Затверджено

 рішенням Броварської

 міської ради

 Київської області

 від 20 грудня 2018 року

 № 1182-50-07

**ЗАГАЛЬНОМІСЬКА ЦІЛЬОВА ПРОГРАМА З ОБЛАШТУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У МІСТІ БРОВАРИ НА 2019-2023 РОКИ**

м. Бровари

2018 рік

Паспорт Загальноміської цільової Програми з облаштування, та розвитку велосипедної інфраструктури у м. Бровари на 2019 -2023 роки

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **1** | Ініціатор розроблення Програми | Управління будівництва, житлово – комунального господарства, інфраструктури та транспорту Броварської міської ради Київської області |
| **2** | Підстава для розробки | Рішення виконавчого комітету Броварської міської ради від \_\_\_\_\_\_\_\_\_№\_\_\_\_\_\_ «Про схвалення загальноміської цільової Програми з облаштування, та розвитку велосипедної інфраструктури у м. Бровари на 2019 -2023 роки» |
| **3** | Розробник Програми | Управління будівництва, житлово – комунального господарства, інфраструктури та транспорту Броварської міської ради Київської області |
| **4** | Учасники Програми | * управління будівництва, житлово – комунального господарства, інфраструктури та транспорту Броварської міської ради Київської області,
* робоча група з питань створення (розвитку)велосипедної інфрастктури
 |
| **5** | Виконавці Програми  | * управління будівництва, житлово – комунального господарства, інфраструктури та транспорту Броварської міської ради, Київської області,
* робоча група з питань створення (розвитку) велосипедної інфрастктури
 |
| **5** | Термін реалізації Програми | 2019 -2023 роки |
| **6** | Мета  |  розробка поетапності дій щодо створення велосипедної інфраструктури та розвитку велосипедного руху у м. Бровари для збереження екологічної рівноваги, поліпшення якості життя мешканців і підвищення привабливості міста (конкурентноздатності) |
|  | Завдання Програми | Забезпечити безпечні та зручні умови для трудових (на роботу, навчання), ділових (в магазин, банк, у справах) та рекреаційних (в парк, по вулиці, за місто) поїздок велосипедом |
| **7** | Перелік бюджетів, які беруть участь у виконанні Програми | В межах коштів, передбачених міським бюджетом на відповідні роки та інших джерел фінансування, у відповідності до чинного законодавства |
| **8** | Загальний обсяг фінансування, необхідних для реалізації Програми | Коштів місцевого бюджету 15 000,0 тис. грн., в т. .ч:* 2019 рік - 3 000,0 тис. грн.
* 2020 рік - 3 300,0 тис. грн.
* 2021 рік - 3 300,0 тис. грн.
* 2022 рік - 2 700,0 тис. грн.
* 2023 рік - 2 700,0 тис. грн.
 |

 **Зміст**

1. Загальні положення та визначення проблеми, на розв’язання якої спрямована Програма ;

2. Мета Програми;

3. Перелік завдань та заходів;

4.Механізми реалізації Програми, обсяги та джерела фінансування Програми;

5.Очікувані результати від виконання Програми, визначення її ефективності;

6. Координація та за ходом виконання Програми.

**Додатки до Програми:**

 - Схема велосипедних маршрутів (додаток 1);

- Графік реалізації велосипедних маршрутів (додаток 2)

- Напрями діяльності та заходи Програми (додаток 3)

1. **Загальні положення та визначення проблеми, на розв’язання якої спрямована Програма**

 Сьогодні все більше і більше міст світу долучаються до політики сталого розвитку міського середовища, зокрема – до системи розвитку сталої мобільності у містах, що полягає в пріоритеті розвитку міської інфраструктури для людей – пішохідної, велосипедної, громадського транспорту (далі - ГТ), які є більш безпечними, екологічно чистими, економічно ефективнішими, а також більш доступними для всіх категорій населення, що забезпечує рівноправність учасників руху, а також є безпосередньою реалізацією права людей на вільне і безпечне пересування.

 Для розвитку велосипедної інфраструктури склалися такі передумови:

1. Політика форсованого або виняткового розвитку автомобільної інфраструктури у містах не вирішує загалом питання мобільності населення: умови пересування містом тимчасово покращуються лише для 20-25% населення. Орієнтація міського планування на «все для комфорту автомобіля» стимулює подальшу автомобілізацію і ріст автомобілекористування серед мешканців міста, що знову-таки призводить до заторів і проблем з парковкою: розвиток автомобільної інфраструктури просто «не встигає» за ростом автомобілекористування населення, тобто чим більше доріг будується – тим більше машин по них їздять. Виникає ситуація, коли попит на пересування автомобілем постійно випереджає обсяги необхідної інфраструктури, її весь час недостатньо для забезпечення ефективної мобільності населення. При цьому левова частка «транспортного» бюджету міста витрачається саме на «дороги для машин», але ефективність інфраструктури залишається низькою. Попит на автомобільну інфраструктуру – попит, що неможливо задовольнити.

2. Ріст автомобілекористування призводить до росту інтенсивності руху на міських вулицях, підвищення рівня забруднюючого шуму, підвищення рівня загазованості повітря і погіршення екології міста загалом. При цьому зростає небезпека пересування містом, зростає кількість ДТП (зокрема з летальними випадками), значно утруднюється пішохідний і велосипедний рух. Також зростає соціальна нерівність, протистояння різних учасників руху, відчуження людей всередині суспільства.

3. Місто фізично неспроможне пропустити по вулицях велику кількість автотранспорту. Зростає потреба у парковках у тих місцях, де фізично неможливо розмістити всіх бажаючих: виникає хаотична парковка на тротуарах, газонах, узбіччях доріг і навіть перехрестях і пішохідних переходах (далі - ПП), яку неможливо контролювати. При цьому до 30% автомобільного руху являє собою пошук вільного місця для парковки (де це фізично можливо). Щоб задовольнити попит на парковки в центральній частині міста, третина її площі (разом із забудовою) має бути парковкою, що фізично неможливо.

4. Велосипед – економічно доступний вид транспорту для всіх категорій населення через його невелику ціну. Також ним можуть користуватися практично всі верстви населення, зокрема діти, молодь, дорослі, а також навіть маломобільні групи населення: люди похилого віку й люди з проблемами опорно-рухового апарату – існують спеціальні моделі велосипедів, пристосовані для користування саме такими категоріями населення. Тобто розвинена велоінфраструктура дасть можливість відносно швидко і достатньо безпечно і зручно пересуватися абсолютній більшості населення міста, а це є прямою реалізацією конституційного права громадян на вільне і безпечне пересування.

5. Велосипедна інфраструктура на порядок дешевша за автомобільну. При цьому ресурс експлуатації велошляху – в 3-5 разів більший: навантаження коліс велосипеда на покриття в 10-20 разів менше за аналогічне у коліс автомобіля.

6. Велосипедна інфраструктура є більш безпечною за автомобільну. Місто, де їздить багато велосипедів і зменшується кількість авто на дорогах, обмежується швидкість руху, стає більш безпечним і комфортним для життя.

 7. Велосипед не має жодного навантаження на екологію: він на забруднює повітря шкідливими викидами і не створює надмірного забруднюючого шуму, що робить вулиці міста чистішими і тихішими – сприятливішими для дозвілля на відкритому повітрі. Це один із найважливіших аспектів необхідності впровадження велосипедної мережі.

8. Велосипедний рух сприятливо впливає на здоров’я населення: поїздки на велосипеді дозволяють суміщати дорогу на роботу, у справах, в магазин чи просто прогулянку з необхідними фізичними навантаженнями, велосипедний рух робить населення більш фізично розвиненим і здоровим, а отже – працездатним.

9. За умов відключення електроенергії чи паливної кризи велосипед може стати чи не єдиним засобом високої мобільності населення, бо не залежить від енергоресурсів. Також велосипед – найбільш мобільний вид транспорту у випадку тягнучок, заторів чи аварій з перекриттям дороги – велосипедист просто обійде проблемне місце стороною з велосипедом в руках.

**ІІ. Мета Програми**

 Метою цієї Програми є розробка поетапності дій щодо створення велосипедної інфраструктури та розвитку велосипедного руху у м. Бровари для збереження екологічної рівноваги, поліпшення якості життя мешканців і підвищення привабливості міста, а саме:

 1. Дати можливість безпечно і вільно користуватися велосипедом якомога ширшому колу населення, реалізувати конституційне право громадян на вільне і безпечне пересування, забезпечити рівноправність учасників вуличного руху. Забезпечити вільне і безпечне пересування найнезахищеніших категорій населення – дітей, інвалідів, осіб похилого віку.

 2. Знизити транспортне навантаження на дороги міста шляхом відтоку частини автомобілістів і пасажирів мікроавтобусів на велосипед, знизити інтенсивність автомобільного руху.

3. Домогтися пріоритету пішохідного і велосипедного руху в центрі, зробити центральну частину міста серцем громадського життя, основою якого є пішоходи і велосипедисти. Поліпшити ділову активність та туристичну привабливість міста.

4. Підвищити безпеку руху на вулицях.

5. Зменшити навантаження на екологію шляхом зниження забруднення повітря та шуму при зменшенні інтенсивності автомобільного руху і переорієнтації частини водіїв на велосипед.

 6. Інтегрувати велосипед в загальну систему міської транспортної інфраструктури, як повноцінний вид транспорту, здатний забезпечити достатньо високу мобільність населення.

7. Досягти кількості велосипедних поїздок на рівні 5% від загальної кількості поїздок містом в разі реалізації базової мережі велошляхів і велопарковок, на рівні 10% від загальної кількості – в разі повної реалізації велосипедної інфраструктури по місту.

8. Підвищити мобільність усіх мешканців міста.

**ІІІ. Перелік завдань і заходів**

Завдання Програми розвитку велосипедної інфраструктури:

1. Забезпечити безпечні та зручні умови для трудових (на роботу, навчання), ділових (в магазин, банк, у справах) та рекреаційних (в парк, по вулиці, за місто) поїздок велосипедом для:

- осіб, які вже ним активно користується, в тому числі для велоспортсменів, велотуристів і велогуртків для доступу до місця проведення тренувань, змагань чи туристичних поїздок;

- осіб, які не проти або бажає їздити на велосипеді, але через відсутність належних умов і небезпеки на дорогах загального користування не може цього реалізувати;

- школярів, оскільки нинішні норми Правил дорожнього руху (далі - ПДР) повністю виключають можливість поїздок на велосипеді дітей віком від 7 до 14 років;

- всіх інших осіб, котрі змінять своє ставлення до велосипеду як засобу пересування за наявності безпечної і якісної велоінфраструктури.

2. Забезпечити можливість безпечно і без ризику крадіжок припаркувати велосипед біля супермаркету, на вулиці чи у дворі житлового будинку, громадського закладу тощо.

3. Забезпечити можливість безпечного пересування велосипедом по всьому місту і виїзду за його межі, можливість користуватися велосипедом якомога довший період протягом року.

4. Створити позитивний імідж велосипеда, як доступного і зручного транспортного засобу для широкого користування в місті, а не лише для «покататися в парку», змінити ставлення населення до велосипеду в бік більш сприятливого. Забезпечити пропаганду велоруху і брендінг велосипеду як засобу пересування.

5. Зменшити інтенсивність і швидкість автомобільного руху в місті, особливо 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 ГТ – при інтеграції велоінфраструктури в мережу міського транспорту. Розвантажити проблемні ділянки загальноміських магістралей за рахунок часткового відтоку людей з автомобілів на велосипеди.

6. Підвищити безпеку руху на велосипеді: як за допомогою обмеження швидкості на міських вулицях, зокрема житлових, так і за рахунок розбудови якісної велоінфраструктури, реконструкції пішохідних переходів зі включенням пандусів, понижень бордюрів і велосипедних переїздів, яскравої розмітки на перетинах з пішохідними, автомобільними шляхами та маршрутами ГТ (рейками), ознакування, якісного покриття тротуарів і велосипедних шляхів.

7. Створити умови для розвитку велопрокату і спільного користування велосипедом – «велошерінгу», велосервісу на громадській, комерційній та корпоративній основі, як альтернативі щодо «страху лишити власний велосипед на вулиці». Створити умови для комерційного використання велосипеду – для кур’єрської доставки та перевезень малогабаритного вантажу.

8. Запровадити культуру користування велосипедом шляхом впровадження вивчення ПДР, технічних особливостей користування, майстерності керування велосипедом у школах та на спеціальних курсах.

**IV. Механізми реалізації Програми, обсяги та**

**джерела фінансування Програми**

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

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

2. Реалізація велоінфраструктури дасть змогу в короткий термін і за невеликих витрат забезпечити достатньо якісну мобільність абсолютної більшості населення міста, особливо, коли є дефіцит коштів на інфраструктуру ГТ чи автодоріг, адже велоінфраструктура значно дешевша в організації в порівнянні з інфраструктурою ГТ, а тим паче з автомобільною.

3. Велоінфраструктура має розвиватися за принципом: «спочатку інфраструктура – а потім будуть і велосипедисти». Навіть у випадку, якщо по вулиці проїжджають менше 50 велосипедистів на годину, але ця вулиця є частиною велосипедного маршруту, то тут доцільно будувати велосипедну інфраструктуру.

4. Мережа велосипедних шляхів має бути цілісною та охоплювати по можливості все місто. Велосипедист повинен мати можливість безпечно проїхати місто. 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.

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

 6. Велосипедні шляхи мають прокладатися вздовж основних пасажиропотоків міста (велосипедні маршрути І категорії, які користуються найбільшим попитом серед велосипедистів). На основних веломаршрутах середня швидкість має бути не менше 20 км/год., на районних і місцевих – не менше 10-15 км/год.

7. Велоінфраструктура має інтегруватися в загальноміську транспортну мережу, стаючи її повноцінною складовою. Має бути можливість провезти велосипед у ГТ або лишити його біля зупинки на велопарковці.

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

10. Велосипедну мережу бажано розвивати паралельно з пішохідною: якість тротуару (в т. ч. покриття, пандуси і пониження бордюрів, освітлення тощо) поруч з велодоріжкою має бути такою, щоб у пішохода не виникало бажання зійти з тротуару на неї.

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

12. 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.

 13. Можна розглядати реорганізацію проїзної частини для облаштування велосипедних шляхів.

**Типологія велосипедних маршрутів**

 Відповідно до очікуваної інтенсивності руху велосипедистів та транспортних потреб велосипедистів, маршрути у схемі поділяють на головні (І категорія), другорядні (ІІ категорія) та рекреаційні.

 Маршрути І категорії – основа велосипедної мережі. Це дороги та вулиці, по яких буде їздити більшість велосипедистів, тому їхня реалізація має бути першочерговою, а якість виконання – найвищою. До маршрутів І категорії входять: магістральні вело маршрути, які поєднують віддалені райони з найбільшими центрами тяжіння (протяжність не більше – 5-10 км), підвізні веломаршрути, які сполучають віддалені житлові райони з найближчими станціями метрополітену та/або іншим громадським транспортом де безпечно можна залишити велосипед (перехоплюючи паркінги) та пересісти на громадський транспорт для доїзду до кінцевої точки (протяжність 2-4 км). Планувальні рішення мають забезпечувати на маршрутах цієї категорії середню швидкість руху 10-20 км/год (включно з втратами часу на світлофорах.

 Маршрути ІІ категорії – другорядні, сполучні між маршрутами І категорії. Це дороги та вулиці, по яких велосипедисти будуть доїжджати до маршрутів І категорії. Реалізація маршрутів ІІ категорії має другий пріоритет і у більшості випадків доцільна лише після реалізації веломаршрутів І категорії. Розрахункова середня швидкість на маршрутах другої категорії має становити 15-20 км/год включно з втратами часу на світлофорах).

 Рекреаційні веломаршрути – маршрути для відпочинку та рекреації, розташовані у зелених зонах міста та за містом. Реалізація рекреаційних веломаршрутів доцільна за умови, що до них можливо доїхати на велосипеді від місця проживання людей, для цього потрібна мережа маршрутів І категорії.

 Зважаючи на значний обсяг робіт та фінансування у Програмі пропонується затвердити схему велосипедних маршрутів І категорії та рекреаційні веломаршрути.

 **У 2019 році:**

1. Аналіз існуючої ситуації. Якість наявних ділянок і перехресть та заплановані зміни. Наявний попит на ділянках і перехрестях. Інтенсивність сполучень «пункт відправлення – пункт призначення».

2. Розробка Концепції розвитку велосипедної інфраструктури в м. Бровари.

3. Розробка та погодження проектів реконструкції та будівництва вулично-дорожньої мережі в частині створення велосипедної інфраструктури за маршрутами:

 **Магістральні маршрути**

Маршрут №1 «Вул. Київська»

*Перехрестя вул. Київська, де закінчується Броварський проспект та починається Кільцева дорога м.Бровари – примикання до вул. Київської вул. Лісової біля Дарницького лісництва*

Маршрут №2 «Вул.Гагаріна-бульв.Незалежності»

*вул. Гагаріна від перехрестя з вул. Київською до перехрестя з бульваром Незалежності – Бульвар Незалежності від перехрестя з вул. Гагаріна до перехрестя з вул. Петлюри Симона*

 **Рекреаційний маршрут**

Рекреаційний маршрут №10 «Лісництво»

*Маршрут Дарницьке лісництво від ТРК «Термінал» паралельно*

 *вул. Драгоманова Михайла та вул. Ялинкової*

3. Розробка проекту з влаштування велосипедних шляхів по магістральних маршрутах №1, №2 та по рекреаційному маршруту №10.

4. Розробка проекту та встановлення велосипедних паркінгів з можливістю збільшення кількості паркомісць:

 *Площа ім.Т.Г. Шевченка*

 *Парк Перемоги зі сторони вул. Я.Мудрого*

 *Майдан Свободи*

 *МКЦ*

 *Центральна бібліотека по бульв. Незалежності*

 *ТРК «Термінал»*

 *Торгмаш (в районі ТРЦ «Форум»)*

*В районі розміщення ЗОШ №1, ЗОШ №3, ЗОШ №6, Броварської гімназії імені С.І.Олійника*

5. Розробка та розміщення соціальної реклами спрямованої на популяризацію велосипедного транспорту та інформування про безпеку руху велосипедистів (цільова аудиторія – водії, пішоходи та велосипедисти).

6. Проведення заходів з популяризації велосипедного транспорту, наприклад Велопараду, акції «Велосипедом на роботу», «Велодень», Європейського тижня мобільності організація дитячих велоперегонів, проведення відкритих уроків у освітніх закладах на тему велосипедного спорту, тощо. Проведення спільних велоекскурсій представників влади та активістів по проблемним місцям для перевірки та коригування у подальшому існуючого поточного стану вело- інфраструктури м. Бровари.

7. Розробка методики та проведення підрахунків велосипедистів, двічі на рік .

8. Проведення соціологічного опитування мешканців міста щодо кількості поїздок та видів транспорту для визначення відсотку подорожей, що здійснюються велосипедом.

9. Розробка звернення громадян щодо нормативного закріплення облаштування велосипедних доріжок при будівництві нових та реконструкції існуючих об’єктів вулично-шляхової мережі в м. Бровари.

10. Врахування руху велосипедистів у разі реконструкції та капітального ремонту вулиць та доріг визначених схемою велосипедних маршрутів Концепції розвитку велосипедного транспорту в м. Бровари.

**У 2020 році:**

1. Розробка та погодження проектів реконструкції та будівництва вулично-дорожньої мережі в частині створення велосипедної інфраструктури за маршрутами:

 **Магістральний маршрут**

Маршрут №3 «Торгмаш»

*Вул. Москаленка Сергія*

 **Рекреаційний маршрут**

 Маршрут №4 «Парк Перемоги»

 *Перехрестя вул. Ярослава Мудрого з вул. Грушевського Михайла – парк «Перемога» – Майдан Свободи*

2. Розробка проекту з влаштування велосипедних шляхів по магістральному маршруту №3 та по рекреаційному маршруту №4.

3. Перевірка доцільності розміщення та якості роботи велосипедних паркінгів, що були встановлені у 2019 році. На основі аналізу розпочати розробку проектів розширення встановлених велосипедних паркінгів та вибір нових місць для їх встановлення.

4. Розробка принципів встановлення велосипедних парковок біля житлових будинків, розробка схем та рекомендації для утримувачів будинків щодо встановлення велопарковок зі зворотнім зв’язком.

5. Встановлення дорожніх знаків для велосипедів вздовж створених веломаршрутів та відповідно до рекомендацій вказаних в Концепції розвитку велосипедного транспорту в м. Бровари у 2019 р.

6. Впровадження пілотного проекту системи міського велопрокату.

7. Розробка та розміщення соціальної реклами спрямованої на популяризацію велосипедного транспорту, інформування про безпеку руху велосипедистів (цільова аудиторія – водії, пішоходи та велосипедисти) та вже реалізовані велосипедні паркінги та маршрути у відповідних районах міста.

8. Розробка, друк та подальше поширення онлайн карт велосипедних маршрутів.

9. Проведення заходів з популяризації велосипедного транспорту, наприклад, Велопараду, акції «Велосипедом на роботу», «Велодень», Європейського тижня мобільності організація дитячих велоперегонів, проведення відкритих уроків у освітніх закладах на тему велосопиденого спорту, тощо. Проведення спільних вело- екскурсій представників влади та активістів по проблемним місцям для перевірки та коригування у подальшому існуючого поточного стану вело- інфраструктури м.Бровари.

10. Проведення підрахунків велосипедистів, двічі на рік згідно з розробленою методикою.

11. Проведення аналізу стану існуючої велоінфраструктури, можливості її безпечного використання, якості виконаних проектних рішень, будівельних робіт та робіт з утримання. За потреби, надання рекомендацій щодо усунення недоліків.

12. Врахування руху велосипедистів у разі реконструкції та капітального ремонту вулиць та доріг, визначених схемою велосипедних маршрутів Концепції розвитку велосипедного транспорту в м. Бровари.

**У 2021 році:**

1. Розробка та погодження проектів реконструкції та будівництва вулично-дорожньої мережі в частині створення велосипедної інфраструктури за маршрутами:

 **Магістральні маршрути**

Маршрут №5 «вул. Вокзальна»

*Перехрестя вул. Вокзальна з вул. Онікієнка Олега – вул. Москаленка Сергія* Маршрут №6 «вул. Грушевського Михайла – вул. Шевченка»

*Перехрестя вул. ГрушевськогоМихайла з вул. Ярослава Мудрого – вул. Грушевського Михайла – перехрестя з вул. Київською – вул. Шевченка – примикання вул. Ялинкової до вул. Шевченка.*

 **Рекреаційний маршрут**

Рекреаційний маршрут №11 «Ліс і озеро»

*Маршрут Дарницьке лісництво від примикання вул. Ялинкової до*

*вул. Шевченка – ліс – озеро – ліс до вул. Благодатна.*

2. Розробка проектів з влаштування велосипедних шляхів по магістральним маршрутам №5, №6, рекреаційному маршруту №11, а також поновлення розмітки на вже існуючих маршрутах.

3. Перевірка доцільності розміщення, необхідної кількості паркомісць та якості роботи велосипедних паркінгів, що були встановлені у попередні роки. На основі аналізу розпочати розробку проектів та встановлення велосипедних паркінгів з можливістю збільшення кількості паркомісць:

 *- Комунальне некомерційне підприємство «Броварська багатопрофільна клінічна лікарня» Броварської районної ради Київської області та Броварської міської ради Київської області*

*- Фізкультурно-оздоровчий заклад « Плавальний басейн «Купава»*

4. Розробрка та створення перехоплюючого паркінгу для велосипедів в районі зупинки «Залізничний вокзал».

5. Проведення інформаційної кампанії серед мешканців житлових будинків щодо можливостей створення паркувальних місць. Робота з мешканцями щодо встановлення таких велопарковок у дворах, відповідно до принципів паркування велосипедів біля житлових будинків.

6. Аналіз роботи пілотного проекту та впровадження 1 черги системи міського велопрокату.

7. Розробка та розміщення соціальної реклами спрямованої на популяризацію велосипедного транспорту, інформування про безпеку руху велосипедистів (цільова аудиторія – водії, пішоходи та велосипедисти) та вже реалізовані велосипедні паркінги та маршрути у відповідних районах міста.

8. Друк та поширення онлайн карт велосипедних маршрутів.

9. Проведення заходів з популяризації велосипедного транспорту, наприклад, Велопараду, акції «Велосипедом на роботу», «Велодень», Європейського тижня мобільності, організація дитячих велоперегонів, проведення відкритих уроків у освітніх закладах на тему велосипедного спорту, тощо. Проведення спільних вело- екскурсій представників влади та активістів по проблемним місцям для перевірки та коригування у подальшому існуючого поточного стану вело- інфраструктури м. Бровари.

10. Проведення підрахунків велосипедистів, двічі на рік.

11. Проведення соціологічного опитування мешканців міста щодо кількості поїздок та видів транспорту для визначення відсотку подорожей, що здійснюються велосипедом.

12. Аналіз стану існуючої велоінфраструктури, можливості її безпечного використання, якості виконаних проектних рішень, будівельних робіт та робіт з утримання. За потреби, надання рекомендацій щодо усунення недоліків.

13. Врахування руху велосипедистів у разі реконструкції та капітального ремонту вулиць та доріг визначених схемою велосипедних маршрутів Концепції розвитку велосипедного транспорту в м. Бровари.

**У 2022 році:**

1. Розробка та погодження проектів реконструкції та будівництва вулично-дорожньої мережі в частині створення велосипедної інфраструктури за маршрутами:

 **Магістральний маршрут**

Маршрут №7 «вул. Короленка – вул. Симоненка Василя»

*Вул. Короленка від перехрестя з бульв. Незалежності – перехрестя з вул. Київська – вул. Симоненка Василя – перехрестя вул. Симоненка Василя з вул. Шевченка*

2. Розробка проектів з влаштування велосипедних шляхів по магістральному маршруту №7, а також поновлення розмітки на вже існуючих маршрутах. Розробка проектів з влаштування нових велосипедних доріжок та велосмуг.

3. Будівництво перехоплюючого паркінгу для велосипедів в районі зупинки «Залізничний вокзал».

4. Перевірка доцільності розміщення та якості роботи велосипедних паркінгів, що були встановлені у попередні роки. Адаптувати до існуючих потреб.

5. Проведення інформаційної кампанії серед мешканців житлових будинків щодо можливостей створення паркувальних місць. Робота з мешканцями щодо встановлення таких велопарковок у дворах, відповідно до принципів паркування велосипедів біля житлових будинків.

6. Впровадження 2 черги системи міського велопрокату, усунення можливих недоліків системи.

7. Розробка та розміщення соціальної реклами спрямованої на популяризацію велосипедного транспорту, інформування про безпеку руху велосипедистів (цільова аудиторія – водії, пішоходи та велосипедисти) та вже реалізовані велосипедні паркінги та маршрути у відповідних районах міста.

8. Доповнення, друк та поширення онлайн карт велосипедних маршрутів.

9. Проведення заходів з популяризації велосипедного транспорту, наприклад, Велопараду, акції «Велосипедом на роботу», «Велодень», Європейського тижня мобільності організація дитячих велоперегонів, проведення відкритих уроків у освітніх закладах на тему велосопиденого спорту, тощо. Проведення спільних вело- екскурсій представників влади та активістів по проблемним місцям для перевірки та коригування у подальшому існуючого поточного стану вело- інфраструктури м.Бровари.

10. Проведення підрахунків велосипедистів, двічі на рік .

11. Проведення аналізу стану існуючої велоінфраструктури, можливості її безпечного використання, якості виконаних проектних рішень, будівельних робіт та робіт з утримання. За потреби, надання рекомендацій щодо усунення недоліків.

12. Врахування руху велосипедистів у разі реконструкції та капітального ремонту вулиць та доріг визначених в схемою велосипедних маршрутів Концепції розвитку велосипедного транспорту в м. Бровари.

**У 2023 році:**

1. Розробка та погодження проектів реконструкції та будівництва вулично-дорожньої мережі в частині створення велосипедної інфраструктури за маршрутами:

 **Під'їзні маршрути (з сіл, мікрорайонів і промзон)**

Маршрут №8.1 «Княжичі з вул. Київської»

*Примикання до вул. Київської* *– вул. Анатолія Луценка – перехрестя вул. Анатолія Луценка з Кільцевою дорогою м.Бровари*

Маршрут №8.2 «Старий центр»

*Примикання до вул. Київської вул. Разіна Степана*

*Примикання до вул. Київської вул. Гонти Івана – вул. Благодатна –*

*вул. Героїв УПА*

*Примикання до вул. Київської вул. Амосова академіка*

Маршрут №8.3 «Княжичі з вул. Ярослава Мудрого»

*Примикання до вул. Ярослава Мудрого вул. Переяславський шлях*

*Примикання до вул. Ярослава Мудрого вул. Гоголя – вул. Переяславський шлях*

Маршрут №8.4 «Требухів»

*Вул. Москаленка Сергія – вул. Броварської сотні*

Маршрут №8.5 «Димитрово і Красилівка»

*Вул. Онікієнка Олега*

Маршрут №8.6 «Перемога»

*Бульвар Незалежності*

Маршрут №8.7 «вул. Петлюри Симона – вул. Чубинського Павла »

*Перехрестя вул. Петлюри Симона з бульваром Незалежності - вул. Петлюри Симона – Перехрестя вул. Петлюри Симона з вул. Київською – вул. Чубинського Павла – заїзди в ліс – вул. Гагаріна - перехрестя вул. Чубинського Павла з вул.Шевченка*

 **Рекреаційні маршрути**

Рекреаційний маршрут №11 «Приозерний парк»

*Вул. Пушкіна – парк «Приозерний» – вул. Фіалковського – вул. Зазимський шлях – вул. Мельника Михайла – перехрестя вул. Мельника Михайла з*

*вул. Шевченка*

Рекреаційний маршрут №12 «Броварська Об’їзна дорога»

*Перехрестя вул. Анатолія Луценка з Кільцевою дорогою м.Бровари – проїзд біля озера «Світловщина» паралельно Кільцевій дорогі – виїзд біля Броварського проспекту.*

2. Розробка проектів з влаштування велосипедних шляхів по підвізним маршрутам №8.1 – №8.7, рекреаційним маршрутам №11, №12, а також поновлення розмітки на вже існуючих маршрутах.

3. Перевірка доцільності розміщення та якості роботи велосипедних паркінгів, що були встановлені у попередні роки. Адаптувати до існуючих потреб.

4. Врахування руху велосипедистів у разі реконструкції та капітального ремонту вулиць та доріг визначених в схемою велосипедних маршрутів Концепції розвитку велосипедного транспорту в м. Бровари.

5. Аналіз розміщення паркувальних місць біля житлових будинків, що впроваджувалося протягом 2019-2023 років. Робота з мешканцями щодо встановлення таких велопарковок у дворах, відповідно до аналізу експериментального паркування велосипедів біля житлових будинків.

6. Аналіз роботи та провадження 3 черги системи міського велопрокату.

7. Розробка та розміщення соціальної реклами спрямованої на популяризацію велосипедного транспорту, інформування про безпеку руху велосипедистів (цільова аудиторія – водії, пішоходи та велосипедисти) та вже реалізовані велосипедні паркінги та маршрути у відповідних районах міста.

8. Проведення заходів з популяризації велосипедного транспорту, наприклад, Велопараду, акції «Велосипедом на роботу», «Велодень», Європейського тижня мобільності, організація дитячих велоперегонів, проведення відкритих уроків у освітніх закладах на тему велосопиденого спорту та ін. у м. Бровари.

9. Проведення підрахунків велосипедистів, двічі на рік. Порівняння з даними першого року підрахунку та інших років, визначення відповідності поставленим індикаторам для досягнення цілі.

10. Проведення соціологічного опитування мешканців міста щодо кількості поїздок та видів транспорту для визначення відсотку подорожей, що здійснюються велосипедом. Порівняння з даними першого року підрахунку та інших років, визначення відповідності поставленим індикаторам для досягнення цілі.

11. Визначення ефективності впровадження Програми.

12. Здійснення аналізу виконання робіт.

13**.** Розробка та погодження Міської цільової програми з облаштування та розвитку велосипедної інфраструктури на 2019-2023 роки.

**V. Очікувані результати від реалізації Програми**

Очікуваними результатами від виконання Програми є:

1. Економічні:

• 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;

• 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;

• ріст цін на нерухомість уздовж озеленених доріг та стежок.

2. Екологічні:

• зменшення кількості шкідливих викидів;

• покращення якості повітря.

3. Соціальні:

• більш доцільне використання громадського простору (велосипедисти вимагають менше третини простору дороги та у 15 разів менше простору для паркування порівняно з приватними автомобілями);

 • доступність транспорту для різних соціальних категорій.

 **VI. Координація за ходом виконання Програми**

 Координація виконання Програми здійснюється управлінням будівництва, житлово-комунального господарства, інфраструктури та транспорту Броварської міської ради Київської області.

 Міські замовники і виконавці Програми несуть відповідальність за її якісне і своєчасне виконання, раціональне використання фінансових коштів і ресурсів, що виділяються на реалізацію Програми. За відсутності фінансування Програми міські замовники-виконавці вносять до Броварської міської ради Київської області пропозиції щодо зміни термінів її виконання.

 Загальне адміністрування та управління Програмою здійснює управління будівництва, житлово-комунального господарства, інфраструктури та транспорту Броварської міської ради Київської області.

 Замовником на облаштування та розвитку велосипедної інфраструктури виступають учасники Програми.

 Контроль за станом велосипедної інфраструктури здійснює управління будівництва, житлово-комунального господарства, інфраструктури та транспорту Броварської міської ради Київської області.

 Координація заходів, передбачених Програмою, покладається на управління будівництва, житлово-комунального господарства, інфраструктури та транспорту Броварської міської ради Київської області.

Міський голова І.В.Сапожко