Додаток

до рішення міської ради

від \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 202\_р.

№\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ПРОГРАМА

розвитку велосипедної інфраструктури на 2021-2024 роки

# 1.Паспорт Програми

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | Ініціатор розроблення Програми | Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології |
| 2 | Дата, номер і назва розпорядчого органу виконавчої влади про розроблення програми | - Рішення виконавчого комітету Тернопільської міської ради «Про затвердження Концепції впровадження велосипедної інфраструктури та розвитку велосипедного руху у місті Тернополі на 2015-2025 роки» від 22.04.2015року №365  - Розпорядження міського голови «Про створення робочої групи» від 24.11.2015року №347 |
| 3 | Розробник Програми | Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології |
| 4 | Відповідальний виконавець Програми | Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології |
| 5 | Учасники Програми | Управління транспортних мереж та зв’язку,  Управління стратегічного розвитку міста,  Управління містобудування, архітектури та кадастру |
| 6 | Термін реалізації Програми | 2020-2024 роки |
| 7 | Загальний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми, тис. грн. ,в тому числі | 9000,0 |
| 7.1 | кошти місцевого бюджету Тернопільської міської територіальної громади (надалі бюджет громади) ,тис. грн. | 6000,0 |
| 7.2 | кошти інших джерел, тис. грн. | 3000,0 |

2. Проблеми на розв'язання яких спрямована Програма

На час розробки даної Програми розвитку велосипедної інфраструктури міста на 2020-2024 роки (надалі- Програма) на території громади за період 2016 - 2020 років облаштовано 8093 м.п. нових велосипедних доріжок, встановлено 106 шт. нових велопарковок та іншої супутньої інфраструктури- дорожних, інформаційних знаків, тощо.

Відповідно до опитування жителів міста Тернополя, стосовно визначення проблем, які заважають користуватися велосипедом щодня:

* політика виняткового розвитку автомобільної інфраструктури;
* ріст автомобілекористування серед мешканців міста призводить до: заторів і проблем з парковкою, росту інтенсивності руху на вулицях, підвищення рівня шумового забруднення, рівня загазованості повітря і погіршення екології;
* зростає небезпека пересування містом та кількість ДТП, значно утруднюється пішохідний і велосипедний рух;
* зростає соціальна нерівність, протистояння різних учасників руху, відчуження людей всередині суспільства;
* місто фізично неспроможне пропустити по вулицях велику кількість автотранспорту;
* зростає потреба у парковках, зокрема в центрі міста, де фізично неможливо розмістити всіх бажаючих (виникає хаотична парковка на тротуарах, газонах, узбіччях доріг і перехрестях, пішохідних переходах (далі ПП), яку неможливо контролювати);
* велосипедна інфраструктура на порядок дешевша за автомобільну (вартість капітального будівництва 1 км велошляху з нуля в 10-60 разів дешевше за вартість аналогічного будівництва 1 км автодороги, при цьому ресурс експлуатації велошляху– в 3-5 разів довший);
* велосипед– економічно доступний вид транспорту для всіх категорій населення через його невелику ціну;
* велосипедна інфраструктура є більш безпечною за автомобільну (за максимальної швидкості руху 30 км/год. і середньої 15-20 км/год. мінімізовані дорожньо-транспортні пригоди (далі ДТП) з летальними випадками за участі велосипедистів і пішоходів);
* близько третини подорожей містом здійснюються в межах житлових районів на відстань 5-8 км.

# 3. Мета Програми

Метою Програми є продовження впровадження поетапності дій для створення велосипедної інфраструктури та розвитку велосипедного транспорту згідно Концепції розвитку велосипедної інфраструктури для збереження екологічної рівноваги, поліпшення якості життя мешканців і підвищення привабливості міста Тернопіль, зокрема:

* дати можливість безпечно і вільно користуватися велосипедом якомога ширшому колу населення;
* знизити транспортне навантаження на дороги міста та інтенсивність автомобільного руху;
* домогтися пріоритету пішохідного і велосипедного руху у центрі, зробити центральну частину міста серцем громадського життя, основою якого є пішоходи і велосипедисти;
* підвищити безпеку руху на вулицях шляхом зниження швидкості автомобільного руху, зокрема на житлових вулицях з наданням пріоритету пішоходам і велосипедистам;
* зменшити негативний вплив на екологію шляхом зниження забруднення повітря та шуму при зменшенні інтенсивності автомобільного руху і переорієнтації частини водіїв на велосипед;
* інтегрувати велосипед у загальну систему транспортної інфраструктури, як повноцінний вид транспорту, здатний забезпечить достатньо високу мобільність населення;
* запровадити культуру велосипедного руху і змінити ставлення людей до велосипеду, як до виду транспорту;
* поширювати в місті засади сталого розвитку, стимулювати міську владу розробляти і реалізувати програми розвитку інфраструктури громади згідно з міжнародними критеріями сталого розвитку і формування , «громади комфортної для життя»;
* досягнути кількості велосипедних поїздок на рівні 10% від загальної кількості поїздок містом в разі реалізації базової мережі велошляхів і велопарковок, на рівні 30% від загальної кількості – в разі повної реалізації велосипедної інфраструктури по місту.

Реалізація заходів Програми дозволить зробити місто Тернопіль - містом для життя, зручним для його мешканців, екологічно чистим, затишним, зі злагодженою транспортною інфраструктурою, а також більш доступними для всіх категорій населення, що забезпечить рівноправність учасників руху, та безпосередньою реалізацією права людей на вільне і безпечне пересування.

# 4. Обґрунтування шляхів і засобів розв’язання проблем, обсягів та джерел фінансування, строки та етапи виконання Програми

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

* велоінфраструктура має бути безпечною і зручною для всіх категорій населення;
* велосипедні шляхи мають прокладатися враховуючи можливість пересування ними дітей, інвалідів, осіб похилого віку;
* велоінфраструктура має розвиватися за принципом: «спочатку інфраструктура– а потім будуть і велосипедисти»;
* мережа велосипедних шляхів має бути цілісною та охоплювати все місто, велосипедист повинен мати можливість безпечно проїхати місто з кінця в кінець;
* на вулицях з неінтенсивним рухом (житлові, приватний сектор) має бути пріоритет пішохідного і велосипедного руху, з обмеженням швидкості (до 20...30 км/год.) і транзиту автотранспорту;
* велосипедні шляхи мають прокладатися вздовж основних пасажиропотоків міста;
* на основних веломаршрутах середня швидкість має бути не менше 25км/год., на районних і місцевих – не менше 10-15 км/год.;
* велоінфраструктура має інтегруватися в транспортну мережу громади, стаючи її повноцінною складовою;
* мережа велосипедних маршрутів і велопарковок має бути найгустішою в центрі;
* велосипедну мережу потрібно розвивати паралельно з пішохідною: якість тротуару (в т.ч. покриття, пандуси і пониження бордюрів, розмітка ПП, освітлення тощо) поруч з велодоріжкою має бути такою, щоб у пішохода не виникало бажання зійти з тротуару на неї;
* тротуар і велодоріжка не повинні змінювати рівня при перетині дворових проїздів, виїздів з прилеглої території, житлових вулиць- пішохідний і велосипедний переїзд лишаються на рівні тротуару, являючи собою «широкий лежачий поліцейський» - тоді автомобілі в будь-якому випадку знижуватимуть перед таким «піднятим пішохідним» переходом швидкість;
* велоінфраструктура має бути якісною: покриття велосипедних шляхів має бути рівним, не має бути жодних різких перепадів чи бордюрів, бічний ухил має забезпечувати відтік води на газон або узбіччя, розмітка має бути чіткою і яскравою – особливо в місцях перетину з дорогою. Велостійки мають забезпечувати надійне кріплення до них велосипеду;
* одночасно з розвитком велоінфраструктури має проводитися популяризація велоруху, велосипеду як засобу пересування доступного, економічно ефективного і корисного з точки зору екології міста і здоров’я людей.

В основу розрахунків орієнтовної вартості робіт по влаштуванню велосипедних шляхів покладені дані, надані підприємствами, які виконують подібні роботи, калькуляції на виконання одиниці робіт. У розрахунок вартості проектно-кошторисних робіт використані усереднені показники вартості проектних робіт при проектуванні ремонтів шляхо- мостового господарства та тротуарів і соціальної сфери на конкретних ділянках міста.

Джерелами фінансування заходів Програми є бюджет громади та інші джерела, які не заборонені чинним законодавством України.

Фінансування витрат на реалізацію заходів Програми здійснюється в межах фінансових можливостей бюджету громади.

В процесі виконання Програми обсяги видатків з окремих напрямків в межах загального обсягу видатків за програмою можуть уточнюватися головним розпорядником коштів із відповідним внесенням змін до паспорту Програми та плану використання бюджетних коштів. Головним розпорядником коштів є управління житлово-комунального господарства,благоустрою та екології Тернопільської міської ради.

Загальна кількість коштів для виконання заходів передбачених Програмою буде використовуватись залежно від обсягів щорічного бюджету громади.

Програма носить плановий характер, її виконання перебуває в прямій залежності від обсягів видатків на розвиток велосипедної інфраструктури в громаді, які будуть включатись до бюджету громади протягом 2021-2024 років. План робіт та кошторисна вартість передбачених завдань Програми складається кожний рік. Обсяг фінансування Програми уточнюється щороку в установленому порядку під час складання проекту бюджету громади на відповідний рік у межах видатків, передбачених головним розпорядником коштів.

Додатковими шляхами виконання Програми є заходи з розвитку велоінфрастуктури громади, які передбачаються при виготовленні проєктно- кошторисної документації на проведення ремонтів шляхо- мостового господарства та об’єктів благоустрою і при видачі технічних умов відділом технічного нагляду Тернопільської міської ради.

Заходи Програми заплановано виконати протягом 2021-2024років.

* облаштування 4300м велосипедних контрсмуг на дорогах одностороннім рухом
* продовження створення магістрального велосипедного маршруту Сонячний-Східний-Центр-Дружба
* продовження ознакування рекреаційних туристичних маршрутів
* створення велодоріжок та велосмуг другої категорії
* встановлення велостійок на 100 велосипедних паркомісцях
* створення 200 паркомісць для довготривалого зберігання велосипедів у ВелоХабах

В результаті реалізації Програми планується досягнути кількісні показники, які викладені в додатку №1.

Ресурсне забезпечення, обсяги та джерела фінансування

тис.грн

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Обсяг коштів, які пропонується залучити на виконання Програми | Фінансування по роках | | | | Всього витрат на виконання Програми |
| 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Обсяг фінансових ресурсів, всього,  в тому числі | 2250,0 | 2250,0 | 2250,0 | 2250,0 | 9000,0 |
| бюджет громади | 1500,0 | 1500,0 | 1500,0 | 1500,0 | 6000,0 |
| інші джерела, грантові кошти, волонтери | 750,0 | 750,0 | 750,0 | 750,0 | 3000,0 |

# 5. Перелік завдань і заходів Програми та результативні показники:

* забезпечити безпечні та зручні умови для поїздок велосипедом по місту, прокладання велосипедних доріжок (на роботу, навчання, у магазин, парк);
* забезпечити можливість безпечно і без ризику крадіжки паркування велосипеда на вулиці чи у дворі житлового будинку, громадського закладу, встановлення велопарковок тощо;
* забезпечити можливість безпечного пересування велосипедом по всьому місту і виїзду за його межі, можливість користуватися велосипедом якомога довший період протягом року;
* створити позитивний імідж велосипеда, як доступного і зручного транспортного засобу для широкого користування в місті, змінити ставлення населення до велосипеду в бік більш сприятливого;
* забезпечити популяризацію велоруху і велосипеду як засобу пересування;
* переорієнтувати частину автомобілістів і пасажирів маршрутних таксі на велосипедний рух, зокрема в частині поїздок у межах районів та на відстань до 10 км, де велорух має стати пріоритетним;
* зменшити інтенсивність і швидкість автомобільного руху в місті на житлових вулицях і районах високої концентрації пішоходів: частково за рахунок фізичних та адміністративних обмежень швидкості руху та регулювання парковки, частково– за рахунок покращення умов пересування пішки, велосипедом і громадським транспортом– при інтеграції велоінфраструктури в мережу транспорту;
* розвантажити проблемні ділянки загальноміських магістралей за рахунок відтоку людей з автомобілів на велосипеди;
* підвищити безпеку руху на велосипеді: як за допомогою обмеження швидкості на вулицях, зокрема житлових, так і за рахунок розбудови якісної велоінфраструктури, реконструкції пішохідних переходів із включенням пандусів, понижень бордюрів і велосипедних переїздів, острівців безпеки, яскравої розмітки на перетинах з пішохідними, автомобільними шляхами та маршрутами громадського транспорту, ознакування, якісного покриття тротуарів і велосипедних шляхів;
* створити умови для розвитку велопрокату і спільного користування велосипедом – «велошерінгу», на громадській, комерційній та корпоративній основі;
* створити умови для комерційного використання велосипеду для кур’єрської доставки та перевезень малогабаритного вантажу;
* створити імідж громади, як громади, комфортного для життя, привабливого для туристів і громадського життя, за рахунок поліпшення умов безпечної й екологічної мобільності, громадської і ділової активності, безпеки руху, велопрокату тощо;
* запровадити культуру користування велосипедом шляхом впровадження вивчення Правил Дорожнього Руху (далі ПДР), технічних особливостей користування, майстерності керування велосипедом у школах та на спеціальних курсах;
* забезпечити встановлення дорожніх знаків та світлофорів для велосипедистів;
* забезпечити створення велоХабів;
* забезпечити влаштування місць для зберігання велосипедів у новобудовах та облаштування таких місць на існуючих прибудинкових територіях;
* забезпечити інтеграцію велосипедного і громадського транспорту;

6. Очікувані результати від виконання Програми:

- Економічні:

* зниження витрат на охорону здоров’я у зв’язку з ростом фізичної активності та зменшенням респіраторних та серцевих захворювань;
* позитивний економічний вплив на велосипедний туризм;
* зниження зовнішніх витрат, пов’язаних із транспортними заторами;
* зниження витрат на пальне, ремонт та утримання автомобілів;
* зниження витрат, пов’язаних із дотриманням безпеки на дорогах;
* зниження витрат на будівництво, ремонт та утримання доріг;

- Екологічні:

* зменшення кількості шкідливих викидів;
* покращення якості повітря;

- Соціальні:

* більш доцільне використання громадського простору;
* доступність транспорту для різних соціальних категорій.

7. Напрями діяльності та заходи Програми

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Назва напрям-ку діяльно-сті, (пріори-тетні завдання) | Перелік заходів Програми | Строки виконання заходу | Виконавці | Джерела фінансування | Орієнтовна вартість робіт тис. грн. | | | | Очікуваний результат |
| 2021рік | 2022рік | 2023рік | 2024рік |  |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | Облаштування велосипедних контрсмуг на дорогах та велодоріжок | маркування смуг,ознакування ділянок,  нанесення піктограм та влаштування велодоріжок (щорічне поновлення розмітки) | 2021-2024 роки | Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології | бюджет громади  Інші джерела грантові кошти, волонтери | 50,0  50,0 | 50,0  50,0 | 50,0  50,0 | 50,0  50,0 | 2000м.п. контрсмуг та велодоріжок |
| 2 | Створення магістрального велоси-педного маршру-ту Сонячний- Східний-Центр-Дружба масив, виготов-лення ПКД | Влаштування та маркування велосмуг, облаштування велодоріжок, ознакування, заниження бордюрного каменю, інші заходи необхідні для досягнення результату згідно річного плану робіт | 2021-2024 роки | Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології, Управління транспортних мереж та зв’язку, Управління містобудування, архітектури та кадастру | бюджет громади  Інші джерела грантові кошти, волонтери | 600,0  100,0 | 600,0  100,0 | 600,0  100,0 | 600,0  100,0 | 5500м.п. велодоріжок та велосмуг першої категорії |
| 3 | Рекреаційні маршру-ти | Влаштування та ознакування маршруту, встановлення інфостендів, ремонт покриття, встановлення обмежувачів руху для авто, туристична інформаційна кампанія | 2021-2024 роки | Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології,  Управління стратегічного розвитку міста | бюджет громади  Інші джерела,  грантові кошти, волонтери | 740,0  150,0 | 740,0  150,0 | 740,0  150,0 | 740,0  150,0 | 3000м.п. рекреацій-них велосипед-них туристичних маршрутів |
| 4 | Суміжні велосипедні доріжки | маркування велосмуг, облаштування велодоріжок, ознакування, заниження бордюрного каменю, інші заходи необхідні для досягнення результату | 2021-2024 роки | Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології, Управління транспортних мереж та зв’язку, Управління містобудування, архітектури та кадастру | бюджет громади  Інші джерела,  грантові кошти, волонтери | 50,0  150,0 | 50,0  150,0 | 50,0  150,0 | 50,0  150,0 | 1000м.п. велодоріжок та велосмуг другої категорії |
| 5 | Велоси-педні стійки (встановлення вело пар-ковок) | встановлення влостійок та обладнання | 2021-2024 роки | Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології, Управління транспортних мереж та зв’язку | бюджет громади  Інші джерела,  грантові кошти, волонтери | 30,0  150,0 | 30,0  150,0 | 30,0  150,0 | 30,0  150,0 | 100шт велосипе-дних паркомісць з велопар-ковками |
| 6 | ВелоХаби | будівництво велохабів (великих цілодобових парковок для велосипедів), влаштування велопарковок у дворах будинків | 2021-2024 роки | Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології Управління транспортних мереж та зв’язку, Управління стратегічного розвитку міста | бюджет громади  Інші джерела,  грантові кошти, волонтери | 30,0  150,0 | 30,0  150,0 | 30,0  150,0 | 30,0  150,0 | 30 паркомісць для довго-тривалого зберігання велосипеда |
| Разом 2021 – 2024 роки | | | | | | 2250,0 | 2250,0 | 2250,0 | 2250,0 | - |
| У числі бюджет громади | | | | | | 1500,0 | 1500,0 | 1500,0 | 1500,0 | - |
| інші джерела в т.ч. грантові кошти, волонтери | | | | | | 750,0 | 750,0 | 750,0 | 750,0 | - |

# 8. Координація і контроль за ходом виконання Програми

Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології є відповідальним виконавцем реалізації заходів Програми в повному обсязі та у визначені терміни.

Основними функціями управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології в частині виконання заходів програми та контролю є:

- координація виконання заходівПрограми;

-організація моніторингу реалізації заходів Програми;

-аналіз виконання програмних заходів;

- у разі необхідності, підготовка пропозицій та їх обґрунтування стосовно внесення змін і доповнень до Програми.

За результатами аналізу виконання програмних заходів з урахуванням загальної соціально-економічної ситуації в громаді та змін зовнішніх умов, що можуть мати місце в ході реалізації Програми, допускається коригування заходів Програми. Впродовж терміну виконання Програми можуть вноситися зміни і доповнення з метою дотримання диференційованого підходу до виконання основних заходів.

Після закінчення встановленого строку виконання Програми управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології складає підсумковий звіт про результати її виконання та подає його на розгляд до Тернопільської міської ради разом із пояснювальною запискою не пізніше ніж у двомісячний строк після закінчення встановленого строку її виконання.

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

Додаток №1

до Програми розвитку велосипедної інфраструктури

в м. Тернопіль на 2021-2024 роки

* 1. Перспективне [облаштування контрсмуг](http://umap.openstreetmap.fr/uk-ua/map/-_60681) для руху велосипедистів на дорогах з [одностороннім](http://overpass-turbo.eu/s/cNK) рухом

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | назва вулиці/ділянки вулиці | тип велодоріжки/  виконання робіт | протяжність ділянки (м.п.) |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | вул. І. Франка | контрсмуга | 322 |
| 2 | вул. Коперника | контрсмуга | 264 |
| 3 | вул. Митрополита Шептицького (ділянка вул. Живова - вул. Князя Острозького) | контрсмуга | 445 |
| 4 | вул. А. Манастирського | контрсмуга | 550 |
| 5 | вул. Гайова  (ділянка вул. Мостова Бічна - вул. Замонастирська) | контрсмуга | 310 |
| 6 | майдан Волі (ділянка вул. Замкова – вул. Листопадова) | змішаний рух | 146 |
| 7 | майдан Волі  (ділянка вул. Кардинала Сліпого – вул. Замкова) | змішаний рух | 140 |
| 8 | вул. Листопадова | контрсмуга | 228 |
| 9 | вул. М. Паращука | контрсмуга | 354 |
| 10 | вул. Мостова-бічна | контрсмуга | 346 |
| 11 | вул. А. Малишка | контрсмуга | 700 |
| 12 | вул. Юліана Опільського | контрсмуга | 178 |
| 13 | вул. Родини Барвінських | контрсмуга | 317 |
| Всього | | | 4300 |

* 1. Першочергові заходи з облаштування магістрального маршруту Сонячний-Східний-

Центр- Дружба масиви

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | назва вулиці / ділянка вулиці | тип велодоріжки / виконання робіт | протяжність ділянки (м.п.) |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | вул. Бережанська | Велодоріжка з двохстороннім рухом | 930 |
| 2 | вул. Гетьмана І. Мазепи | Велодоріжка з двохстороннім рухом | 550 |
| 3 | вул. Володимира Великого | Велодоріжка | 400 |
| 4 | вул.Л.Курбаса | Велодоріжка | 300 |
| 5 | вул. Генерала М.Тарнавського | Велодоріжка з двохстороннім рухом | 1230 |
| 6 | проспект Злуки– від вул.15Квітня до Універсаму (проспект Злуки,25) | Велодоріжка з двохстороннім рухом | 1420 |
| 7 | проспект Злуки– від Універсаму (проспект Злуки,25) до вул.Текстильна | Велодоріжка з двохстороннім рухом | 920 |
| 8 | проспект Степана Бандери | Велосмуга або велодоріжка | 2500 |
| 9 | вул. Руська | Змішаний рух | 1260 |
| 10 | вул. Руська- від дамби Тернопільського ставу до рест. «Good One» | Вело-пішохідна доріжка | 315 |
| Всього | | | 9825 |

3, Додаткові велосипедні маршрути

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | назва вулиці / ділянка вулиці | тип велодоріжки / виконання робіт | протяжність ділянки (м.п.) |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | вул. Дружби | велодоріжка | 570 |
| 2 | вул. Миру | велодоріжка | 792 |
| 3 | вул. Живова | змішаний рух | 1820 |
| 4 | вул. Замкова | змішаний рух | 700 |
| 5 | вул. Князя Острозького | змішаний рух | 1170 |
| 6 | вул. Замонастирська | змішаний рух | 550 |
| 7 | вул. Татарська (ділянка  вул. Пирогова – вул. Глибока) | змішаний рух | 450 |
| 8 | вул. Шопена | велосмуга | 257 |
| 9 | вул. Вояків дивізії Галичина | велодоріжка | 890 |
| 10 | вул. Паркова | змішаний рух | 222 |
| 11 | вул. Клінічна | змішаний рух | 457 |
| 12 | вул. М. Ломоносова | змішаний рух | 1070 |
| 13 | вул. Є.Коновальця | змішаний рух | 1180 |
| 14 | вул. Слівенська | велодоріжка | 624 |
| 15 | вул. Лесі Українки | велодоріжка | 1040 |
| 16 | вул. Б.Лепкого | велодоріжка | 1050 |
| 17 | вул. 15 квітня (від просп.Злуки до просп.С.Бандери | велодоріжка | 1410 |
| 18 | вул. Текстильна | велодоріжка | 3230 |
| 19 | вул. А.Чехова | змішаний рух | 630 |
| 20 | вул. Новий Світ | змішаний рух | 770 |
| 21 | вул. Микулинецька | Змішаний рух | 5470 |
| Всього | | | 24352 |

1. Рекреаційні маршрути

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | назва вулиці / відрізку | тип велодоріжки / виконання робіт | протяжність ділянки (м.п.) |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | вул. Чумацька від дальнього пляжу до с.Біла | змішане покриття- велодоріжка | 1500,0 |
| 2 | Від с.Біла до вул.Новий Світ | Бруківка- велодоріжкка | 450,0 |
| 3 | Пандус від вул.Новий Світ до вул.Білецької | Бруківка- велодоріжкка | 100,0 |
| 4 | вул. Бригадна | змішаний рух/ознакування | 2510 |
| 5 | інші потенційні прогулянкові, в т.ч. в парках міста | змішане покриття- велодоріжка | 2000,0 |
| Всього | | | 6560,0 |

1. Розроблення проектів та проведення робіт з встановлення перехоплюючих паркінгів довготривалого зберігання велосипедів (ВелоХаб) поряд ключових, вїздних точок міста

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | назва / вулиця | тип велохабу | кількість паркомісць (шт.) |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Ж/Д (центральний ж/д вокзал) | виділене приміщення під охороною | 50 |
| 2 | Автовокзал | виділене приміщення під охороною | 50 |
| 3 | 15 Квітня- Збаразьке кільце | критий з відеоспостереженням | 50 |
| 4 | Вул.Морозенка- ТРЦ «Подоляни» | критий з відеоспостереженням | 50 |
| Всього | | | 200 |

1. Облаштування паркувальних стійок біля закладів торгівельно-розважальних, навчальних закладів, місць роботи та навчання

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | назва / вулиця | кількість об’єктів | кількість паркомісць (шт.) | Разом парко місць (шт.) |
| 1 | Бібліотеки | 2 | 5 | 10 |
| 2 | Адмінбудівлі | 4 | 5 | 20 |
| 3 | Медичні заклади | 4 | 5 | 20 |
| 4 | Школи | 10 | 5 | 50 |
| Всього | | | | 100 |

Міський голова Сергій НАДАЛ