

Додаток 1
до рішення тридцять п'ятої сесії
Полтавської міської ради
сьомого скликання
від 10 липня 2020 року

**Програма
розвитку велосипедної інфраструктури
м. Полтава на 2020 – 2024 роки**

Зміст

Паспорт програми	3
1. Загальна частина	4
2. Визначення проблем на вирішення яких направлена програма.....	5
3. Мета, завдання та заходи програми	6
4. Обсяги та джерела фінансування	10
5. Очікувані результати ефективності реалізації Програми	12
6. Контроль за ходом виконання програми	14
Додаток А– Орієнтовний обсяг фінансування на впровадження складових Програми	15

Паспорт програми

1.	Ініціатор розроблення Програми	КО «Інститут розвитку міста» Полтавської міської ради, проект «Інтегрований розвиток міст в Україні II», Робоча група з розвитку велоінфраструктури м. Полтава при Виконавчому комітеті Полтавської міської ради
2.	Дата, номер і назва розпорядчого документа органу виконавчої влади про розроблення Програми	Закони України «Про місцеве самоврядування в Україні», Бюджетний кодекс України
3.	Розробник Програми	Комунальна організація «Інститут розвитку міста» Полтавської міської ради
4.	Співрозробники Програми	Управління з питань містобудування та архітектури, КО «Інститут розвитку міста» Полтавської міської ради, Департамент культури, молоді та спорту, відділ з питань транспортних перевезень та зв'язку, інспекція по контролю за благоустроєм, екологічним та санітарним станом міста, громадська організація «СІТІ ЛАБ», ПОО ВМГО «Студреспубліка», ГО «Вело Полтава»
5.	Відповідальний виконавець програми	Управління житлово-комунального господарства Полтавської міської ради, Комунальна організація «Інститут розвитку міста» Полтавської міської ради
6.	Учасники Програми	Виконавчий комітет Полтавської міської ради, КО «Інститут розвитку міста» ПМР, Департамент культури, молоді та спорту, Управління освіти, Національна патрульна поліція, громадські організації, ініціативні групи.
7.	Термін реалізації Програми	2020 – 2024 рр.
8.	Перелік бюджетів, які беруть участь у виконанні програми	Міський бюджет та інші джерела, не заборонені чинним законодавством.
9.	Орієнтовний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми, всього, у тому числі:	2020 р – 1097,24 тис. грн. (в тому числі міський бюджет - 1032,24 тис. грн. та інші джерела 65,00 тис. грн.) 2021 р – буде визначено окремим кошторисом 2022 р – буде визначено окремим кошторисом 2023 р – буде визначено окремим кошторисом 2024 р – буде визначено окремим кошторисом

1. Загальна частина

Полтава – місто обласного значення з чисельністю населення 286,244 тисяч жителів. Існуюча територія міста складає 103,5 кв. км. Місто поділяється на 3 адміністративні райони: Київський, Шевченківський і Подільський. Згідно з Концепцією інтегрованого розвитку міста «Полтава 2030», місто має нечітко виражений центр і три підцентри (у кожному адміністративному районі). Така ієрархія просторового розподілу впливає на мобільність. У межах прилеглої території одного підцентру варто, у першу чергу, звертати увагу на можливість пересування пішки та велосипедом, а між районами – громадським транспортом.

Територія міста Полтави сприяє розвитку велосипедного руху, оскільки місто є компактним і більшість вулиць мають достатньо широку проїзну частину, найчастіше тротуари відокремлені від основної проїзної частини смугою зелених насаджень. На території міста розташовано багато парків, скверів, є можливості облаштування нових рекреаційних зон, що сприятиме розвитку прогулянкового велосипедного руху.

Дослідження мобільності, проведене соціологічною компанією GfK в 2018 році, показало, що близько 2% всіх пересувань містом здійснюється велосипедом. При цьому є великий потенціал до використання велосипедного транспорту, адже згідно опитування мешканців в середньому на 1000 жителів у власності знаходиться 148 велосипедів, тобто кожен сьомий полтавець має велосипед.

Розвиток велосипедної мережі сприяє використанню велосипеда як транспортного засобу для реалізації щоденних поїздок, що в результаті призводить до більш сталого розвитку транспортної мережі. Окрім того, що велосипедний транспорт є корисним для здоров'я користувача і не створює негативних викидів в атмосферу; розвинена велосипедна мереже зменшує навантаження на систему громадського та приватного автомобільного транспорту та знижує політичні і економічні ризики.

Окрім транспортної функції для щоденних нерекреаційних поїздок (на роботу, на навчання, в магазин) велосипед є привабливим транспортним засобом для туризму і рекреації. Розвиток зв'язаних маршрутів між важливими історичними пам'ятками і туристичними об'єктами підсилить стратегічні цілі Полтави визначені Концепцією інтегрованого розвитку міста «Полтава 2030», а саме сферу розвитку 4 «Туризм та культура». Прикладом такого ключового маршруту може служити з'єднання Державного історико-культурного заповідника «Поле Полтавської битви» з архітектурним ансамблем Корпусного Саду і історичними та архітектурними об'єктами Соборного майдану.

Розвиток велосипедної інфраструктури має відбуватися відповідно до потреб у пересуванні та з забезпеченням найкращих можливих умов для велосипедистів. Реалізація маршрутів в рекреаційних зонах та з застосуванням практик розвитку зелено-блакитної інфраструктури дозволить підсилити сферу розвитку 5 «Довкілля та розвиток зелених зон» Концепції інтегрованого розвитку міста «Полтава 2030». Прикладом таких маршрутів можуть бути планування велосипедних маршрутів у Полтавському міському парку (далі: Дендропарк), зеленій зоні прилеглої до р. Ворскли, штучних ставків у мікрорайонах Сади-2 і Огнівка з обов'язковим наскрізним проїздом вздовж берегів рік і ставків, обладнанням місць тренування та трас для любителів велоспорту.

Програма розвитку велосипедної інфраструктури м. Полтави на 2020-2024р (далі Програма) спрямована на реалізацію Концепції розвитку велосипедної інфраструктури міста Полтави на 2016-2020 р. (затверджена рішенням Полтавської міської ради від 29 березня 2016 р) та пріоритету «Розвиток велосипедного руху» Плану сталої міської мобільності м. Полтава, що затверджений рішенням Полтавської міської ради від 12 червня 2019 р, а саме цілей 4.1 «Популяризація велосипедного транспорту серед жителів та туристів», 4.2 «Створення механізму керування велосипедним транспортом» та 4.3 «Створення можливості швидко та безпечно пересуватися містом велосипедом».

2. Визначення проблем на вирішення яких направлена програма

1. Низький рівень безпеки руху велосипедистів.

Згідно дослідження мобільності безпека є найважливішим показником якості транспорту для мешканців Полтави (оцінка 3,3 з можливих 4). За 2019 рік національною патрульною поліцією зареєстровано 71 випадок наїзду на велосипедиста, що складає 7,1% всіх ДТП з постраждалими. Найпоширеніші причини ДТП в Полтаві, що призводять до загибелі та травмування населення є:

- перевищення безпечної швидкості,
- порушення правил маневрування,
- порушення правил проїзду перехресть.

Людське життя є найціннішим показником функціонування міста. Окрім цього люди набагато частіше обирають їзду на велосипеді, якщо умови для велосипедного руху є безпечними, зручними, дозволяють пересуватися швидко, забезпечують високу якість інфраструктури та доступне велопаркування. Однією з задач Програми є створення умов безпечного пересування і реорганізація простору для комфортного і безпечного пересування всіх учасників.

2. Ріст автомобілекористування та низька якість автомобільного парку приватного користування.

Станом на 2017 р середній вік зареєстрованих в Україні транспортних засобів становив 19,6 років (для порівняння середній вік авто в ЄС – 10,5 років, в Німеччині – 9,3, в Польщі – 13,6). Одна з ключових причин постійного старіння парку рухомого складу це доступний ринок вживаних авто і низька вартість користування автомобільним транспортом порівняно з іншими містами східної Європи. Більшість автомобілів імпортованих в Україну – це транспортні засоби на бензиновому (49%) або дизельному (39%) палеві. Це призводить до того, що екологічна ситуація в містах погіршується. Дослідження показують, що в великих містах концентрація викидів в повітря (CO, CO₂, NO_x) вище навколо магістральних доріг ніж в промислових районах міста. Окрім екологічного забруднення і впливу на здоров'я населення ріст автомобілізації призводить до ускладнення дорожнього руху, в результаті чого створюються затори.

3. Надмірне навантаження на систему громадського транспорту.

Згідно дослідження мобільності понад 55% всіх пересувань в м. Полтава здійснюється громадським транспортом. Мережа громадського транспорту в Полтаві є дуже розвиненою, проте ділянки маршрутної мережі навантажені нерівномірно, особливо в пікові години.

Нерівномірність навантаження на мережу громадського транспорту призводить до зниження якості обслуговування пасажирів в пікові години (переповнені салони, відмова в посадці) та збитковості роботи транспорту в поза пікові години (не відповідність пасажиропотоку провізним можливостям транспорту). Розвинена велосипедна мережа збільшує сталість транспортної системи, а наявність сервісів громадського велосипедного транспорту (байк-шерінг) дозволяє балансувати пікове та позапікове навантаження за рахунок індивідуального транспорту (велосипед).

4. Невелика кількість транспортних опцій і варіантів мобільності.

Мешканці Полтави мають достатньо невелику кількість варіантів пересування містом. На відстані понад 2 км переважно це громадський транспорт, персональний автомобіль або таксі. За відсутності персонального автомобіля для населення з рівнем доходів нижче середнього це лише громадський транспорт. Розвиток мережі велосипедного транспорту дозволить використовувати велосипед як ще один варіант пересування містом і відповідно сприятиме покращенню мобільності, рівня життя і задоволеності мешканців міста.

5. Нераціональне використання громадського простору і автомобільних доріг.

В 2018 році було оновлено Державні будівельні стандарти «Вулиці і дороги населених пунктів». Ці зміни викликані потребою привести державні стандарти планування і проектування до сучасних міжнародних практик та підвищити безпеку і комфорт перебування і пересування в місті. Вулична мережа Полтави здебільшого має широкий профіль, який дозволяє облаштувати велосипедну інфраструктуру за рахунок проїзної частини або за її межами. Задачами Програми є в першу чергу формувати умови і вимоги до велосипедної інфраструктури, але переважним способом облаштування інфраструктури є підхід формування комплексних вулиць, тобто з врахуванням комфорту і безпеки всіх користувачів.

6. Низький рівень здоров'я і самопочуття населення.

Стан здоров'я населення українців знаходиться на низькому рівні. Дослідження школярів показують, що тільки лише 23,3% можна вважати здоровими в 47,4% дітей діагностовано хронічні захворювання. Середня тривалість життя українців складає для чоловіків 62 роки (в ЄС 76) в жінок 74 роки (в ЄС 82). За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я третина населення України страждає підвищеним артеріальним тиском, а кожен п'ятий страждає ожирінням. В той самий час дослідження в країнах Європи показують, що люди, які часто пересуваються велосипедом рідше беруть лікарняний, мають здоровішу нервову і серцево-судинні системи та частіше відчують себе щасливими.

Програма розвитку велосипедної інфраструктури м.Полтави на 2020 – 2024 роки направлена на створення сприятливих умов задля вирішення окреслених проблем.

3. Мета, завдання та заходи програми

Метою даної програми є створення умов для безпечного і комфортного пересування велосипедистів в м. Полтава.

Дана програма направлена на виконання наступних завдань:

- розвиток безпечної і комфортної велосипедної інфраструктури для руху

велосипедистів.

- створення супутньої інфраструктури, що сприяє розвитку велосипедного руху.
- популяризація велосипедного руху і сприяння збільшенню попиту на велосипедний транспорт.
- інституалізація системи розвитку велосипедної інфраструктури

До дорожньої велосипедної інфраструктури відноситься інфраструктура призначена для руху велосипедистів у відповідності до законодавства та державних будівельних норм України. Згідно з ДБН В.2.3 -5:2018 «велосипедна смуга – це смуга, призначена для руху велосипедистів в межах проїзної частини вулиці та/або дороги, яка виділена за допомогою дорожньої розмітки або конструктивно. 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, інвалідних колясках, немоторизованих засобах пересування і позначена дорожнім знаком та горизонтальною розміткою». При проектуванні розділяють різні форми реалізації велосипедних смуг і доріжок зокрема велосипедні доріжки з дозволим рухом в одному або двох напрямках, велосипедні смуги в межах проїзної частини з виділенням розміткою (незахищені велосипедні смуги), велосипедні смуги в межах проїзної частини з додатковим захистом велосипедистів спеціальними засобами, наприклад, стовпчиками або бордюрним каменем, дороги загального користування тощо.

До супутньої інфраструктури відноситься інфраструктура, яка необхідна при реалізації поїздки велосипедом, але не відноситься до дорожньої інфраструктури, наприклад, парковки короткострокового і довгострокового зберігання велосипедів, система громадського велопрокату, система навігаційних вказівників, стійки для кріплення велосипедів в салоні або ззовні громадського транспорту та інші.

З метою вирішення проблем, на які спрямована програма, а також задля досягнення мети та виконання завдань програми визначено чотири ключові категорії заходів:

1. Створення безбар'єрної, безпечної, зв'язної веломережі
2. Створення супутньої велосипедної інфраструктури
3. Інформаційно-просвітницькі та промоційні заходи
4. Заходи з моніторингу та збору даних.

Ключові заходи, передбачені Програмою в кожній категорії, представлені в таблиці 1.

Таблиця 1 – Заходи програми

Перелік заходів Програми	Можливі обсяги фінансування по роках, тис. грн.					Відповідальний виконавець
	2020	2021	2022	2023	2024	
1. Створення безбар'єрної, безпечної, зв'язної веломережі	1032,24	*	*	*	*	Управління житлово-комунального господарства
2. Створення супутньої велосипедної інфраструктури						
2.1 Закупівля паркувальних стійок для короткочасного зберігання велосипедів територій біля об'єктів громадського призначення (комунальної форми власності)	-	*	-	*	-	Управління житлово-комунального господарства, Управління освіти виконавчого комітету Полтавської міської ради, Департамент культури, молоді та спорту Полтавської міської ради, КП "Полтава-сервіс"
2.2 Створення мережі громадського велопрокату, облаштування станцій системи байкшерінгу	-	*	-	*	*	КО «Інститут розвитку міста» ПМР
2.3 Створення системи навігації велосипедних маршрутів в паркових зонах	-	*	*	*	*	КП "Декоративні культури" Полтавської міської ради
2.4 Закупівля велосипедів для співробітників міської адміністрації	65,0	*	*	-	-	КО «Інститут розвитку міста» ПМР, проект «Інтегрований розвиток міст в Україні II»
2.5 Обладнання засобів громадського транспорту засобами для перевезення велосипедів	-	-	-	*	*	КП "Полтаваелектроавтотранс"
2.6 Облаштування вулично-дорожньої мережі станціями для ремонту та самообслуговування велосипедів	-	*	-	*	-	КП "Декоративні культури" Полтавської міської ради
2.7 Облаштування вулично-дорожньої мережі станціями для зарядки електровелосипедів	-	-	-	*	*	Підприємство електромереж зовнішнього освітлення "Міськвітло"

2.8 Підставка під ногу для велосипедистів для комфорту очікування на перехресті (підпурка)	-	*	-	*	-	Управління житлово-комунального господарства
3. Інформаційно-просвітницькі та промоційні заходи						
3.1 Проведення масових заходів, що популяризують велосипедний транспорт (Велодень, Акція "Велосипедом на роботу, «Європейський тиждень мобільності», велопаради та інші)	*	*	*	*	*	Управління у справах сім'ї, молоді та спорту, профільні громадські організації, ініціативні групи
3.2 Проведення освітніх заходів в сфері безпечного користування велосипедом серед різних груп населення (велешколи, навчальні заходи в школах та інше)	*	*	*	*	*	Управління у справах сім'ї, молоді та спорту, Управління освіти, Національна патрульна поліція, громадські організації, ініціативні групи
3.3 Підвищення кваліфікації спеціалістів з містобудування, транспортного планування, організації дорожнього руху, проведення заходів з професійної освіти	*	*	*	*	*	КО «Інститут розвитку міста» ПМР
3.4 Розміщення реклами, розповсюдження інформації та популяризація велотранспорту та безпеки дорожнього руху в засобах масової інформації	*	*	*	*	*	Прес-служба Полтавської міської ради
4.Заходи з моніторингу та збору даних						
4.1 Замовлення соціологічного опитування мешканців щодо кількості поїздок та видів транспорту для визначення відсотка подорожей велосипедом	-	-	-	-	*	КО «Інститут розвитку міста» ПМР
4.2 Проведення підрахунку кількості велосипедистів за розробленою методикою (весна та осінь)	*	*	*	*	*	Партнерські організації (профільні громадські організації)

* - буде визначено окремим кошторисом

4. Обсяги та джерела фінансування

Програма реалізується відповідно до основних заходів та обсягу коштів, які виділені на їх виконання. Орієнтований обсяг фінансування визначається відповідно до типу заходу та ринкової вартості послуг чи робіт для реалізації цього заходу.

Обсяг фінансування необхідний для реалізації заходів в категорії «Створення безбар'єрної, безпечної, зв'язної веломережі» визначався окремо для семи маршрутів, які відповідають найвищим пріоритетам реалізації Концепції розвитку велосипедної інфраструктури міста Полтави та Плану сталої мобільності м. Полтава. Для кожного маршруту було проведено аудит стану інфраструктури та визначено можливий тип велосипедної інфраструктури на кожній ділянці маршруту (Додаток А). Типи велосипедної інфраструктури відповідають категоріям, зазначеним в частині 3 даної програми. Вартість будівництва погонного метру велосипедної інфраструктури розраховано як середнє значення вартості будівництва відповідного типу інфраструктури для трьох аналогічних проектів згідно цін 2019 або 2020 років з врахуванням інфляції. Вартість створення супутньої велосипедної інфраструктури та заходи з моніторингу та збору даних визначено на основі ринкової вартості надання відповідних послуг (Додаток А). Орієнтований обсяг фінансування на ключові складові Програми представлено в таблиці 2.

Таблиця 2 – Орієнтовний обсяг фінансування на ключові складові Програми

Стаття витрат	Вартість, тис. грн
Маршрут Поле Полтавської битви - Центр	5 287,48
Маршрут Алмазний - Центр	40 497,86
Маршрут Сади - Центр	16 826,70
Маршрут Поділ - Центр	9 281,03
Маршрут Левада - Небесної Сотні/Поділ	3 159,35
Маршрут Автовокзал - Зигіна	47 998,72
Маршрут Зигіна - Половки	5 486,80
Всього велосипедна дорожня інфраструктура	128 537,95
в тому числі проектно-кошторисна документація	11 685,27
Створення супутньої велосипедної інфраструктури	8 005,00
Інформаційно-просвітницькі та промоційні заходи	636,00
Заходи з моніторингу та збору даних	480,00
Всього	137 658,95

Фінансування на 2020 рік визначається відповідно до першого пріоритету, а саме реалізація пілотного проекту згідно таблиці 3.

Таблиця 3 – Заходи з реалізації програми на 2020 рік

Назва заходу	Обсяг фінансування (в тому числі проектно-кошторисна документація), тис грн.	Відповідальний виконавець	Джерело фінансування
1. Закупка велосипедів для службового користування співробітниками міської адміністрації	65,00	КО «Інститут розвитку міста» ПМР, проект «Інтегрований розвиток міст в Україні II»	Міжнародні партнери
Облаштування незахищеної велосмуги протяжністю 2,7 км по вул. Яківчанській від вул. Зінківська до Дендропарка.	605,88	Управління житлово-комунального господарства	Бюджет м. Полтава
Облаштування незахищеної велосмуги протяжністю 1 км по вул. Героїв Сталінграда від вул. В. Тирнівська до вул. 23 вересня.	224,40	Управління житлово-комунального господарства	Бюджет м. Полтава
Облаштування незахищеної велосмуги протяжністю 1 км по вул. Героїв АТО від вул. Європейська до пров. Колективний	112,20	Управління житлово-комунального господарства	Бюджет м. Полтава
Облаштування незахищеної велосмуги протяжністю 400 м по вул. 23 вересня від вул. Героїв Сталінграда до пров. Стешенко	89,76	Управління житлово-комунального господарства	Бюджет м. Полтава

Джерелами фінансування заходів «Програми розвитку велосипедної інфраструктури м.Полтави на 2020 – 2024 роки» є:

- кошти державного, обласного та місцевих бюджетів;
- кошти міжнародних донорських організацій, грантові програми та інші джерела безповоротної фінансової допомоги;
- приватні кошти та інвестиції.

Міська цільова Програма уточнюється та коригується у процесі виконання з урахуванням стану фінансування у кінці кожного року дії Програми. Обсяги коштів, необхідних для виконання заходів, передбачених програмою на наступний рік, щорічно виносяться на затвердження сесії міської ради, в межах можливості бюджету.

Фінансування Програми здійснюється відповідно до діючого законодавства за рахунок коштів міського бюджету за кодами програмної класифікації видатків та кредитування місцевих бюджетів та визначається у рішенні «Про міський бюджет» на відповідний рік.

5. Очікувані результати ефективності реалізації Програми

Очікуваними результатами від виконання Програми є:

- підвищення безпеки і комфорту руху велосипедистів в місті Полтава;
- підвищення привабливості пересування екологічно сталим видом транспорту – велосипедом;
- покращення мобільності населення і збільшення кількості доступних форм пересування містом;
- збільшення інвестицій у місто;

Показники ефективності реалізації програми базуються на досягненні цілей програми і вимірюються згідно системи моніторингу затвердженою Планом сталої міської мобільності м. Полтава за пріоритетом «Розвиток велосипедного руху» (табл. 4).

Таблиця 4 - Показники ефективності реалізації Програми

№ п.п.	Показник	Опис	Од. вим.	Поточний стан (2020 р.)	2024
4.0.	Відсоток переміщень велосипедним транспортом від загальної кількості переміщень у місті	Відношення кількості переміщень, що здійснюються велосипедистами, до загальної кількості переміщень згідно з даними дослідження мобільності в Полтаві.	%	1,8 ¹	5 ²
	Популяризація велосипедного руху	Загальна кількість проведених заходів щодо популяризації велосипедного руху в Полтаві за рік.	Од.	18	30
	Сервіси велосипедного прокату	Кількість сервісів велосипедного прокату комунальної чи приватної власності.	Од.	3	10
	Система громадського велопрокату	Річна кількість поїздок.	осіб	0	27000
	Уповноважений з питань велоінфраструктури	Наявність в структурі муніципалітету відповідальної посади за реалізацію концепції, затвердженої міською радою.	Так або ні	так	так
	Фінансування розвитку велоінфраструктури	Сума коштів, витрачених на розвиток велосипедної інфраструктури з міського бюджету за рік.	тис. грн	0	10 000
	Протяжність велосипедної інфраструктури	Загальна протяжність якісної велосипедної інфраструктури у місті.	км	1,2	77 км

¹ за результатами дослідження мобільності Dornier Consulting International GmbH, 2018

² згідно Концепції розвитку велосипедної інфраструктури міста Полтави на 2016-2020 рр

6. Контроль за ходом виконання програми

Контроль за виконанням Програми здійснює Полтавська міська рада, виконавчий комітет Полтавської міської ради, заступник міського голови з питань діяльності виконавчих органів (питання ЖКГ). Контроль за ходом реалізації Програми здійснює Полтавський міський голова.

Відповідальні виконавці у процесі виконання програми забезпечують цільове та ефективне використання бюджетних коштів протягом усього строку реалізації Програми у межах визначених бюджетних призначень.

Головні розпорядники бюджетних коштів в межах своїх повноважень здійснюють оцінку реалізації заходів Програми, що передбачає заходи з моніторингу, аналізу та контролю за цільовим та ефективним використанням бюджетних коштів.

Головні розпорядники бюджетних коштів забезпечують ефективне використання коштів, оприлюднюють звіти про виконання проектів. Після реалізації проекту звіт, який включає фото та інші матеріали розміщується на сайті міської ради.

Додаток А– Орієнтовний обсяг фінансування на впровадження складових Програми

Таблиця А.1 - Типи велосипедної дорожньої інфраструктури, обсяги фінансування та пріоритетність впровадження

Маршрут	Назва вулиці (ділянки)	Ділянка від	до	Сторо-на	Протяж-ність, км / кількість, од.	тип	Вартість, в т.ч. ПКД	Пріоритет-ність ³
Поле Полтавської битви - Центр	вул. Яківчанська	вул. Зінківська	Дендропарка		2,70	велосмуга незахищена	550,80	0
Поле Полтавської битви - Центр	площа Зигіна				1,00	перехрестя	2 860,00	1
Поле Полтавської битви - Центр	вул. Соборності	вул. Сінна	вул. Коряка (Червоноармі йська)		0,30	смуга ГТ	67,32	2
Поле Полтавської битви - Центр	вул. Соборності	вул. Коряка (Червоноармі йська)	Корпусний парк		0,40	смуга ГТ	89,76	2
Поле Полтавської битви - Центр	Корпусний парк (як перехрестя, або рух по кільцю)	вул. 1000-річчя	Соборності, 37		1,00	перехрестя	1 430,00	1
Поле Полтавської битви - Центр	вул. Соборності				1,00	переїзд	5,94	1

³ Цифра пріоритетності означає рекомендований період впровадження, а саме: 0 – пілотний проект, 1-включити в план на 2021 рік, 2 - 2022, 3 -2023, 4 – 2024.

Поле Полтавської битви - Центр	вул. Соборності				1,00	переїзд	5,94	1
Поле Полтавської битви - Центр	вул. Соборності	Соборності, 16	Соборний майдан		0,40	ОДР	222,64	2
Алмазний - Центр	вул. Івана Мазепи	вул. Великотирнівська	зупинка Мотель (ринок)	парна сторона	1,80	велодоріжка одностороння	4 324,32	3
Алмазний - Центр	вул. Івана Мазепи	вул. Великотирнівська	вул. Кондратюка	непарна сторона	0,70	велодоріжка одностороння	1 681,68	3
Алмазний - Центр	вул. Івана Мазепи	Кондратюка	зуп. 23 вересня	непарна сторона	0,40	велосмуга незахищена	44,88	3
Алмазний - Центр	вул. Івана Мазепи	за зуп. 23 вересня	вул. Алмазна	непарна сторона	0,40	велодоріжка одностороння	960,96	3
Алмазний - Центр	вул. Івана Мазепи	зупинка Алмазна (непарна сторона)		непарна сторона	0,10	велосмуга незахищена	11,22	3
Алмазний - Центр	вул. Івана Мазепи	зуп. Алмазна	вул. Грушевського	непарна сторона	0,30	велодоріжка одностороння	720,72	3
Алмазний - Центр	вул. Івана Мазепи	зупинка Мотель (ринок)		парна сторона	0,08	велосмуга незахищена	8,98	3
Алмазний - Центр	вул. Степового Фронту	зупинка Мотель (Диканька)			0,10	велосмуга незахищена	22,44	3

Алмазний - Центр	вул. Степового Фронту	вул. Грушевського	вул. Європейська	парна сторона	0,80	велодоріжка одностороння	1 921,92	3
Алмазний - Центр	вул. Степового Фронту	зупинка Мотель	вул. Степового Фронту, 29 (Аполонія)	непарна сторона	0,09	смуга ГТ	10,10	3
Алмазний - Центр	вул. Степового Фронту	вул. Степового Фронту, 29 (Аполонія)	зуп. Поліклініка	непарна сторона	0,10	велодоріжка одностороння	240,24	3
Алмазний - Центр	вул. Степового Фронту	зуп. Поліклініка	вул. Європейська	непарна сторона	0,45	велосмуга незахищена	50,49	3
Алмазний - Центр	перехрестя Ст. Фронту - Європейська			1	1,00	перехрестя	1 430,00	3
Алмазний - Центр	вул. Європейська	вул. Степового Фронту	вул. Шевченка		4,60	велодоріжка одностороння	22 102,08	2
Алмазний - Центр	вул. Європейська	зупинка Шевченка (ринок)			0,20	велосмуга незахищена	44,88	3
Алмазний - Центр	вул. Європейська	зупинка Шевченка (каланча)			0,12	велосмуга незахищена	26,93	3
Алмазний - Центр	вул. Європейська	зуп. Шевченка	вул. 1100-річчя		0,84	велодоріжка одностороння	4 036,03	3
Алмазний - Центр	перехрестя Європейська - 1100-річчя -				1,00	перехрестя	2 860,00	2

	Небесної сотні							
Сади - Центр	Героїв Сталінграда (непарна сторона)	Перехрестя В.Тирнівська	23 вересня		1,00	велосмуга незахищена	224,40	0
Сади - Центр	Героїв АТО (непарна сторона)	вул. 23 вересня	вул. Грушевськог о	непарна сторона	1,30	велосмуга незахищена	145,86	1
Сади - Центр	Героїв АТО (парна сторона)	вул. Європейська	пров. Колективний	парна сторона	1,00	велосмуга незахищена	112,20	0
Сади - Центр	Героїв АТО (парна)	пров. Колективний	Зупинка Сади 2	парна сторона	0,75	велодоріжка одностороння	1 801,80	1
Сади - Центр	Героїв АТО (парна)	Зупинка Сади 2		1	1,00	перехрестя	1 430,00	1
Сади - Центр	Героїв АТО (парна)	Зупинка Сади 2	вул. Нікітченка		0,35	велодоріжка одностороння	1 681,68	2
Сади - Центр	транспортний вузол	Героїв АТО, вул. Європейська	вул. Раїси Кириченка		1,00	перехрестя	2 860,00	2
Сади - Центр	вул. Європейська	вул. Раїси Кириченко	вул. Героїв АТО		0,30	велодоріжка одностороння	1 441,44	1
Сади - Центр	вул. Раїси Кириченко	вул. Європейсько ї	вул. Остапа Вишні		0,50	велодоріжка одностороння	2 402,40	2
Сади - Центр	вул. Сінна	вул. Остапа Вишні	вул. Гончара		1,00	перехрестя	2 860,00	1
Сади - Центр	вул. Сінна	вул. Гончара	вул. Соборності	непарна	1,50	велосмуга захищена	402,60	1

Сади - Центр	вул. Сінна	вул. Соборності	вул. Шевченка	парна сторона	0,70	велосмуга захищена	187,88	1
Сади - Центр	вул. Сінна	вул. Шевченка	вул. Гончара		0,50	велосмуга захищена	268,40	2
Сади - Центр	вул. Гончара	вул. Сінна	вул. Половка		1,70	велосмуга незахищена	381,48	2
Сади - Центр	вул. Героїв Сталінграда	вул. Нікітченка	вул. В. Тирнівська		1,00	велосмуга захищена	488,00	2
Поділ - Центр	площа Слави	площа Слави	вул. Миру		0,35	ОДР	194,81	2
Поділ - Центр	вул. Старий Поділ,5	вул. Миру	вул. Панянка		0,75	велосмуга незахищена	168,30	2
Поділ - Центр	вул. Вузька	вул. Панянка	вул. А. Кукоби		0,30	капітальний ремонт	1 578,06	2
Поділ - Центр	перехрестря Старий Поділ - вул. Панянки - вул. Вузька			1	1,00	перехрестя	1 430,00	1
Поділ - Центр	вул. А. Кукоби	Полтавська митниця	вул. Небесної Сотні		0,60	велосмуга захищена	322,08	2
Поділ - Центр	перехрестя вул. Н. Сотні - Кукоби			1	1,00	перехрестя	1 430,00	1
Поділ - Центр	вул. Небесної Сотні	вул. А. Кукоби, 2	вул. Конституції	парна сторона	1,00	велодоріжка одностороння	2 402,40	1
Поділ - Центр	вул. Небесної Сотні	вул. А. Кукоби, 2	вул. Конституції	непарна сторона	1,00	велопішохідна	112,20	2

Поділ - Центр	вул. Конституції	вул. Небесної Сотні	вул. Соборності		0,20	велосмуга незахищена	44,88	2
Поділ - Центр	перехрестя вул. Н. Сотні - Конституції			1	1,00	перехрестя	1 430,00	1
Поділ - Центр	вул. Небесної Сотні	вул. Конституції	вул. Соборності		0,75	смуга ГТ	168,3	1
Левада - Небесної Сотні/Поділ	вул. Чураївни	Проспект Вавілова	вул. Чураївни (до ринку «Левада»)		0,23	велопішохідна	51,61	4
Левада - Небесної Сотні/Поділ	Ринок "Левада"	вул. Чураївни	вул. Головка		0,28	велосмуга незахищена	62,83	4
Левада - Небесної Сотні/Поділ	перехрестя вул. Чураївни - вул. Головка			1	1,00	перехрестя	1 430,00	4
Левада - Небесної Сотні/Поділ	вул. Чураївни	вул. Головка	пров. Рибальський		0,40	велопішохідна	89,76	4
Левада - Небесної Сотні/Поділ	вул. Небесної Сотні	зуп. Млин Завод	перехресня вул. А. Кукоби	непарна сторона	0,25	велопішохідна	28,05	4
Левада - Небесної Сотні/Поділ	вул. Небесної Сотні	зуп. Млин Завод	перехресня вул. А. Кукоби	парна сторона	0,25	велосмуга захищена	67,10	4
Левада - Небесної Сотні/Поділ	перехрестя вул. Рибальський - Небесної сотні			1	1,00	перехрестя	1 430,00	4
Автовокзал Зигіна -	вул. Великотирнівська	Мазепи	Тимошенка		3,38	велодоріжка одностороння	16 240,22	3

Автовокзал Зигіна	- вул. Великотирнівськ а (шляхопровід)	Тимошенка	Половка		1,92	велосмуга захищена	1 030,66	4
Автовокзал Зигіна	- вул. Великотирнівськ а	перехрестя Великотирні вська / Ковпака			1,00	перехрестя	2 860,00	2
Автовокзал Зигіна	- Ковпака, Бірюзова	Паркова	Дорошенка (шляхопровід)		5,20	велодоріжка одностороння	24 984,96	4
Автовокзал Зигіна	- Бірюзова	Липова	Соборності		0,60	велодоріжка одностороння	2 882,88	3
Зигіна - Половки	вул. Халтуріна (парна)	від. Соборності	Вул. Шевченка	непарна сторона	1,00	велодоріжка одностороння	2 402,40	4
Зигіна - Половки	вул. Халтуріна (парна)	від. Соборності	Вул. Шевченка	парна сторона	1,00	велосмуга незахищена	112,20	4
Зигіна - Половки	вул. Половка	вул. Шевченка	вул. Гончара		0,50	велосмуга незахищена	112,20	3
Зигіна - Половки	Перехрестя В- Тирнівська - вул. Половка				1,00	перехрестя	2 860,00	4
Сади - Центр	вул. 23 вересня	Героїв Сталінграду	пров. Стешенко		0,40	велосмуга незахищена	89,76	0

Таблиця А.2 - Типи заходів супутньої велосипедної інфраструктури та орієнтовні обсяги фінансування

Назва заходу	Вартість одиниці, грн	Кількість одиниць всього	Вартість всього, тис грн
1. Закупівля паркувальних стійок для короткочасного зберігання велосипедів територій біля об'єктів громадського призначення (комунальної форми власності)	1500	100	150
2. Облаштування станцій системи громадського велопрокату / Створення мережі громадського велопрокату (байкшерінг)	7500000	1	7500
3. Закупка велосипедів для співробітників міської адміністрації	6500	50	325
4. Створення системи навігації велосипедних маршрутів в міському парку Дендропарк			390
5. Обладнання засобів громадського транспорту засобами для перевезення велосипедів	15000	55	825
6. Облаштування вулично-дорожньої мережі станціями для ремонту та обслуговування велосипедів	3000	10	30
7. Облаштування вулично-дорожньої мережі станціями для зарядки електровелосипедів	7000	10	70
8. Підставка під ногу для велосипедистів для комфорту очікування на перехресті (підпурка)	2500	100	250

Таблиця А.3 – Типи Інформаційно-просвітницьких та промоційних заходів та орієнтовні обсяги фінансування

Назва заходу	Вартість одиниці, грн	Кількість одиниць всього	Вартість всього, тис грн
9. Проведення масових заходів, що популяризують велосипедний транспорт (Велодень, Акція "Велосипедом на роботу", велопаради та інші)	16000	12	192
10. Проведення освітніх заходів в сфері безпечного користування велосипедом серед різних груп населення (велешколи, навчальні заходи в школах та інше)	14000	4	56
11. Підвищення кваліфікації спеціалістів з містобудування, транспортного планування, організації дорожнього руху, проведення заходів з професійної освіти	18000	16	288
12. Розміщення реклами, розповсюдження інформації та популяризація велотранспорту та безпеки дорожнього руху в засобах масової інформації	25000	4	100

Таблиця А.4 – Заходи з моніторингу та збору даних та орієнтовні обсяги фінансування

Назва заходу	Вартість одиниці, грн	Кількість одиниць всього	Вартість всього, тис грн
1. Проведення соціологічного опитування мешканців щодо кількості поїздок та видів транспорту для визначення відсотка подорожей велосипедом	400000	1	400
2. Проведення підрахунку кількості велосипедистів за розробленою методикою (весна та осінь)	10000	8	80

Секретар міської ради

Олександр ШАМОТА