу тримається в своїй зоні. Автомобілі, які здійснюють виїзд з перехрестя, повинні надати перевагу велосипедисту, що рухається по своїй смузі. Схематичний приклад Рис. 7.5 та практична реалізація Рис.7.6.

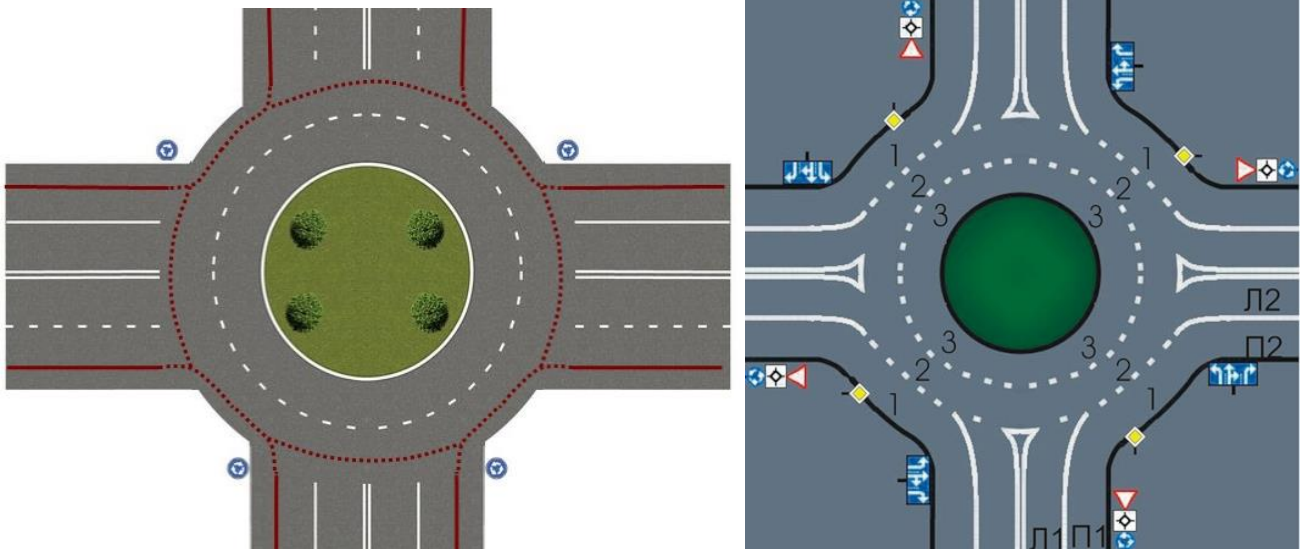


Рис. 7.5. Схематична реалізація кругового перехрестя.



Рис. 7.6. Практична реалізація кругового перехрестя.

## 8. Перелік вулиць міста, що визначені для облаштування велосипедних доріжок

### 8.1. У 2013 році Програмою передбачено часткова реконструкція існуючих та облаштування нових велодоріжок

Вулиця, проспект	Ділянка вулиці, де пропонується облаштувати велосипедну доріжку	Місце облаштування велодоріжки	Довжина (L), км	Оптимальний стандарт / альтернативний стандарт (приблизна вартість робіт, тис.грн)	Відповідальний виконавець
просп. Космонавтів	від вул. Келецька до вул. Порики	за рахунок зеленої зони. Велодоріжка розташована на зеленій зоні біля проїзної частини	0,46	A1 / 368 <b>B2 / 45</b>	Департамент капітального будівництва
просп. Космонавтів	від вул. Порики до Хмельницького шосе	за рахунок зеленої зони. Велодоріжка розташована на зеленій зоні біля проїзної частини	0,5	A1 / 400 <b>B2 / 50</b>	Департамент капітального будівництва
вул. Квятека	від вул. Порики до вул. Келецька	з парного боку вулиці від ЗОШ № 34 та № 35 до вул. Келецька на тротуарі (перехід через вул. Келецька) з непарного боку вулиці від вул. Келецька до буд. № 25 на існуючій пішохідній доріжці (за рахунок розширення)	0,5	A1 / 400 <b>B2 / 5</b>	Департамент енергетики, транспорту та зв'язку
вул. 600-річчя	від вул. Хмельницьке шосе до вул. Стахурського	з непарного боку вулиці, від вул. Стахурського до буд. № 27 (розширення існуючої пішохідної доріжки від буд. № 27 до вул. Хмельницьке шосе на тротуарі) – місцями розширення тротуару	1,65	A1 / 1320 <b>B2 / 23</b>	Департамент комунального господарства та благоустрою та Департамент енергетики, транспорту та зв'язку
вул. Р. Скалецького	від ринку Урожай до вул. Свердлова	за рахунок зеленої зони з боку приватного сектору	0,87	A3 / 1087 <b>A1 / 696</b>	Департамент капітального будівництва
пров. Вишенька	від перехрестя Гніванське шосе Пирогова до кінцевої на Електромережі	за рахунок проїзної частини прибудинкової території шляхом встановлення знаку 4.14	0,85	C / 5 <b>D / 5</b>	Департамент енергетики, транспорту та зв'язку
просп. Юність	від вул. Стахурського до вул. Пирогова	за рахунок тротуару	0,5	B2 / 60 <b>D / 50</b>	Департамент комунального господарства та благоустрою
вул. Пирогова	від пр.Юність до Гніванське шосе	за рахунок існуючої тропки в зеленій зоні. Встановлення знаку	1,1	B2 / 110 <b>D / 6</b>	Департамент комунального господарства та благоустрою
Парк Дружби Народів	від пров. Вишенька до вул. Стахурського та просп. Юність	встановлення знаків 4.14 – спільне використання існуючих доріжок пішоходами та велосипедистами	2,5	B2 / 5 <b>E / 5</b>	Департамент енергетики, транспорту та зв'язку
Центральний парк культури і відпочинку	від Хмельницьке шосе до пл. Радянська	встановлення знаків 4.14 – спільне використання існуючих доріжок пішоходами та	1	B2 / 5 <b>E / 4</b>	Департамент енергетики, транспорту та



		велосипедистами			зв'язку
вул. Келецька	від пров.Юність до вул. Шевченка	за рахунок використання прилеглої дороги для велосипедистів.	2	B2 / 240 D / 100	Департамент енергетики, транспорту та зв'язку / Департамент комунального господарства та благоустрою
вул. Шевченка	від вул. Келецька до вул. А. Заболотного	за рахунок спільного використання проїзної частини.	0,4	B2 / 5 D / 38	Департамент енергетики, транспорту та зв'язку / Департамент комунального господарства та благоустрою
вул. А.Заболотного	від вул. Шевченка до вул. Пирогова	за рахунок спільного використання проїзної частини.	0,25	B2 / 5 D / 27	Департамент енергетики, транспорту та зв'язку / Департамент комунального господарства та благоустрою
Всього			12,6	3625 / 1054	

Загальна протяжність велодоріжок, що підлягає облаштуванню на 2013 р. складає 12,6 км.

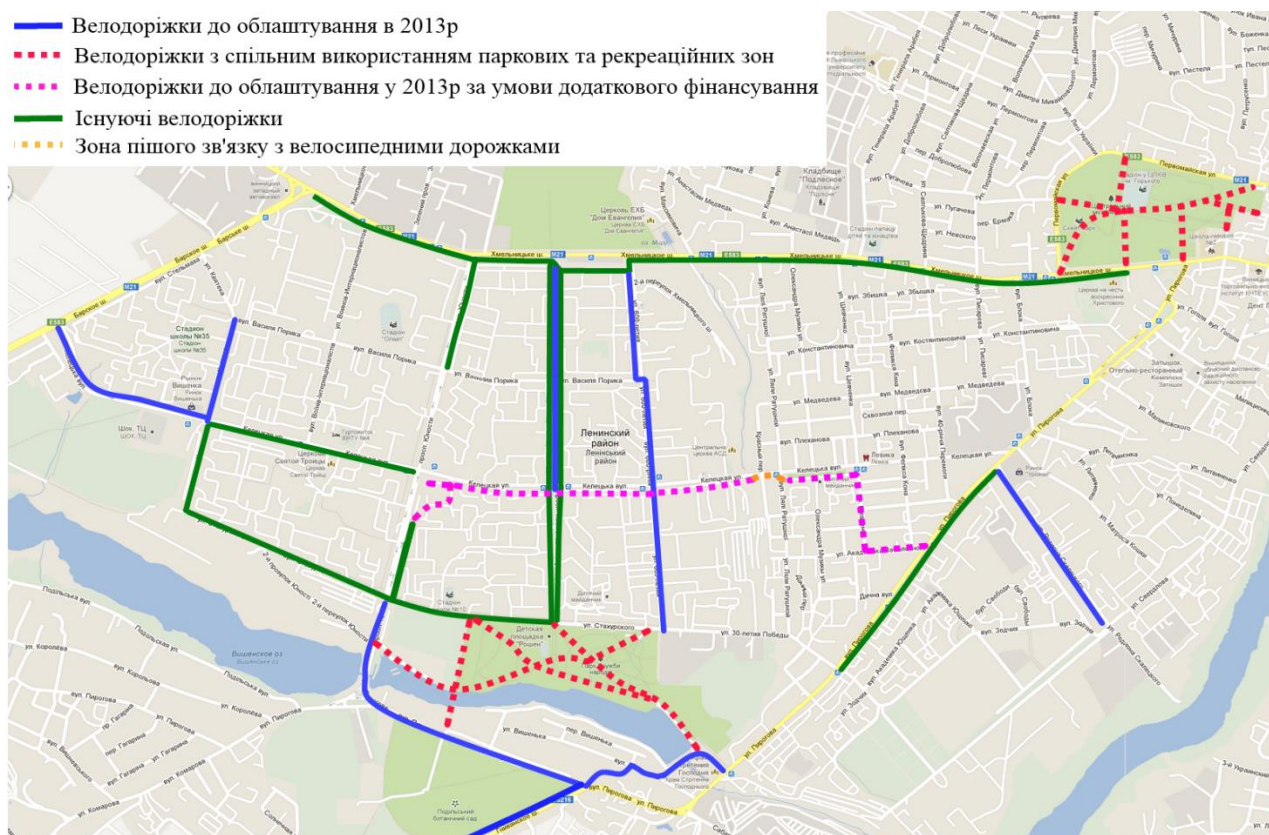


Рис. 8.1. Велодоріжки, які передбачено облаштувати у 2013 році.



## 8.2. План заходів на 2014-2020 рр.

Вулиця, проспект	Ділянка вулиці, де пропонується облаштування велосипедної доріжки	Місце облаштування велодоріжки	Довжина (L), км	Оптимальний стандарт	Альтернативний стандарт
просп. Космонавтів	від вул. Стахурського до вул. Келецька	за рахунок зеленої зони. Велодоріжка розташована на зеленій зоні біля проїзної частини	0,62	A1	B2
вул. Квятека	вул. Келецька – вул. Стахурського	за рахунок розширення тротуару	0,4	A2	B2
вул. Стахурського	від просп. Космонавтів до вул. 600-річчя	з парного боку вулиці від просп. Космонавтів до вул. 600 річчя (розширити за рахунок зеленої зони)	0,5	A1	B2
Барське шосе	від вул. Келецька до Хмельницького шосе	за рахунок роздільної зеленої зони	1,3	A1	B2
Хмельницьке шосе	від Барського шосе до Першотравневої	за рахунок розширення тротуару, зеленої зони	4	A1	A2
--- “ “ ---	Барське шосе – Воїнів Інтернаціоналістів	за рахунок розширення тротуару або відведеної зони біля дороги.	0,275	A1	A2
--- “ “ ---	вул. Воїнів Інтернаціоналістів – просп. Юності	за рахунок розширення тротуару або відведеної зони біля дороги.	0,5	A1	A2
--- “ “ ---	просп. Юності – вул. Максимовича	за рахунок розширення тротуару (вздовж лісу) або відведеної зони біля дороги.	1	A1	A2
--- “ “ ---	вул. Максимовича – вул. Революційна	за рахунок розширення тротуару (з сторони заводу "Аналог") або відведеної зони біля дороги.	0,44	A1	A2
--- “ “ ---	вул. Революційна – вул. Г.Арабея	за рахунок розширення тротуару (з сторони заводу "Аналог") або відведеної зони біля дороги.	0,3	A1	A2
--- “ “ ---	вул. Г.Арабея – вул. Салтикова-Щедріна	за рахунок розширення тротуару або відведеної зони біля дороги.	0,3	A1	A2
--- “ “ ---	вул. Салтикова-Щедріна – вул. Єрмака	за рахунок розширення тротуару або відведеної зони біля дороги.	0,275	A1	A2
--- “ “ ---	вул. Єрмака – вул. Котляревського	за рахунок розширення тротуару або відведеної зони біля дороги.	0,25	A1	A2
--- “ “ ---	вул. Котляревського – вул. Першотравнева	за рахунок виділення фарбою на існуючій площі	0,15	A1	A2
--- “ “ ---	вул. Першотравнева – центральний вхід в ЦПКіВ	за рахунок розширення тротуару, з'їзд/виїзд організувати поруч з існуючими сходами	0,55	A1	A2
вул. Зодчих	від вул. Пирогова до вул. Скалецького	на тротуарі	1,35	A1	A2

вул. Пирогова	від зупинки «Електромережа» до ринку «Урожай»	за рахунок місцевого проїзду	1,8	A1	A3
вул. Першо- травнева	від Хмельницьке шосе до вул. Театральна	по тротуару	2,6	A1	B2
вул. Хмельницьке шосе	від вул. Революційна до вул. Блока	доопрацювати існуючу велодоріжку по тротуару	1,0	A1	B2
просп. Юності	від вул. В.Порика до вул. Келецька з боку ТЦ «Дастор» від вул. Келецька до існуючої велодоріжки по просп. Юності.	по тротуару	0,5	A1	B2
вул. Д. Нечая – вул. Московська – вул. Стаханівська – вул. 8-го Березня	ЗОШ № 22 – вул. Московська – вул. Стаханівська – ЗОШ № 11 – вул. 8-го Березня - ЗОШ № 19	вул. Д.Нечая - з обох боків проїзної частини виділити велосмуги; вул. Московська - з обох боків проїзної частини виділити велосмуги; вул. Стаханівська - з обох боків проїзної частини виділити велосмуги; вул. 8-го Березня з непарного боку вулиці - від вул. Московська до буд. № 7 збудувати окрему доріжку від буд. № 7 до ЗОШ № 19 на тротуарі	1,25 + 0,93 + 0,37 + 0,63	A2	B2
вул. Пирогова	ринок «Урожай» - вул. Маліновського	з парного боку вулиці: вздовж паркану "Медуніверситету" (на пішохідній зоні вздовж території лікарні ім. Пирогова збудувати окрему доріжку)	0,6	A2	B2
вул. Келецька	вул. Квятека – просп. Юності - ринок "Урожай"	від вул. Квятека до просп. Юність по місцевій дорозі вздовж вул. Келецька; від просп. Юність до вул. 600-річчя на тротуарі; від вул. 600-річчя до ринку «Урожай» на тротуарі	0,5 + 2,97	A2	B2
Вул. 50-річчя Перемоги – просп. Коцюбин- ського	МПМ «Зоря» – площа Перемоги – Центральний міст	вул. 50-річчя Перемоги на пішохідній зоні просп. Коцюбинського – по тротуару	1,05 + 0,65	A2	B2
вул. Київська – вул. Чорновола	Меморіал Визволення – площа Жовтнева та вул. Київська - Київський міст	вул. Київська (з парного боку вулиці): вздовж буд. № 12 розширення тротуару за рахунок зеленої зони; вздовж буд. №№ 14-16 спільна пішохідно- велосипедна доріжка; вздовж буд. №№ 18-38, 44- 46 на тротуарі; вздовж території пивзаводу розширення тротуару; вздовж будинків №№ 50-114	3,5	A2	B2

		на тротуарі; вздовж будинків №№ 116-144 будівництво окремої доріжки або розширення тротуару. Вул. Чорновола (з парного боку вулиці від Київського мосту до вул. Репіна на тротуарі - розширення тротуару). від вул. Репіна до буд. № 6 збудувати окрему доріжку. від буд. № 6 до вул. Київської на тротуарі.			
вул. Ватутіна – вул. Чехова	вул. Лугова – вул. Чехова – Немирівське шосе	вул. Ватутіна. З парного боку вулиці. від вул. Лугової до вул. Москаленка будувати окрему доріжку. вул. Москаленка - вул. Чехова. вул. Чехова з непарного боку: від вул. Ватутіна до ринку «Володимир» збудувати окрему доріжку; вздовж ринку «Володимир» на пішохідній зоні; від ринку «Володимир» до пров. К.Маркса будівництво окремої доріжки; на перехресті з пров. К.Маркса перехід на парний бік вулиці; від пров. К.Маркса до буд. № 12 будівництво окремої доріжки; від буд. № 12 до перехрестя з Немирівське шосе по тротуару.	0,83 + 1,65	A2	B2
вул. Чехова	Немирівське шосе – вул. Блюхера	з обох боків проїзної частини вулиці	1,11	A1	B2
вул. Д. Нечая	вул. Московська - вул. Примакова	з обох боків проїзної частини вулиці	0,86	A2	B2
Немирівське шосе – вул. Лебединського – вул. Островського – пл. Жовтнева	вул. Чехова – пл. Жовтнева – вул. Лебединського та Островського	Немирівське шосе з парного боку на тротуарі вул. Лебединського з парного боку - розширення тротуару. вул. Островського з парного боку вздовж буд. № 70-62. На перехресті з вул. 50-річчя Перемоги біля буд. № 49 перехід на непарний бік вулиці. Вздовж буд. №№ 79-7 розширення та ремонт тротуару.	1,0 + 1,4 + 1,03	A2	B2

пр-т Юності – вул. Пирогова	вул. Стахурського – вул. Пирогова та Ботанічний сад	вул. Стахурського – вул. Пирогова (на тротуарі з парного боку вул. Пирогова від просп. Юності до Ботанічного саду).	0,5	A1	B2
вул. Максимовича – вул. Г. Арабея – вул. Л. України	Хмельницьке шосе (вул. Максимовича – вул. Генерала Арабея – вул. Лесі України – вул. Першотравнева)	вул. Максимовича (з парного боку вулиці від Хмельницького шосе до буд. № 22 на тротуарі від буд. № 22 до вул. Генерала Арабея збудувати окрему доріжку) вул. Г.Арабея на тротуарі вул. Л.Українки з обох боків проїзної частини виділити велосмуги	1,7 + 0,4 + 1,02	A2	B2
вул. Бучми – вул. Привокзальна	ЗОШ № 20 (вул. Бучми – вул. Привокзальної – вул. Островського)	вул. Бучми (з обох боків проїзної частини) вул. Привокзальна (з обох боків проїзної частини)	1,74 + 0,91	A1	B2
вул. С. Наливайка	ЗОШ № 19 – вул. Свердлова	На тротуарі	1,1	A2	B2
вул. Кірова – вул. Тарногородського	Площа Героїв Сталінграду (вул. Кірова – вул. Тарногородського – кінцева зупинка тролейбусу «ВПЗ»)	вул. Кірова з непарного боку вулиці (від кінцевої трамвайної зупинки «Залізничний вокзал» до вул. Фрунзе на тротуарі відремонтувати та місцями розширити тротуар). вул. Фрунзе – ТЦ «Віват» (збудувати окрему доріжку вздовж ТЦ «Віват» на тротуарі від ТЦ «Віват» до вул. Тарногородського) вул. Тарногородського з парного боку ( від вул. Кірова до кінцевої тролейбусної зупинки «ВПЗ») на тротуарі	3,11 + 0,73	A2	B2
вул. Гонти	вул. Кірова – вул. Марка Вовчка	вул. Кірова – вул. Марка Вовчка (збудувати окрему велодоріжку)	1,55	A1	B2
вул. Фрунзе	вул. Кірова – вул. Київська	з обох сторін проїзної частини	2,26	A2	B2
вул. Червоно- армійська	вул. Кірова – вул. Київська	з парного боку вулиці: від вул. Київська до ЗОШ № 6 вздовж ЗОШ № 6 розширити тротуар для облаштування окремої вело-доріжки вздовж будинку № 14 збудувати окрему вело- доріжку від вул. Винниченка до буд. № 20 на тротуарі	2,31	A2	B2

		(розширення тротуару) від буд. № 20 до пров. Литовського збудувати окрему доріжку від пров. Литовського (МППМ «Зоря») до вул. 50-річчя Перемоги вул. 50-річчя Перемоги – вул. Некрасова (будівництво окремої доріжки) вул. Некрасова – вул. Кірова (на тротуарі)			
пров. К. Маркса – вул. К. Маркса	вул. Чехова (по пров. К.Маркса – вул. К. Маркса – Немирівське шосе)	пров. К. Маркса з парного боку від вул. Чехова до буд. № 16 будівництво окремої доріжки від буд. № 16 до вул. К. Маркса (розширення тротуару) вул. К. Маркса з парного боку вулиці (пров. К.Маркса – Немирівське шосе)	1,5	A2	B2
вул. Енгельса	вул. Д.Нечая – вул. Привокзальна	за рахунок розширення тротуару та зеленої зони	1	A1	A2
вул. Б. Хмельни- цького	вул. Д Нечая – вул. Островського	за рахунок проїзної частини	0,4	B2	C
вул. 30-річчя Перемоги	від 600-річчя до вул. Пирогова	за рахунок зеленої зони та розширення тротуару	0,8	A2	B2
вул. Лялі Ратушної	від Хмельницького шосе до 30-річчя перемоги	за рахунок проїзної частини	1,7	A1	B2, C
вул. І.Богуна та О. Кобилянської	від вул. В.Чорновола до вул. Белінського	за рахунок проїзної частини	2,6	B2	C
вул. Салтикова Щедріна	від вул. Ботанічна до вул. Лесі Українки	за рахунок проїзної частини	1,1	B2	C
вул. Ботанічна	від вул. Салтикова- Щедріна до вул. І.Богуна	за рахунок проїзної частини	1	B2	C
вул. Черняхов- ського	від вул. Карбишева до Сабарівського шосе	за рахунок розширення тротуару та зеленої зони	1,1	A2	B2
Сабарівське шосе	від вул. Черняховського до кінцевої зупинки Електромережі	за рахунок узбіччя. зеленої зони та розширення тротуару	2	A1	A2
Гніванське шосе	від 4-ї об'їзної дороги до перехрестя з вул. Пирогова	за рахунок узбіччя та зеленої зони	2,1	A2	B2
вул. Пирогова	від склепу ім.. «Пирогова» до просп. Юність	за рахунок проїзної частини та тротуару	1,5	A2	B2
вул. Келецька	від вул. Квятека до Барського Шосе	за рахунок зеленої зони окремо від тротуару	0,8	A1	B2

центральна частина міста	вул. Соборна, вул. Генерала Арабея, вул. Театральна, вул. Гоголя, вул. Козицького	за рахунок тротуарів та проїзної частини обмеження швидкості руху автомобілів, та встановлення знаку 4.14	5,5	C	D
вул. Г.Успенського	від вул. Козицького (міст) до вул. Д.Нечая від вул. Козицького до набережної Рошен	за рахунок зеленої зони з сторони р. Південний Буг	1,7 + 1	A1	B1
вул. Привокзальна	від вул. Лебединського до пл. Героїв Сталінграду	за рахунок проїзної частини та тротуару	0,9	B2	E, C
вул. Воїнів Інтернаціоналістів	від вул. Келецька до Хмельницьке шосе	за рахунок зеленої зони з непарної сторони вулиці.	1	A1	B2
вул. Пори́ка	від вул. В. Інтернаціоналістів до просп. Юності	за рахунок зеленої зони з парної сторони вулиці.	0,5	A1	B2
набережна Рошен	вся набережна	за рахунок встановлення знаку 4.14	0,8	C	E
Всього			80,73		

Загальна протяжність велодоріжок, що підлягає облаштуванню на 2014-2020 рр. складає 80,73 км.

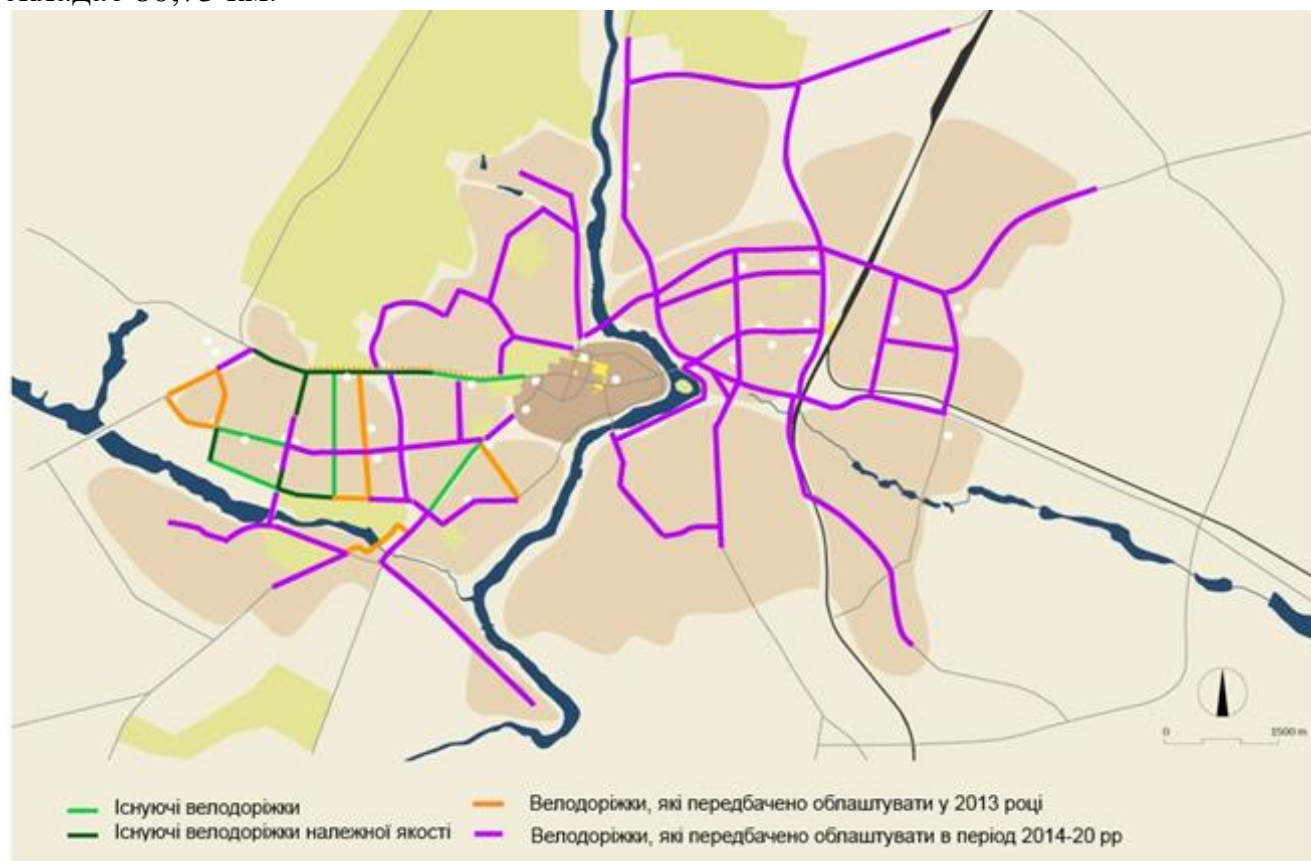


Рис. 8.2. Велодоріжки, які передбачено облаштувати в період 2013-2020 рр.

## 9. Заходи Популяризації

Серед заходів популяризації велосипедного руху у м. Вінниці, можна виділити регулярні (щорічні) та нерегулярні (періодичні) події. Вони спрямовані на залучення населення міста до вело руху і формування позитивного відношення до цього виду транспорту.

### 9.1. Регулярні заходи

- Велопробіг навколо Вінниці, присвячений Дню Європи – травень, 50 км.
- Загальноміський велопробіг – квітень, пробіг вулицями міста.
- Велодень – остання субота травня, пробіг вулицями міста по існуючим велодоріжкам і не тільки.
- Дідькові стежки – початок травня, любительський кубок України з кросс-кантрі по збудованій трасі у Лісопарку.
- ЛісопаркКК – початок червня, відкриті велосипедні аматорські перегони м. Вінниці з крос-кантрі.
- Європейський тиждень сталої енергетики – 24-28 червня, велопробіг вулицями міста співпадає з Днем Конституції України (27 червня).
- Аматорський велосипедний напівмарафон – 24 серпня по вул. Соборна.
- Веломаскарад на День Міста – 2-га субота вересня, вело-маскарад, трюки та драг рейсинг по вул. Соборна.
- Парад Дідів Морозів – 1 січня, пробіг вулицями міста.



Рис. 9.1. Пробіг навколо Вінниці 2010 рік, понад 150 учасників



Рис. 9.2. Велопробіг присвячений Дню Здоров'я 2011 рік, 75 учасників





Рис. 9.3. Велопробіг навколо Вінниці 2012 рік, понад 300 учасників



Рис. 9.4. Загальноміський велопробіг 2012 рік, понад 200 учасників



Рис. 9.5. Велодень 2012 рік, понад 250 учасників



Рис. 9.6. велосипедні аматорські перегони Лісопарк 2012, понад 75 учасників





Рис. 9.7. Костюмований велопарад Дідів Морозів 2013 рік

## 9.2. Нерегулярні заходи

Нерегулярні заходи проводяться раз на 2-3 роки, їх періодичність проведення залежить від зовнішніх факторів, які не дають можливість проводити їх щорічно. Серед них:

- Костюмована нічна велоролерська покатушка.
- Стадіон-крос "КАІСА".
- Година Землі.
- Велопробіг до дня «Година землі».
- Аматорські велоралі в лісопарку.
- Велофігурки серед дітей – червень місяць.

## 10. Популяризація велосипедного руху

Під популяризацією розуміється використання будь-яких форм представлення ідеї велосипедного розвитку міста. На сьогоднішній день одними з найпоширеніших засобів популяризації є ЗМІ, Інтернет та рекламна продукція у вигляді флаєрів, буклетів і т.п. Головним наслідком політики популяризації повинна стати оцінка роботи та дій Вінницької міської ради по підвищенню благоустрою та покращення рівня життя мешканців нашого міста. Іншими словами мешканці повинні асоціювати велосипед і велодоріжки з логотипом Вело-Вінниця. Найкращі результати можна отримати тоді, коли використовуються всі методи одночасно - це не тільки прискорює досягнення результату, але й має більший резонанс в суспільстві.

Розглянемо основні типи популяризації:

**Реклама** – це форма візуалізації товарів або ідей за якою чітко вирізняється структура або орган, що її поширює – так зване «Спроектоване обличчя».

**Телебачення** – головною перевагою даного типу – є велика аудиторія, можливість повного висвітлення пропозиції та ідеї з візуалізацією.

**Радіо** – даний тип розповсюдження дозволяє швидко донести до мешканців міста події з конкретною датою, місцем проведення та під чією егідою пропонується дана акція.

**Друковані видання** – дозволяє висвітлити анонс події та результати, які були досягненні після її проведення.

**Мережа Інтернет** – включає в себе соціальні медіа (ВКонтакте, Facebook), відео-канали (YouTube, Vimeo) та періодичні Інтернет видання (Myvin, viintsyainfo, vinnitsaOK і т.д.). Стрімко зростаючий сегмент популяризації особливо серед молоді аудиторії.

**Поліграфія** – друк буклетів, футболок, головних уборів, значки та іншої рекламної продукції до проведення заходів, та рекламних матеріалів під час проведення акцій. Зазвичай має пост-ефект, залишається у якості сувенірів на руках учасників та населення.

Необхідно створити певний стиль (імідж) та логотип, який буде присутній на всіх акціях та подіях, що дозволить велосипедному розвитку бути більш успішним та популярним у суспільстві.

Департамент енергетики, транспорту та зв'язку міської ради  
Бузниковатий Сергій Валерійович  
Головний спеціаліст відділу транспорту та зв'язку