



ВІННИЦЬКА МІСЬКА РАДА

РІШЕННЯ

Від 20.09.2024 № 2466
м. Вінниця

49 сесія 8 скликання

Про затвердження Програми розвитку велосипедного руху Вінницької міської територіальної громади на 2024-2026 роки

Керуючись пунктом 22 частини 1 статті 26 та пунктом 1 частини 2 статті 52 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити «Програми розвитку велосипедного руху Вінницької міської територіальної громади на 2024-2026 роки відповідно до додатку до рішення.
2. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійну комісію міської ради з питань промисловості, підприємництва, транспорту, зв'язку та сфери послуг (В. Павлюк).

Міський голова

Сергій МОРГУНОВ

Додаток
до рішення міської ради
від 20.09.2024 № 2466

ПРОГРАМА
РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО РУХУ
ВІННИЦЬКОЇ МІСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ
ГРОМАДИ НА 2024-2026 РОКИ



1. ПАСПОРТ ЦІЛЬОВОЇ ПРОГРАМИ

1.	Дата, номер і назва розпорядчого документу про розроблення програми (за наявності)	
2.	Ініціатор розроблення програми	Департамент транспорту та міської мобільності Вінницької міської ради
3.	Розробник програми	Департамент транспорту та міської мобільності Вінницької міської ради
4.	Співрозробники програми	Громадська організація «Вінниця мобільна», комунальне підприємство «Агенція просторового розвитку»
5.	Відповідальний виконавець програми	Департамент транспорту та міської мобільності Вінницької міської ради
6.	Організації – співвиконавці програми	Департамент комунального господарства та благоустрою, комунальне підприємство «Агенція просторового розвитку»
7.	Мета програми	Збільшення частки використання велосипедів і самокатів у теплий період року для поїздок на роботу чи навчання до 3,5% у 2026 році.
8.	Термін реалізації програми	2024 - 2026 рр.
9.	Зв'язок зі Стратегією 3.0 та/або КІРМ 2030, назва стратегічного проекту(ів), за наявності	<p>Підхід до реалізації Програми відповідає Концепції інтегрованого розвитку м. Вінниці до 2030 року і знаходить своє відображення у:</p> <p>Візія 3: «Екологічне і зелене місто над річкою Південний Буг, місто сталої мобільності», стратегічна ціль 3 «Поліпшення мобільності у місті», галузь життєдіяльності міста «Транспорт і мобільність, доступність для всіх».</p> <p>Програма спрямована також на виконання заходів задекларованих Стратегією 3.0, а саме: стратегічний пріоритет 3, «Муніципальні інвестиції», ціль 3.7. «Стала міська мобільність і доступні транспортні послуги»</p>
10.	Питання пом'якшення та адаптації до змін клімату відповідно до Декларації про Зелений курс Вінниці	Велосипеди є екологічно чистим транспортним засобом, що не спричиняє викидів парникових газів. Зменшення використання автотранспорту та перехід на велосипеди допомагає знижувати викиди CO ₂ та інших забруднюючих речовин.
11.	Загальний обсяг фінансування, необхідного для реалізації цільової програми, тис.грн всього	2802,000
	В тому числі із розподілом коштів за джерелами фінансування:	
11.1	- кошти бюджету Вінницької міської територіальної громади, тис.грн	2100,000

11.2	- кошти державного бюджету, <i>тис.грн</i>	
11.3	- кошти інших джерел (назвати), <i>тис.грн</i>	702,000
12.	Очікувані кінцеві результати виконання цільової програми	Збільшення рівня велокористування та задоволення населення якістю велосипедної інфраструктури; створення якісної, безпечної, доступної та нерозривної велосипедної мережі; підвищення рівня безпеки дорожнього руху; поліпшення транспортної доступності та покращення екологічного стану громади і здоров'я мешканців.

2. ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ, НА РОЗВ'ЯЗАННЯ ЯКОЇ СПРЯМОВАНА ЦІЛЬОВА ПРОГРАМА

2.1. Аналіз інформації та статистичних даних.

2.1.1. Визначення проблеми на розв'язання якої спрямована програма

Наразі будівництво велосипедної інфраструктури у громаді відбувається переважно в рамках виконання робіт з реконструкції вулично-шляхової мережі, що призводить до появи непокритих фрагментів велосипедної мережі, що в свою чергу впливає на привабливість використання велосипеда та інших засобів мікромобільності. Тому Програма передбачає створення цілісної неперервної мережі, що охопить усі райони міста.

2.1.2. Терміни та визначення понять.

Велосипедна доріжка - доріжка з покриттям поза межами проїзної частини вулиці та/або дороги, розташована окремо чи суміжно з тротуаром або пішохідною доріжкою, що призначена для руху на велосипедах, кріслах колісних, немоторизованих засобах пересування і позначена дорожнім знаком та горизонтальною розміткою.



Зображення 1. Велосипедна доріжка двостороння (зліва) та одностороння (справа)

Велосипедна смуга - смуга, призначена для руху велосипедистів в межах проїзної частини вулиці та/або дороги, яка виділена за допомогою дорожньої розмітки та/або конструктивно.



Зображення 2. Велосипедна смуга

Велосипедно-пішохідна доріжка - доріжка з покриттям поза межами проїжджої частини вулиці та/або дороги, призначена для спільного руху пішоходів та велосипедистів (зокрема, на інших немоторизованих засобах пересування) по всій її ширині без поділу простору для різних видів пересування та позначена дорожнім знаком та горизонтальною розміткою. Якщо зона руху велосипедистів відокремлена від зони руху пішоходів переривчастою лінією але має ширину менше 2 м і передбачає велосипедний рух в обидва боки, то такий тип інфраструктури класифікується як велосипедно-пішохідна доріжка.



Зображення 3. Велосипедно-пішохідна доріжка

Модальний розподіл - це відсоткова частка використання кожного виду транспорту (та піших переміщень) в загальній кількості переміщень.

Структура модального розподілу визначається за результатами репрезентативного соціологічного опитування мешканців про спосіб їх переміщення. Більшість типових опитувань стосуються основного виду транспорту, що використовується під час поїздок на роботу.

Футрест - підніжка з поручнем призначена для велосипедистів, які чекають зеленого сигналу на світлофорі, що дозволяє їм не спішуватися на період очікування.



Зображення 4. Приклади велосипедних підніжок (футрестів)

Фрагментованість мережі – кількість окремих ділянок велосипедної мережі, що не поєднанні між собою. При розрахунку кількості відокремлених фрагментів (див. розділ 11), не поєднаними між собою вважались ті ділянки веломережі, відстань між якими була більше 6 м.

Протяжність смуг руху велосипедистів – показник, що характеризує загальну довжину веломережі. Розраховується як сума: односторонніх велосипедних смуг, односторонніх велодоріжок, велоіпедно-пішохідних доріжок та подвоєна сума двосторонніх велодоріжок.

Задоволеність користувачів велоінфраструктурою – показник, що визначається в ході соціологічного опитування, як середнє значення оцінки велокористувачів щодо якості велосипедної мережі за 5-ти бальною шкалою.

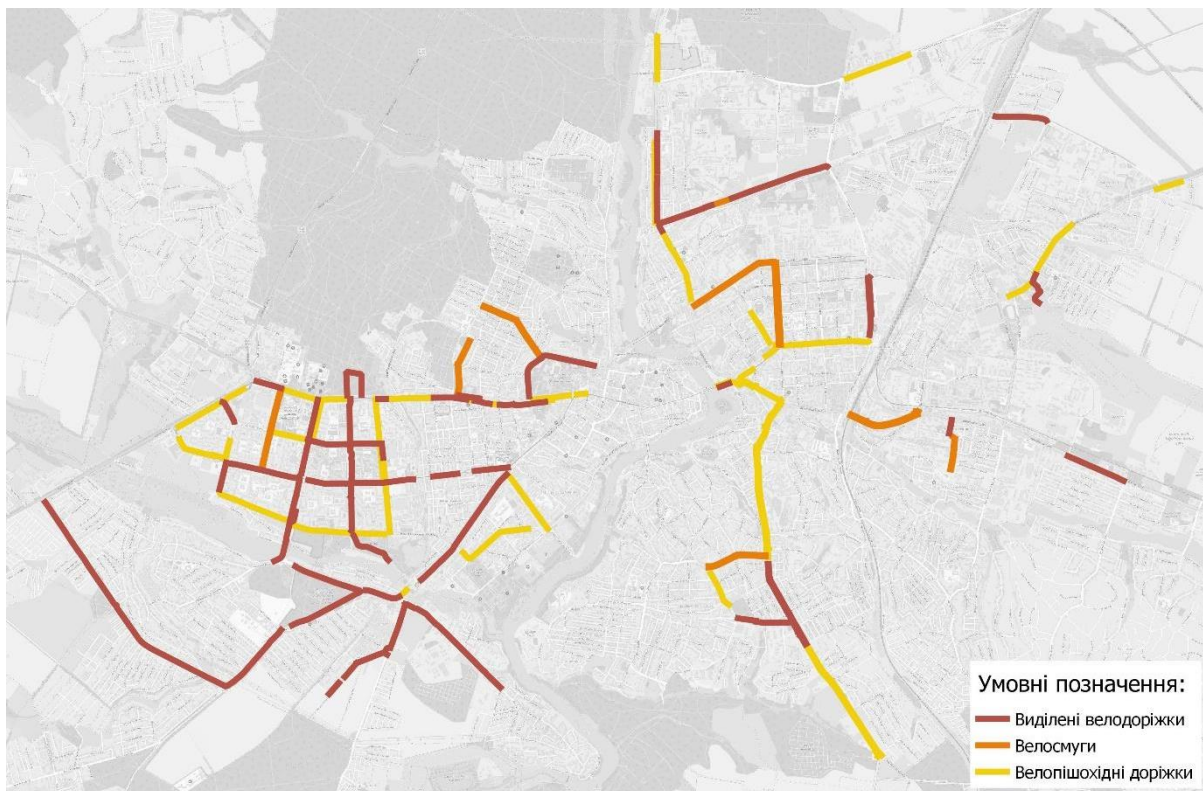
2.1.3. Огляд розвитку велосипедної мережі Вінниці.

Розвиток велосипедної мережі Вінниці розпочався у 2011 році, саме тоді у місті почали з'являтися перші вело-пішохідні доріжки та велосмуги. За ініціативою місцевих велоактивістів, яка була підтримана керівництвом міста, велосмуги були створені на проспекті Космонавтів (1,65 км.) та вул. Пирогова (від вул. Зодчих до р-ку «Урожай»). Найдовший велосипедний маршрут, що проходив по вул. Хмельницьке шосе, склав 3,8 км. на ділянці від Західного Автовокзалу до площі Калічанської. Варто зазначити, що вело-пішохідна смуга діє і по цей день, а велосмуги на вул. Пирогова та просп. Космонавтів трансформувалися у більш безпечні виділені велосипедні доріжки у 2015 році.

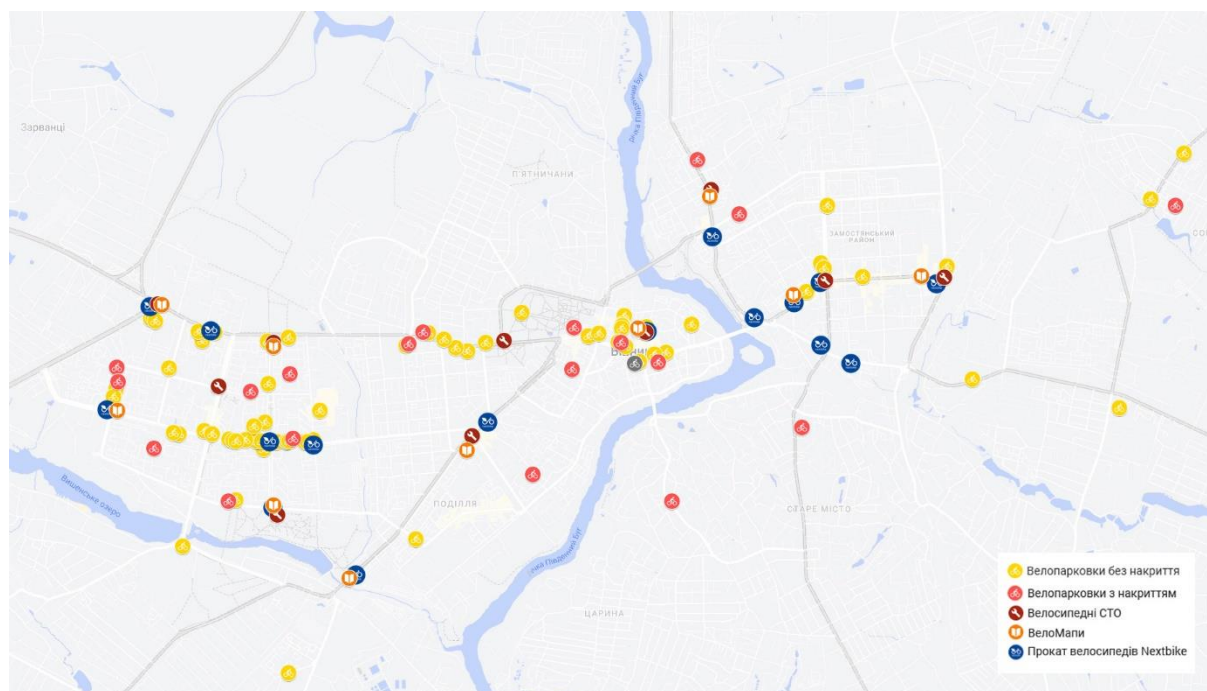
У 2013 році була розроблена та затверджена Програма розвитку велосипедного руху у м. Вінниця на 2013-2020 роки. Згідно затвердженої Програми було заплановано облаштувати 85 км. велосипедних маршрутів різного типу, також влаштування велопарковок по всій територіальній громаді.

На початок 2024 року у громаді налічується:

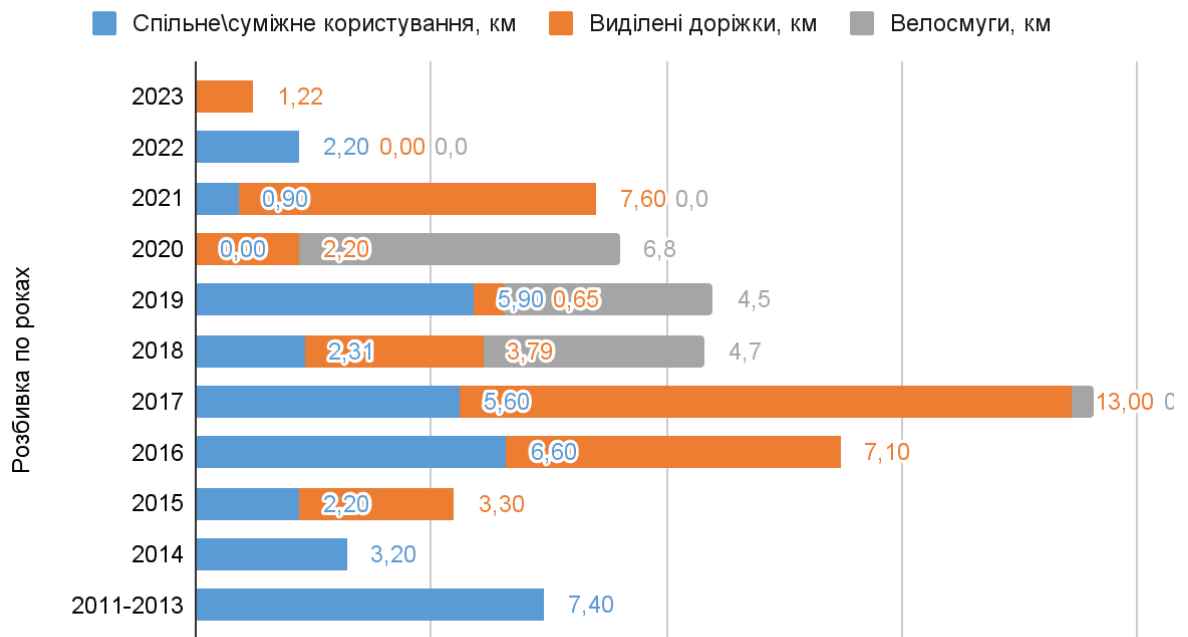
- 29,6 км виділених двосторонніх велодоріжок;
- 6,46 км виділених односторонніх велодоріжок;
- 13,1 км велосмуг;
- 21,0 км велопішохідних доріжок.



Зображення 5. Схема велосипедної мережі Вінницької громади



Зображення 6. Схема наявної велоінфраструктури



Зображення 7. Діаграма створення велосипедної інфраструктури по роках

2.1.4. Використання велосипедів у Вінниці.

У 2018 році на замовлення німецької урядової компанії «Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH» компанією GFK Україна було проведено опитування щодо мобільності мешканців. За результатами опитування, у теплий період року на велосипеді здійснювалося 0,76% від усіх переміщень містом, а у холодний період цей показник падав практично до 0%. Один або більше велосипедів мали 19% вінницьких сімей.

У 2023 році компанією CEDOS на замовлення GIZ було проведено дослідження просторового розподілу робочих місць та їх пов'язаності із місцями проживання на території Вінниці. За результатами цього дослідження 2% зайнятого населення для поїздок на роботу найчастіше використовують велосипед або електросамокат (власний або орендований).

2.2. Аналіз нормативно-правової бази.

Розробка Програми здійснюється відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні».

Нормативно-правову основу створення велосипедної мережі складають:

- Закони України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги»;
- Постанова Кабінету міністрів України №1306 від 10 жовтня 2001 року (зі змінами) «Про Правила дорожнього руху»;
- Державні будівельні норми (далі ДБН) 2.3-5:2018 «Вулиці та дороги населених пунктів»;

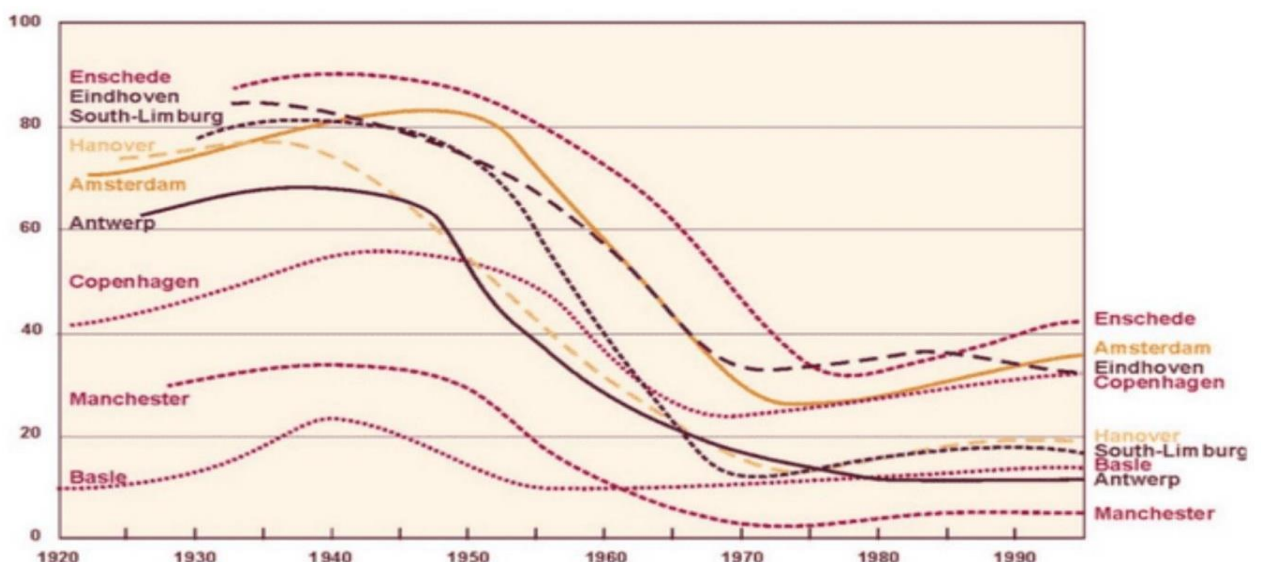
- Державні стандарти України (далі ДСТУ) 4100:2021 «Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування»;
- ДСТУ 2587:2021 «Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги»;
- ДСТУ 4092-2002 «Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні умови, правила застосування та вимоги безпеки»;
- ДСТУ 8906:2019 «Планування та проектування велосипедної інфраструктури. Загальні вимоги».

Програма враховує рекомендації:

- ГО «U-Cycle» (ГО «Асоціація велосипедистів Києва») «Адаптація вуличної мережі загального користування до руху велосипедистів у місті» та «Облаштування велопарковок біля магазинів, закладів харчування та офісних приміщень»,
- науково-дослідницького товариства доріг і транспорту (Німеччина) «Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту».

2.3. Опис успішних прикладів.

На початку ХХ століття велосипед набув широкої популярності у європейських містах. Пік використання велосипеду припав на кінець 1930-х – початок 1940-х років, коли в таких містах як Амстердам, Ганновер, Ейндховен частка використання велосипеду з-поміж інших видів транспорту становила близько 80%. Водночас, тоді ще не була створена відокремлена велосипедна інфраструктура і велосипеди переважно рухались проїзною частиною вулиці разом із кінними екіпажами та невеликою кількістю автомобілів.



Зображення 8. Частка велосипеду у загальній кількості поїздок на автомобілі, громадському транспорті, велосипедах та мотоциклах у європейських містах, 1920-1995.

Джерело: www.amsterdamclassictours.com/blog/the-children-strike-of-1972 з посиланням на Bruhze та Veraart.

Із масовим поширенням після Другої світової війни автомобілів, частка використання велосипедів почала спадати, досягнувши мінімуму на початку 1970-х років. Проте зростання кількості приватного автотранспорту в європейських містах спричинило ряд проблем із заторами на дорогах, високою смертністю в ДТП та забрудненням повітря автомобільними викидами. Як відповідь на ці проблеми, у Європі відбувся перегляд автомобілецентричного підходу до розвитку міст на користь використання громадського транспорту, велосипедів та піших переміщень.

Найбільшого розвитку велосипедний рух набув у Нідерландах, Данії та Німеччині, гарними прикладами велосипедних країн також вважаються Франція, Великобританія, Японія, Китай.

Такі міста як Амстердам, Утрехт, Копенгаген відомі своєю високоякісною велосипедною інфраструктурою, а частка поїздок на велосипеді в модальному розподілі становить 48% в Утрехті, 30% в Амстердамі, та 26% в Копенгагені (станом на 2018-2021 роки).

У німецькому Лейпцигу з 1990 року по 2023 рік частка використання велосипеда у модальному розподілі зросла із 9% до 19%.

Проте історія розвитку велоруку у Нідерландах, Данії і Німеччині суттєво відрізняється від досвіду східноєвропейських країн.

Досвід польських міст може бути більш показовим для України. До прикладу, частка використання велосипеда у Познані в 2000 році становила 2% але разом із розбудовою веломережі зросла до 8,4% у 2019 році, у Гданську відбулось зростання з 2% у 2009 до 5,9% у 2016.

Щодо Українського досвіду з розвитку велоінфраструктури, то уже в понад 25 українських міст та об'єднаних територіальних громад (ОТГ) вже розробили та затвердили плани розвитку велосипедної інфраструктури. З початком реформи децентралізації такі документи почали розробляти і для новостворених громад задля покращення рівня мобільності.

2.4. Визначення напрямку.

Програма розвитку велосипедної інфраструктури Вінницької міської територіальної громади розроблена з урахуванням місцевих, регіональних, національних та міжнародних стратегічних документів, які наголошують на важливості розвитку велосипедної інфраструктури, а саме:

Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН 74/299 «Підвищення глобальної безпеки дорожнього руху» проголошено десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху (2021-2030). Зокрема, у процесі планування землеустрою необхідно враховувати попит на транспортні послуги, вибір способу пересування, необхідність забезпечення безпечного та екологічного пересування для всіх. Особливу увагу приділено використанню активного та екологічного транспорту,

такого як велосипед. Акцент зроблено на проведенні такої політики, за якої забезпечується зниження швидкостей руху транспорту та першочергова увага приділяється потребам пішоходів та велосипедистів.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року визначає розвиток інфраструктури для руху велосипедів, впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно чистих видів транспорту, зокрема велосипедного транспорту, зменшення обсягу викидів парникових газів в атмосферне повітря від пересувних джерел до 60 % рівня 1990 року, зокрема завдяки збільшенню частки використання велосипедів. Наголошується на забезпеченні інституціональної підтримки розвитку велосипедного руху, посиленні безпеки велосипедного руху. Надається пріоритет забезпеченню розвитку соціально та екологічно орієнтованої мобільності на короткі відстані відповідно до моделі Місто коротких шляхів» та впровадження принципів інтермодальності та забезпечення оптимальної взаємодії велосипедного руху з іншими видами транспорту.

У національній економічній стратегії до 2030 року задекларовано стратегічну ціль «Забезпечення ефективного та справедливого регулювання цінової політики в галузі транспорту», основними завданнями якої є забезпечення підвищення міської мобільності (зокрема, створення велосипедних маршрутів), облаштування безпечних велосипедних і пішохідних доріжок та побудова міжміської велосипедної мережі.

Указом Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року», підтримуючи проголошені резолюцією Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй від 25 вересня 2015 року № 70/1 «Глобальні цілі сталого розвитку до 2030 року» та результати їх адаптації, з урахуванням специфіки розвитку України, встановлено забезпечувати дотримання Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року, зокрема таких як створення стійкої інфраструктури, забезпечення відкритості, безпеки, життєстійкості й екологічної стійкості міст та інших населених пунктів.

Підхід до реалізації Програми відповідає Концепції інтегрованого розвитку м.Вінниці до 2030 року і знаходить своє відображення у: Візія 3: «Екологічне і зелене місто над річкою Південний Буг, місто сталої мобільності», стратегічна ціль 3 «Поліпшення мобільності у місті», галузь життєдіяльності міста «Транспорт і мобільність, доступність для всіх».

Програма спрямована також на виконання заходів задекларованих Стратегією 3.0, а саме: стратегічний пріоритет 3, «Муніципальні інвестиції», ціль 3.7. «Стала міська мобільність і доступні транспортні послуги».

Також програма має дотичність до задекларованих напрямів розвитку громади у рішенні Вінницької міської ради «Про проголошення Зеленого курсу Вінниці», розділ 7 «Стала та розумна мобільність». Оскільки основне завдання Європейського зеленого курсу – скорочення викидів парникових газів у секторі транспорту на 90% до 2050 року. Питання збалансованого функціонування транспортної системи міста розглядається важливим елементом сталого екологічного розвитку. Тому Вінниця декларує орієнтацію на стримування

зростання кількості автомобільного транспорту в місті, оптимізацію сфери паркування, використання альтернативних та екологічно безпечних видів міської мобільності.

Велосипед - це доступний, екологічно чистий, корисний для здоров'я та ефективний на коротких відстанях вид транспорту. Тому мешканці та місцева влада зацікавлені у збільшенні частки використання велосипедів з-поміж інших видів транспорту.

Найпоширенішим індикатором розвитку велоруку у місті є частка використання велосипеду для щоденних переміщень на роботу чи навчання серед інших способів пересування.

Для міст світу з чисельністю населення від 250 тис. до 1 млн. мешканців характерні дуже значні розбіжності частки велосипедів у модальному розподілі - від близько 0% для Вільнюса, Більбао та Неаполя до понад 40% для Амстердаму та Утрехта.

Медіанне значення для наведених у Вікіпедії міст (з посиланням на дані Urban Audit) становить близько 6% (відповідає таким містам як Гданськ, Осло, Вроцлав).

Оскільки основні стратегічні документи (КІРМ Вінниця 2030 та Стратегія 3.0) мають горизонт планування до 2030 року цей термін доцільно використовувати і при плануванні розвитку велоруку.

З огляду на існуючу у Вінниці динаміку та приклади подібних європейських міст, виправдано встановити цільовий показник частки використання велосипедів та самокатів на рівні 5% до 2030 року.

3. Мета програми.

Метою розробки і реалізації Програми на 2024-2026 роки є збільшення частки використання велосипедів і самокатів у теплий період року для поїздок на роботу чи навчання до 3,5% у 2026 році. Це сприятиме підвищенню фізичної активності і здоров'я населення та сповільненню темпів росту автомобілекористування, що призводить до заторів, погіршення безпеки і якості повітря.

4. Пріоритетні завдання цільової програми.

Пріоритетними завданнями цільової програми є:

1. Розробка схеми розвитку велосипедної мережі до 2030 року.
2. Створення безпечної, зручної та неперервної велосипедної мережі.
3. Облаштування у місті супутньої велосипедної інфраструктури (велопарковок, велосипедних СТО, навігаційних стендів тощо).
4. Популяризація велосипедного руху та здорового способу життя, шляхом проведення публічних заходів та розповсюдження промоматеріалів серед мешканців територіальної громади.
5. Інвентаризація наявної велосипедної інфраструктури та моніторинг велокористування.

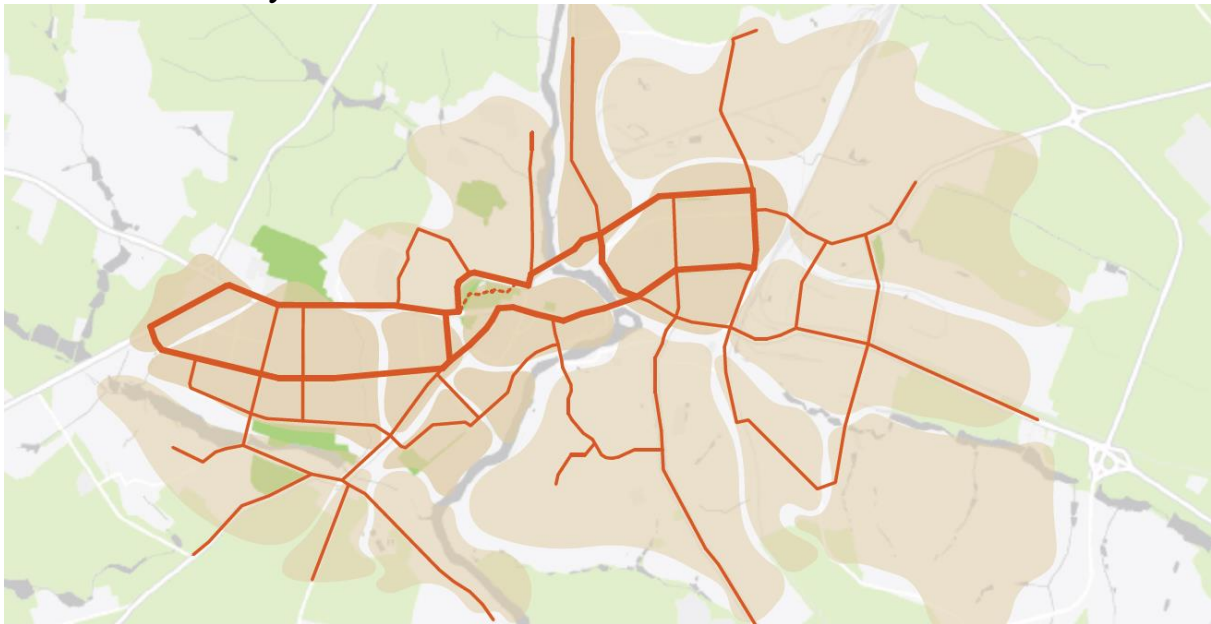
5. Обґрунтування шляхів і засобів розв'язання проблеми, строки та етапи виконання цільової програми.

5.1. Визначення проблеми.

Наразі будівництво велосипедної інфраструктури у громаді відбувається переважно в рамках виконання робіт з реконструкції вулично-шляхової мережі, що призводить до появи непоєднаних фрагментів велосипедної мережі, що в свою чергу впливає на привабливість використання велосипеда та інших засобів мікромобільності. Тому Програма передбачає створення цілісної неперервної мережі, що охопить усі райони міста.

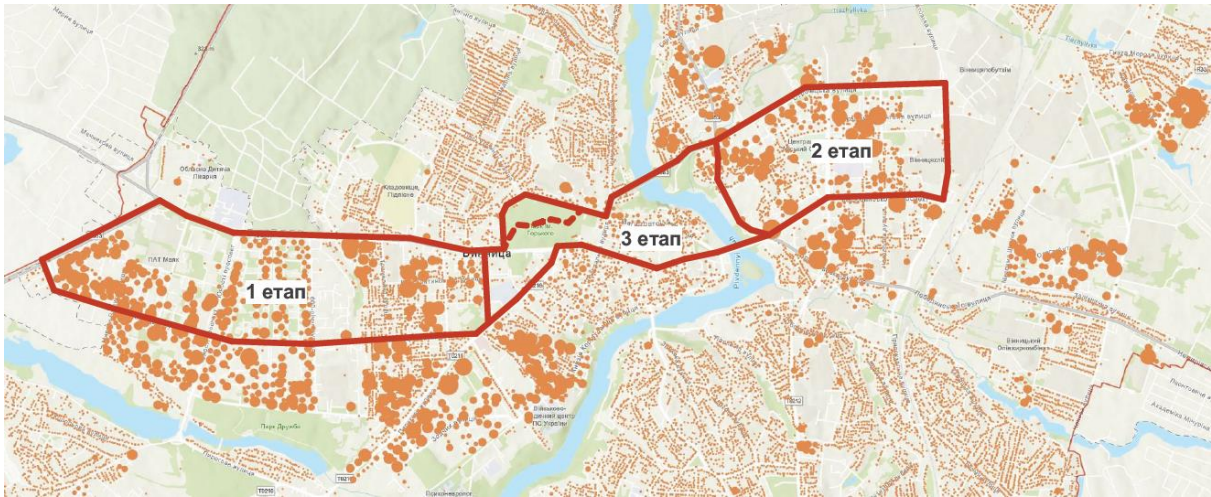
5.2. Бачення розвитку велосипедної мережі та етапи її реалізації.

Велосипедну мережу пропонується формувати на основі довгострокового бачення при якому 90% мешканців міста матимуть велоінфраструктуру на відстані до 500 м від дому.



Зображення 9. Довгострокове бачення структури основної веломережі м. Вінниця

Ядром веломережі будуть поєднані між собою кільцеві маршрути в середині Вишеньки, Центру та Замостя, як найбільш щільних районах, у яких проживає близько 50% мешканців міста, знаходиться майже 60% робочих місць та навчається 60% школярів і 65% студентів. Кільцеві маршрути дозволять поетапно створювати окремі завершені елементи, які в подальшому будуть поєднані з іншими районами міста.



Зображення 10. Етапність створення до 2030 р. ядра веломережі м. Вінниця

Першим велосипедним кільцем (Західним велокільцем) пропонується визначити велосипедне кільце обмежене Барським шосе, вул. Келецькою, вул. Пирогова, площею Калічанською, та Хмельницьким шосе (до Західного автовокзалу);

Другим велосипедним кільцем (Центральним велокільцем) пропонується визначити велосипедне кільце, яке обмежене площею Калічанською, частиною Хмельницького шосе, вул. Магістратською, вул. Стрілецькою, вул. Київською (до площі Героїв Чорнобилію), та вул. Соборною до площі Калічанської.

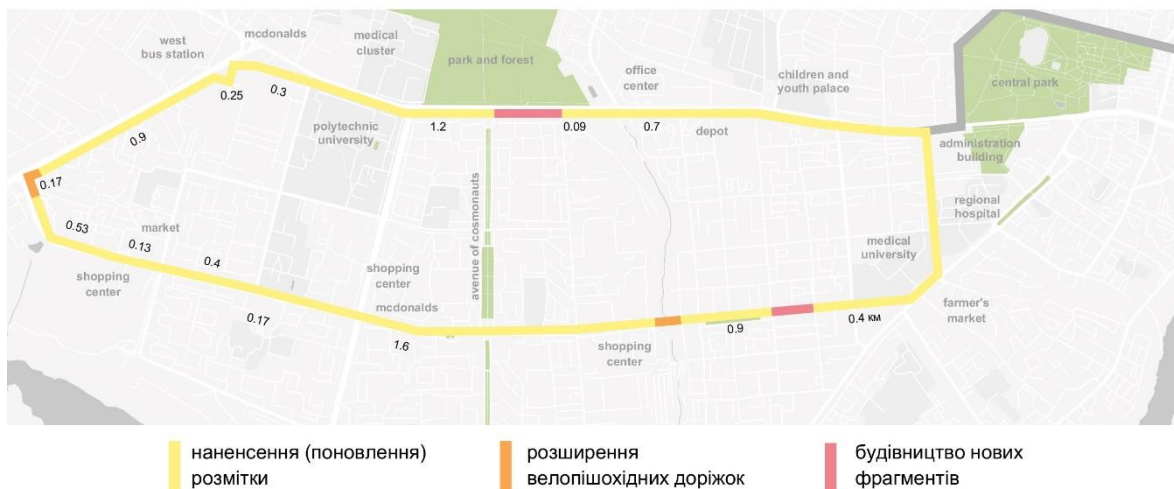
Третім велосипедним кільцем (Східним велокільцем) пропонується визначити велосипедне кільце яке обмежене вул. Київською, вул. Стрілецькою, вул. Батозькою, просп. Коцюбинського (до площі Героїв Чорнобилію).

В довгостроковій перспективі Програма визначає наступні часові рамки розбудови веломережі:

- До кінця 2040 року – основні кільцеві маршрути та їх зв'язки із районами міста реалізовані із застосуванням постійних рішень;
- До кінця 2030 року – основні кільцеві маршрути та їх зв'язки із районами міста реалізовані із застосуванням як постійних так і тимчасових рішень;
- До кінця 2026 року – створено «Західне велокільце» та 40% зв'язуючих маршрутів із районами міста із застосуванням як постійних так і тимчасових рішень.

В короткостроковій перспективі (2024-2026 роки) пріоритетним фокусом для розвитку та консолідації велосипедної інфраструктури пропонується визначити Західне велокільце, оскільки існуюча веломережа в даному районі досить розвинена, існує активний велосипедний рух (за даними сервісу Strava Heatmap), район є одним із найбільш густонаселених у місті (понад 100 тис. мешканців), наявна велика кількість об'єктів тяжіння – університети, школи, торгові центри, ринки, а також в даному районі наявна різноманітність ділянок велосипедної мережі.

Реалізація у 2024-2026 році заходів на Західному велокільці передбачає влаштування велопереїздів, створення 790 кв. м нових велодоріжок, розширення існуючих велопішохідних доріжок площею 370 кв. м, встановлення світлофорів, нанесення розмітки.



Зображення 11. Проектне бачення заходів зі створення веломережі Західного велокільця

Реалізацію заходів на Західному велокільці пропонується розділити на три етапи:

1. На першому етапі пропонується нанесення повздовжньої розмітки на вул. Героїв Поліції, поновлення повздовжньої розмітки на всій протяжності Західного велокільця та нанесення розмітки велосипедних переїздів.
2. На другому етапі передбачається розширення велопішохідної доріжки по вул. Келецька між вул. Шевченка та вул. Миколайчука а також розширення тротуару зі створенням велопішохідної доріжки біля річки Дьогтянець та на куті вул. Келецька та Барського шосе.
3. На третьому етапі (за появи фінансових можливостей) передбачається будівництво велосипедної доріжки на Хмельницькому шосе між пр. Космонавтів та вул. 600-річчя.

Після реалізації проекту Західного велокільця буде розглянуто можливість проведення робіт з будівництва Східного та Центрального велокільця.

Паралельно із реалізацією проекту Західного велокільця Програмою передбачається підвищення якості інших ділянок існуючої веломережі шляхом влаштування велосипедних переїздів на перехрестях, поточний ремонт фрагментів велосипедних та велопішохідних доріжок, поєднання окремих розірваних ділянок велосипедної мережі, тощо.

5.3. Вимоги до якості велосипедної мережі.

При виборі типу інфраструктури на конкретній ділянці перевага має надаватись більш безпечним і зручним для користувача рішенням.

Основним типом велоінфраструктури має бути відокремлена від автомобілів одностороння велосипедна доріжка шириною 1,85-2,5 м з обох боків вулиці.

Бажаним є відокремлення велодоріжки від тротуару (зеленою зоною або рядом дерев).

Двосторонні велодоріжки з одного або двох боків вулиці можуть розглядатись як проміжне рішення, поки кількість велосипедистів є порівняно невеликою, але за умови що перехрестя які вони перетинають мають світлофорне регулювання. Як правило, у перспективі такі доріжки мають бути перетворені на односторонні з кожного боку вулиці.

Велопішохідна доріжка має розглядатись як тимчасове рішення або рішення для ділянок із низькою інтенсивністю руху пішоходів та велосипедистів.

Велосипедна смуга на проїзній частині має розглядатись як тимчасове рішення.

5.4. Розвиток супутньої інфраструктури.

Крім розвитку велосипедної мережі Програма передбачає створення супутньої велосипедної інфраструктури: велосипедних парковок, боксів для зберігання велосипедів, підніжок для велосипедистів (футрестів), станцій технічного самообслуговування для велосипедистів, навігаційних стендів.

5.5. Популяризація велоруху.

Рух на велосипеді - це не лише засіб транспортування, а й спосіб активно провести час та зберегти здоров'я. Велосипедні доріжки, велосипедні парковки та інші інфраструктурні вдосконалення створюють умови для зручних та безпечних поїздок на велосипеді. Популяризація велосипедних марафонів, змагань та фітнес-івентів також сприяє підвищенню інтересу до велосипедного спорту.

Одним з найбільш очевидних переваг велосипедного руху є його екологічна чистота. У порівнянні з автомобілями, які викидають вуглекислий газ та інші шкідливі речовини, велосипед - це абсолютно екологічний вид транспорту. Зменшення автомобільного трафіку також призводить до зменшення рівня шуму та забруднення повітря, що позитивно впливає на якість середовища міського життя.

Інвестування у велосипедну інфраструктуру може мати значний економічний вплив на міста. Зменшення автомобільного трафіку допомагає зменшити затори та скорочує час на дорозі для всіх учасників. Крім того, розвиток велосипедного туризму може стати джерелом додаткових доходів для місцевих підприємств, таких як готелі, ресторани та магазини.

Розвиток велосипедного руху вимагає не лише інвестицій у інфраструктуру, але й зміни менталітету суспільства. Міста та громади повинні переглянути свої плани розвитку з урахуванням потреб велосипедистів, а громадяни повинні бути

обізнані щодо переваг велосипедного руху як для себе, так і для оточуючого середовища.

В умовах обмеженого фінансування можна розглянути наступні заходи з популяризації велосипедного руху:

- облаштування у громаді інформаційних стендів або інформаційних табло із графічним зображенням наявної велосипедної інфраструктури (протяжність, складність, орієнтовний час у дорозі, природні, історичні об'єкти та інші цікаві об'єкти на маршруті);
- розробити мапу велотуристичних маршрутів з мережею велодружніх закладів туристичної та супутніх сфер, розмістити її у відкритому доступі на онлайн ресурсах;
- створити систему QR-кодів для основних культурних, природних об'єктів та туристичної інфраструктури з інформацією про ці пам'ятки та об'єкти. Розмістити їх у форматі інфо табличок на велотуристичних маршрутах;
- проводити велоуроки з безпеки руху в навчальних закладах громади (онлайн-тест із знання ПДР для велосипедистів, відеоролики про безпечний рух на велосипеді);
- проводити заходи з популяризації велотранспорту (на роботу на велосипеді, велосипедом до школи, тощо);
- розповсюдження соціальної реклами про інклюзивність та окремо з популяризації велосипедного транспорту на розумних зупинках, в центрах надання адміністративних послуг, у громадському транспорті які мають інформаційні монітори у салоні, тощо;
- проводити зворотній зв'язок з громадою через анонімне опитування (на оголошеннях у друкованій рекламі, на зупинках громадського транспорту, можна розмістити QR-код з посиланням на опитувальник громадян, що їм подобається чи не подобається у пересуванні містом + пропонування ідей для покращення інфраструктури);

Розвиток велосипедного руху - це не лише засіб досягнення здорового та екологічного майбутнього для громад, але й важлива складова сталого розвитку суспільства в цілому. Інвестування у велосипедну інфраструктуру та підтримка велосипедного руху - це інвестиція у майбутнє, де здорові та стабільні громади перетворюються на затишні та екологічно чисті місця для життя.

6. Зв'язок із стратегічними документами розвитку Вінницької міської територіальної громади, Вінницької області і держави.

Основні завдання Програми узгоджуються з європейськими, державними та місцевими стратегічними документами.

Зокрема, підхід до реалізації Програми відповідає Концепції інтегрованого розвитку м. Вінниці до 2030 року і знаходить своє відображення у: Візії 3 «Екологічне і зелене місто над річкою Південний Буг, місто сталої мобільності»,

стратегічна ціль 3 «Поліпшення мобільності у місті», галузь життєдіяльності міста «Транспорт і мобільність, доступність для всіх».

Концепцією передбачені такі заходи та проекти:

- розширення веломережі велосипедних доріжок та смуг у межах проїзної частини;
- створення велохабів із можливістю тривалого зберігання велосипедів у найбільших транспортних вузлах міста (автовокзали, залізничний вокзал);
- встановлення критих велопарковок з відеоспостереженням;
- створення у місті 30 велосипедних СТО у місцях найбільшої концентрації велосипедистів;
- облаштування у місті 30 інформаційних стендів із графічним зображенням наявної велосипедної інфраструктури;

Програма спрямована також на виконання заходів задекларованих Стратегією 3.0, а саме: стратегічний пріоритет 3, «Муніципальні інвестиції», ціль 3.7. «Стала міська мобільність і доступні транспортні послуги».

Також програма має дотичність до задекларованих напрямів розвитку громади у рішенні Вінницької міської ради «Про проголошення Зеленого курсу Вінниці», розділ 7 «Стала та розумна мобільність». Оскільки основне завдання Європейського зеленого курсу – скорочення викидів парникових газів у секторі транспорту на 90% до 2050 року. Питання збалансованого функціонування транспортної системи міста розглядається важливим елементом сталого екологічного розвитку. Тому Вінниця декларує орієнтацію на стримування зростання кількості автомобільного транспорту в місті, оптимізацію сфери паркування, використання альтернативних та екологічно безпечних видів міської мобільності.

7. Напрями діяльності і заходи/проекти цільової програми.

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Перелік заходів/ проектів програми	Терміни виконання заходу/ проекту (з розбивкою по роках)	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування				Очікувані результати
						Всього, тис. грн	За роками виконання, тис. грн			
							1-й рік 2024	2-й рік 2025	3-й рік 2026	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Розробка схеми розвитку велосипедної мережі до 2030 року	Розробка схеми розвитку велосипедної мережі до 2030 року	2024	КП «Агенція просторового розвитку» ВМР	Кошти бюджету Вінницької міської територіальної громади	В рамках Програми реалізації стратегії просторового розвитку ВМТГ на 2022-2025 роки.				Створена цифрова схема трасування велосипедних шляхів різного типу, їх розташування на профілі вулиць та протяжність; визначена етапність розвитку мережі включно із рекреаційними маршрутами.
2	Створення безпечної, зручної та неперервної велосипедної мережі	Будівництво нових та розширення існуючих велосипедних доріжок (в рамках «Західного велокільця»)	2025-2026	Департамент комунального господарства та благоустрою	Кошти бюджету Вінницької міської територіальної громади	1500,00	0,000	1500,00	0,000	Розвиток та збільшення протяжності велосипедної мережі громади, створення безпечної, комфортної та замкненої велосипедної мережі
3	Облаштування у місті супутньої велосипедної інфраструктури (велопарковок, велосипедних СТО, навігаційних стендів тощо).	Влаштування велосипедних парковок	2024-2026	Виконавчі органи Вінницької міської ради	Кошти бюджету Вінницької міської територіальної громади, кошти донорських та інших організацій	*	*	*	*	Підвищення кількості користувачів велотранспорту серед працівників та відвідувачів об'єктів комунальної власності

4	Створення безпечної, зручної та неперервної велосипедної мережі	Закупівля та встановлення велосипедних підставок (футрестів) на перехрестях	2024-2026	Департамент комунального господарства та благоустрою міської ради, департамент транспорту та міської мобільності, КП «Агенція просторового розвитку»	Кошти бюджету Вінницької міської територіальної громади	350,000	00,000	175,000	175,000	<u>Підвищення зручності користування велосипедом</u>
5	Створення безпечної, зручної та неперервної велосипедної мережі	Придбання, встановлення та утримання велосипедних станцій технічного обслуговування для користувачів велосипедів (ВелоСТО)	2024-2026	Департамент транспорту та міської мобільності, КП «Агенція просторового розвитку», інші виконавці	Кошти донорських організацій	*	*	*	*	Підвищення зручності користування велотранспортом, Надання можливості самостійно лагодити особистий велотранспорт
6	Створення безпечної, зручної та неперервної велосипедної мережі	Закупівля, встановлення та обслуговування інформаційних мап велосипедних маршрутів громади	2024-2026	Департамент транспорту та міської мобільності, КП «Агенція просторового розвитку», інші виконавці	Кошти донорських організацій	*	*	*	*	Підвищення зручності користування велотранспортом, планування веломаршрутів
7	Створення безпечної, зручної та неперервної велосипедної мережі	Проведення автоматичного підрахунку кількості велосипедистів з використанням міських камер спостереження	2024-2026	Департамент транспорту та міської мобільності, КП «Агенція просторового розвитку», інші виконавці	Кошти донорських організацій	-	-	-	-	Отримання аналітичних даних, а саме кількість велосипедистів що пересуваються велодоріжками для подальшого аналізу та будівництва велоінфраструктури

8	Створення безпечної, зручної та неперервної велосипедної мережі	Встановлення боксів для зберігання велосипедів на прибудинкових територіях багатоквартирних будинків.	2024-2026	Департамент транспорту та міської мобільності, КП «Агенція просторового розвитку», інші виконавці	Кошти донорських організацій	702,000	0,000	702,000	0,000	Підвищення зручності зберігання велосипедів, збільшення частки людей, що користуються велосипедом.
9	Популяризація велосипедного руху та здорового способу життя, шляхом проведення публічних заходів та розповсюдження промоматеріалів серед мешканців територіальної громади	Технічне обслуговування, поточний та капітальний ремонт велосипедів придбаних в рамках Проекту «розвиток велоінфраструктури м. Вінниці за підтримки Швейцарської Конфедерації»	2024-2026	Департамент транспорту та міської мобільності	Кошти бюджету Вінницької міської територіальної громади	150,000	50,000	50,000	50,000	Підвищення кількості користувачів велотранспорту серед працівників структурних підрозділів виконавчого комітету міської ради
10	Інвентаризація наявної велосипедної інфраструктури та моніторинг велокористування	Створення і підтримка в актуальному стані цифрової схеми існуючої велосипедної мережі	2024-2026	КП «Агенція просторового розвитку»	Кошти бюджету Вінницької міської територіальної громади	В рамках Програми реалізації стратегії просторового розвитку ВМТГ на 2022-2025 роки.				Інвентаризовано наявну велосипедну інфраструктуру у векторному форматі з геопросторовою прив'язкою та атрибутивною інформацією про тип і протяжність ділянок веломережі.
11	Інвентаризація наявної велосипедної інфраструктури та моніторинг велокористування	Проведення підрахунку кількості велосипедистів на ключових перехрестях.	2024-2026	Департамент транспорту і міської мобільності	Не потребує додаткового фінансування	-	-	-	-	Отримання аналітичних даних, щодо «портрету користувача» велосипедом для розробки заходів щодо популяризації користування велосипедом.

12	Інвентаризація наявної велосипедної інфраструктури та моніторинг велокористування	Проведення соціологічних опитувань серед мешканців щодо велокористування.	2024-2026	КП «Агенція просторового розвитку», департамент транспорту і міської мобільності	Кошти бюджету Вінницької міської територіальної громади, кошти донорських організацій	100,000	00,000	50,000	50,000	Отримання аналітичних даних, щодо «портрету користувача» велосипедом для розробки заходів щодо популяризації користування велосипедом.
Разом у розрізі по роках						2802,000	50,000	2477,000	275,000	

*- обсяг фінансування буде визначено відповідно до проекту

8. Наскрізнi теми.

Наскрізнi теми	Однією з актуальних наскрізних тем, в контексті програми розвитку велоруку є: врахування прав та потреб чоловіків та жінок. Жіноча частина населення більш чутливою до питань комфорту та безпеки пересування містом. Під час останнього підрахунку велосипедистів у Вінниці (червень 2020 р.) частка жінок серед велосипедистів складала в середньому 15%. Зі зростанням кількості жінок на велосипеді можна робити висновок про підвищення безпеки пересування велодоріжками міста. Саме збільшення конструктивно виділених велосипедних доріжок та підвищення безпеки дорожнього руху буде позитивно впливати на гендерний показник.
Пріоритизація наскрізної теми	Врахування прав та потреб чоловіків та жінок
Заходи	Заходи, які належать до наскрізної теми «врахування прав та потреб чоловіків та жінок» , це всі заходи спрямовані на поліпшення безпеки дорожнього руху, адже сама безпека руху сприятиме збільшенню кількості жінок, що користуються велотранспортом. Заходи, що спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху: <ul style="list-style-type: none">- встановлення примусових обмежувачів швидкості руху, облаштування нових острівців безпеки на дорогах міста;- розширення мережі відокремлених велосипедних доріжок;
Очікувані результати	Збільшення якісної безпечної велосипедної інфраструктури, вдосконалення існуючих велосипедних доріжок та смуг, якісний зв'язок усіх районів міста з його центром. Поетапне збільшення відсотку користувачів велотранспорту у місті та частки жінок серед них. Створення альтернативи громадському та приватному транспорту на коротких дистанціях.

9. Просторовий вимір.

Всі заходи та проекти, які заплановані Програмою, будуть впроваджені на території Вінницької міської територіальної громади.

Програма розроблена з урахуванням подальшої інтеграції заходів і проєктів у веб-платформу міських даних.

10. Система управління та контролю за ходом виконання Програми.

Відповідальними за здійснення запланованих Програмою заходів, забезпечення їхньої реалізації в повному обсязі та у визначені терміни є виконавчі органи міської ради, комунальні підприємства Вінницької міської територіальної громади, згідно з завданнями Програми.

Відповідальним виконавцем виступає Департамент транспорту та міської мобільності, котрий координує свою діяльність з іншими виконавчими органами, підприємствами та організаціями задіяними в реалізації Програми.

З метою забезпечення контролю за досягненням поставлених цілей визначено перелік показників моніторингу реалізації Програми. Для визначення необхідності коригування документу не рідше, ніж раз на рік проводитиметься аналіз ефективності дії Програми, виходячи з фактичних показників моніторингу.

Внесення змін до Програми здійснюватиметься за процедурою внесення змін до місцевих нормативних актів. Звіт про хід виконання Програми щорічно вноситься на розгляд виконавчого комітету міської ради.

Щорічно у термін до 15 квітня року, що настає за звітним, відповідальний виконавець Програми надає департаменту економіки і інвестицій Вінницької міської ради інформацію про виконання Програми (згідно з формами, передбаченими додатками Порядку розробки, виконання і моніторингу цільових програм (рішення виконавчого комітету від 15.12.2022 р. №2765, зі змінами).

Звіт про виконання Програми щорічно вноситься на розгляд виконавчого комітету міської ради з подальшим схваленням міською радою одночасно з пропозиціями щодо внесення змін та коригувань. У разі потреби відповідальний виконавець розробляє пропозиції щодо доцільності продовження заходів, включення додаткових заходів, уточнення показників, обсягів і джерел фінансування, строків виконання заходів.

Контроль за використанням бюджетних коштів, спрямованих на забезпечення виконання Програми, здійснюється в порядку, встановленому бюджетним законодавством України.

11. Показники моніторингу (ключові показники) цільової Програми.

В основі моніторингу й оцінки результатів реалізації Програми лежить система кількісних та якісних показників, які характеризують, яким чином реалізуються цілі та завдання Програми.

Інструментом моніторингу й оцінки реалізації Програми є щорічна підготовка департаментом транспорту та міської мобільності та виконавцями

Програми спільного звіту, за допомогою якого відстежується впровадження Програми, її кількість та якісні показники.

Програмою передбачено оприлюднення звітів про впровадження Програми, а також проведення інших заходів моніторингу та оцінки реалізації Програми.

Показники, які дозволяють відстежити результативність впровадження Програми, узгоджені з індикаторами статистичного моніторингу впровадження Концепції інтегрованого розвитку м. Вінниці 2030 і Стратегії розвитку Вінницької міської територіальної громади до 2030 року – Стратегії 3.0 і представлені в таблиці ключові показники цільової програми.

№ з/п	Найменування показника	Одиниця виміру	Значення показника			
			Фактичні дані (вихідні)	Прогнозні дані, по роках		
				1-й рік	2-й рік	3-й рік
1	2	3	4	5	6	7
1	Частка використання велосипедів і самокатів для поїздки на роботу чи навчання (в теплий період року)	%	2,1	2,5	3,0	3,5
2	Задоволеність користувачів велоінфраструктурою	бал	-			
3	Загальна протяжність смуг руху велосипедистів	км	99,8	99,8	101,3	101,3
4	Протяжність двосторонніх велосипедних доріжок	км	29,6	29,6	29,6	29,6
5	Протяжність односторонніх велосипедних доріжок	км	6,46	6,46	6,46	6,46
6	Протяжність велосмуг	км	13,1	13,1	14,4	14,4
7	Протяжність велопішохідних доріжок	км	21,0	21,0	21,2	21,2
8	Кількість велопереїздів на перехрестях	од.	191	191	196	196
9	Кількість відокремлених фрагментів веломережі	од.	133	133	130	130
10	Кількість встановлених світлофорів для велосипедистів	од.	2	2	3	7
11	Кількість встановлених велосипедних підніжок (футрестів)	од.	0	10	20	30
12	Кількості велосипедних парковок П-типу	од.	1337	1450	1550	1600

Департамент транспорту та міської мобільності
Черановський Богдан Олександрович
Начальник відділу організації дорожнього руху та міської мобільності