

Додаток
до розпорядження міського голови
«30» вересня 2025 року № 68-р



**ПЛАН РОЗВИТКУ
ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
ЧЕРНІГІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ
ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ**

Чернігів
2025 рік

Замовник:

Чернігівська міська рада
Громадська організація «Еко Місто Чернігів»



Розробник:

проектна команда «Bike City consulting»



Цей документ розроблено в рамках проекту «Велокухня: розвиток сталої мобільності в Чернігові», що реалізується ГО «Еко Місто Чернігів» за підтримки Європейського фонду за демократію (EED).



УДК 625.711.4

Усі права захищені.
Використання будь-якої частини документу в будь-якій формі та спосіб дозволено виключно з письмової згоди правовласників.

© Проектна команда «Bike City consulting», 2025
© Чернігівська міська територіальна громада, 2025

Над документом працювали:

Станіслав Клименко
Тимофій Нагорний
Марія Румянцева

Учасники стратегічної сесії:

Валерій Семенець	Олександр Ярещенко
Віталій Голець	Олексій Корюковець
Данило Караулов	Олександр Мельниченко
Денис Карисевич	Ольга Рись
Ігор Бемко	Роман Мовчан
Ігор Михайлов	Роман Наумчик
Ілля Ульянов	Сергій Безбородько
Катерина Арланцева	Софія Панасюк
Катерина Новік	Тетяна Корт
Лариса Кирюша	Юлія Дарницька
Людмила Ніценко	Ярослав Роговий
Наталія Хольченкова	Ярослав Соловей
Олександр Рижий	



Ми щиро дякуємо всім, хто взяв участь в опитуванні, робочих зустрічах та надав свої зауваження і пропозиції для розробки цього документу.

УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ ВЕЛОМЕРЕЖІ:

- Велосипедний коридор
- Вулиця спільного руху
- Велосмуга / велосмуга зустрічного руху
- Одностороння велодоріжка
- Двостороння велодоріжка
- Велопішохідна доріжка або зона
- Смуга спільного руху велосипедистів та ГТ
- Рекреаційні веломаршрути
- Центр населеного пункту / громади
- Вузол перетину веломаршрутів

ЗМІСТ

сторінка

4	Вступне слово	58 — 59	Міський веломаршрут №7
5	Мета і завдання Плану	60 — 61	Міський веломаршрут №8
6	Зв'язок Плану з іншими стратегічними документами	62 — 63	Міський веломаршрут №9
7	Методологія	64 — 65	Міський веломаршрут №10
8	Стала мобільність та безбар'єрність населених пунктів	66 — 67	Міський веломаршрут №11
9	Піраміда сталої мобільності	68 — 69	Міський веломаршрут №12
10 — 11	Інформаційна довідка громади	70 — 71	Міський веломаршрут №13
12 — 13	Містобудівний контекст	72 — 73	Міський веломаршрут №14
14 — 15	Наявний велорух у громади	74 — 75	Міський веломаршрут №15
16 — 17	Транспорт життя»	76 — 77	Міжміські велосипедні маршрути
18 — 23	Підрахунок користувачів велотранспорту та ЛПТ	78 — 81	Рекреаційні велосипедні маршрути
24 — 25	Портрет користувача	82 — 85	Туристичні велосипедні маршрути
26 — 27	SWOT-аналіз	86 — 89	Організація велоруку на перехрестях
28 — 29	Наявна веломережа	90 — 91	Вимоги до веломережі
30 — 37	Проектна веломережа	92 — 93	Утримання веломережі
38 — 41	Форми велосипедного руху	94 — 99	Паркування велотранспорту та ЛПТ
42 — 43	Час подолання веломережі	100 — 103	Супутня велосипедна інфраструктура
44 — 45	Міські велосипедні маршрути	104	Велосипедні сервіси
46 — 47	Міський веломаршрут №1	105	Аналітико-інформаційне забезпечення
48 — 49	Міський веломаршрут №2	106 — 107	Промоція та популяризація велоруку
50 — 51	Міський веломаршрут №3	108 — 109	План реалізації
52 — 53	Міський веломаршрут №4	110 — 111	Цілі та індикатори виконання
54 — 55	Міський веломаршрут №5	112	Очікувані результати
56 — 57	Міський веломаршрут №6	114 — 115	Словник
		116 — 117	Джерела

ВСТУПНЕ СЛОВО

Розробка Велоплану є важливим кроком на шляху Чернігова до сталого розвитку та наближення до європейських стандартів мобільності, інклюзивності та екологічності. Зміцнення велоруку включає комплексний багатовекторний підхід, який ставить за мету створення зручної та безпечної велоінфраструктури, що сприятиме збільшенню кількості людей, які обирають велосипед як основний засіб пересування. У результаті це веде до покращення загальної транспортної ситуації в місті, що пов'язано зі зменшенням заторів та навантаження на автомобільні дороги, а також до покращення якості повітря та зменшення викидів парникових газів. Окрім того, велосипедний рух позитивно впливає на здоров'я мешканців, адже сприяє фізичній активності та формуванню активного способу життя з дитячих років.

Впровадження велоінфраструктури може стати частиною стратегії позиціонування Чернігова як сучасного, екологічно свідомого та комфортного для життя міста. Це підвищить привабливість міста для нових мешканців, інвесторів та туристів. Активна участь громадськості та велика кількість позитивних відгуків від мешканців міста свідчать про значний інтерес і підтримку громади щодо активного розвитку велоруку. Отже, разом з експертами, фахівцями та мешканцями ми закладаємо міцний фундамент для сталого розвитку громади та здорового, активного життя нашого молодого покоління.

Щира подяка всім учасникам робочої групи та всім, хто долучився до створення кращого майбутнього для Чернігова!

Наталія Хольченкова
начальниця відділу міжнародних відносин та інвестицій Чернігівської міської ради

Розвиток сталої міської мобільності — це не лише сучасна європейська тенденція, а й нагальна потреба для Чернігова. Велосипедний транспорт дедалі більше стає повноцінною складовою міського руху — зручним, екологічним і доступним для широкого кола мешканців. Наше місто має великий потенціал для розвитку велосипедної інфраструктури завдяки компактній забудові, зеленим зонам і вже наявним прикладам успішної інтеграції велотранспорту в міське середовище. Водночас, велосипед не може розглядатися окремо від загальної транспортної системи. Саме тому важливою частиною Плану є поєднання велосипедної інфраструктури як з мережею громадського транспорту, так і з іншою інфраструктурою.

План розвитку велосипедної інфраструктури Чернігівської міської територіальної громади є результатом злагодженої роботи фахівців, представників профільних управлінь, експертного середовища та активної громадськості. У ньому закладено практичні рішення для створення єдиної, зручної та безпечної велосипедної мережі, а також для інтеграції велосипедного руху в загальну транспортну систему громади.

Реалізація цього Плану — це крок до більш комфортного, екологічного й сучасного Чернігова, у якому кожен мешканець зможе обрати зручний для себе спосіб пересування.

Олександр Рижий
начальник управління транспорту, транспортної інфраструктури та зв'язку Чернігівської міської ради

В умовах повномасштабної війни велосипед став незамінним транспортом для багатьох жителів Чернігова і громади. У час, коли пальне було дефіцитом, а громадський транспорт не працював, саме велосипед дозволяв нам залишатися мобільними, швидкими та незалежними, підтримувати зв'язки та забезпечувати життєдіяльність. Цей досвід довів, що велосипедний транспорт — це не лише засіб пересування, а й справжній символ адаптивності до змін, витривалості та стійкості громади.

Разом з тим, велосипед може і має стати й символом відновлення Чернігова та його сталого розвитку. Розвиваючи комплексно велосипедну інфраструктуру та просуваючи велосипедний транспорт та ЛПТ — ми інвестуємо в екологічно чистий транспорт, здоров'я мешканців та європейське майбутнє нашого міста.

Ми щиро дякуємо партнерам з профільних управлінь Чернігівської міської ради за відкритість до співпраці, експертам Bike City Consulting — за професійний супровід, а Європейському фонду за демократію (EED) — за фінансову підтримку розробки цього стратегічного місопланувального документу. Саме завдяки об'єднанню зусиль міської влади, громадськості та міжнародних партнерів цей документ став можливим.

Запрошую вас долучитися до реалізації цього велосипедного плану.
Разом ми зробимо Чернігів справжнім велосипедно дружнім містом.

Сергій Безбородько,
голова правління громадської організації «Еко Місто»

Попри жахи війни, вона стала «вікном можливостей» для спрямування розвитку території у європейське русло, аби позбутися застарілих підходів до планування міст і громад України. Розроблений План зобов'язує дотримуватися сучасних підходів до справедливого транспортного планування у громаді, де вже зараз значна частина населення використовує велосипед як транспорт. Зважаючи на стратегічне положення Чернігова як обласного центру і форпосту оборони столиці України від воєнного вторгнення, а також компактні розміри території, важливо облаштувати належну мережу велосипедних шляхів та супутньої інфраструктури для забезпечення безпечного використання сталих видів транспорту. Попередні успіхи громади у створенні велоінфраструктури і запит громадськості спонукають продовжувати цю тенденцію і ставити Чернігів за приклад іншим містам України. Створення рекреаційних і туристичних веломаршрутів дозволить підвищити конкурентоспроможність громади, стимулювати місцеву економіку та поліпшити інвестиційний клімат. План розвитку велоінфраструктури передбачає чіткий алгоритм розгалуження велосипедної мережі міста і поєднання її з сусідніми громадами, поетапне впровадження велосипедних маршрутів, а також адреси встановлення різних типів супутньої і велопаркувальної інфраструктури. Разом із підвищенням безпеки дорожнього руху для всіх його учасників та інтеграції велосипеда до загальної транспортної системи, розвиток велоінфраструктури має на меті підвищення якості життя громади та покращення її екологічного стану.

проектна команда «Bike City consulting»

МЕТА І ЗАВДАННЯ ПЛАНУ

Метою розробки і реалізації Плану розвитку велосипедної інфраструктури є створення безпечних, доступних та комфортних умов пересування велосипедним транспортом. Створення мережі велосипедних маршрутів та інфраструктури є одним із визначених завдань Концепції розвитку Чернігова «Стійке місто. Стійкий дух. Стійкий розвиток». Впровадження нових та покращення існуючих інфраструктурних умов забезпечуватиме інтегрований розвиток системи велосипедного руху, а тому поліпшуватиме якість життя населення і підвищуватиме конкурентоспроможність територіальної громади. Створення якісних умов пересування для наявних користувачів велосипедного транспорту сприятиме потенційному залученню більшої кількості людей до щоденного пересування велосипедом та легким персональним транспортом на території Чернігівської громади.

Визначені на розрахунковий період реалізації Плану розвитку велосипедної інфраструктури Чернігівської територіальної громади завдання наступні:

ЗАВДАННЯ 1. СТВОРЕННЯ ЗВ'ЯЗНОЇ ТА ІНТЕГРОВАНОЇ ВЕЛОТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ

Створення нерозривної, комфортної та безпечної велосипедної мережі із використанням різних форм велосипедного руху та її інтеграція в загальну транспорту систему Чернігівської громади. Влаштування велосипедних маршрутів міського, міжміського, туристичного та рекреаційного призначення;

ЗАВДАННЯ 2. ПІДВИЩЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ НАСЕЛЕННЯ

Популяризація велосипедного руху серед населення громади та підвищення рівня щоденного користування велотранспортом для поїздок на короткі та середні відстані за рахунок створення відповідних комфортних інфраструктурних умов для пересування велотранспортом у Чернігівській громаді;

ЗАВДАННЯ 3. ПОЛІПШЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ

Забезпечення кожному мешканцю громади рівних прав доступу до зручного і безпечного пересування територією громади. Розширення мережі місць, що обладнані велосипедними парковками та запровадження велосипедних паркінгів, а також умов для паркування велосипедів у багатоповерхових житлових будинках та поруч із ними покликане зробити використання велосипеда зручним для щоденних поїздок із різною метою;

ЗАВДАННЯ 4. ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Зниженню рівня аварійності та смертності всіх учасників руху в дорожньо-транспортних пригодах завдяки створення безпечної велосипедної інфраструктури в Чернігівській територіальній громаді. Використання сучасних технічних засобів організації дорожнього руху. Промоція дотримання та навчання основам Правил дорожнього руху. Робота з аналізу дорожньо-транспортних пригод за участю велосипедистів і легкого персонального транспорту та вживання заходів з їх унеможливлення;

ЗАВДАННЯ 5. РОЗВИТОК СИСТЕМ ПРОКАТУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТА ЛЕГКОГО ПЕРСОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Розширення і розвиток локальної мережі прокатних сервісів велосипедного та легкого персонального транспорту, яка слугуватиме додатковою, альтернативною можливістю для пересування цими видами транспорту в межах на території Чернігівської громади її мешканцями, а також для туристів;

ЗАВДАННЯ 6. ПОПУЛЯРИЗАЦІЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО РУХУ В ГРОМАДІ

Створення умов, які підвищують культуру використання велосипедного транспорту для щоденних поїздок, а також організація регулярних туристичних, культурних, пізнавальних активностей у громаді з використанням велосипеда. Проведення інформаційно-просвітницьких кампаній з використання велосипедного транспорту та стимулювання шанобливого ставлення між різними учасниками дорожнього руху;

ЗАВДАННЯ 7. ПОКРАЩЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОГО СТАНУ ГРОМАДИ

Зменшення рівня забруднення навколишнього середовища шляхом створення умов для використання альтернативних видів мобільності в місті — велотранспорту та легкого персонального транспорту. Пріоритезація і покращення умов для пересування велосипедним транспортом та зниження інтенсивності руху моторизованого транспорту і його впливу на довкілля;

ЗАВДАННЯ 8. ПОКРАЩЕННЯ ФІЗИЧНОГО ТА МЕНТАЛЬНОГО ЗДОРОВ'Я НАСЕЛЕННЯ

Створення умов, що сприятимуть щоденним фізичним навантаженням при поїздках велосипедом. Зниження ризиків розвитку серцевих і респіраторних захворювань у мешканців громади за рахунок активного способу життя;

ЗАВДАННЯ 9. СТИМУЛЮВАННЯ МІСЦЕВОЇ ЕКОНОМІКИ

Підвищення конкурентоспроможності територіальної громади для малого та середнього бізнесу за допомогою забезпечення точок тяжіння доступністю велосипедним транспортом. Стимулювання розвитку сервісів із обслуговування велосипедів та супутніх велосипедних сервісів, зокрема, велосипедного прокату та прокату легкого персонального транспорту, систем кур'єрської доставки на велосипедах;

ЗАВДАННЯ 10. РОЗВИТОК ТУРИСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ГРОМАДИ

Підвищення туристичної привабливості територіальної громади за рахунок створення туристичних велосипедних маршрутів між історичними, культурними та природними пам'ятками міста і громади, а також рекреаційних велосипедних маршрутів для доступу до об'єктів відпочинку.

ЗВ'ЯЗОК ПЛАНУ З ІНШИМИ СТРАТЕГІЧНИМИ ДОКУМЕНТАМИ

План розвитку велосипедної інфраструктури Чернігівської міської територіальної громади розроблений на виконання національних, регіональних, місцевих та міжнародних стратегічних документів, які наголошують на важливості розвитку велоінфраструктури.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року наголошує на стимулюванні розвитку громадського електротранспорту та використання велосипедів (у тому числі шляхом облаштування велосипедної інфраструктури під час реконструкції та будівництва нових шляхопроводів та мостів) у містах та приміській зоні; розвиток мережі велосипедних доріжок, прокладених окремо від автомобільних доріг загального користування, для забезпечення велосполучення між населеними пунктами, туристичних і рекреаційних велосипедних поїздок; розвиток мережі туристичних маршрутів та транспортної інфраструктури, пов'язаної з розвитком внутрішнього туризму; збільшення частки електротранспорту та кількості велосипедів у містах та приміській зоні, забезпечення комфортного та безпечного велосполучення між населеними пунктами; розбудова більш безпечної інфраструктури для пішоходів та велосипедистів; впровадження економічних та інших заходів стимулювання використання в містах екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема легких персональних електричних транспортних засобів і велосипедів (систем прокату легких персональних електричних транспортних засобів і велосипедів);

Національна економічна стратегія на період до 2030 року визначає орієнтування на підвищення міської мобільності. Її завдання включають створення веломаршрутів, безпечних велосипедних і пішохідних доріжок, формування міжміської веломережі.

Указом Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» встановлено забезпечувати дотримання Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року, зокрема створення стійкої інфраструктури, забезпечення відкритості, безпеки, життєстійкості й екологічної стійкості міст та інших населених пунктів. Ціль 11 передбачає формування стійких, безпечних, інклюзивних та екологічно збалансованих міст і громад шляхом покращення якості життя, розвитку сталої мобільності та сучасної інфраструктури. Передбачено забезпечення сталої, надійної, швидкої, безпечної та інклюзивної міської мобільності, а саме створення велосипедної та пішохідної інфраструктури, інтеграція екологічно чистого транспорту, зниження негативного впливу транспорту на довкілля, підвищення безпеки всіх учасників дорожнього руху.

Національна стратегія із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року наголошує на необхідності забезпечення доступності велосипедної інфраструктури для всіх груп населення, включаючи осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп та забезпечення розвитку безбар'єрних маршрутів.

Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 роки передбачає розвиток інфраструктури громадського транспорту та велосипедної інфраструктури в територіальних громадах, інтеграцію їх у транспортну систему регіонів, а також заохочення громад до реалізації місцевих ініціатив у сфері велоінфраструктури.

Типове положення про організацію безпечних маршрутів для пішохідного, велосипедного та водного туризму сприяє залученню населення до оздоровчої рухової активності шляхом проходження певного маршруту по місцевості. Основними цілями і завданнями організації маршрутів є популяризація здорового способу життя, активного відпочинку та збереження навколишнього природного середовища; набуття знань про історію територій, культурну спадщину, об'єкти природно-заповідного фонду.

Фінансова угода між Україною та Європейським Інвестиційним Банком (проект «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України») наголошує на зменшенні кількості загиблих та серйозно постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах в міських зонах, з особливою увагою до двох категорій постраждалих — пішоходів та велосипедистів.

Соціальний проект «Активні парки — локації здорової України» спрямований на популяризацію та організацію оздоровчої рухової активності всіх категорій громадян, створення умов для зниження показників захворюваності, поліпшення якості та тривалості активного життя населення, профілактики захворювань і подолання їх наслідків тощо.

Стратегія сталого розвитку Чернігівської області до 2027 року визначає одним із завдань розвиток транспортної інфраструктури, що включає потенційно можливі сфери реалізації — розвиток велосипедної інфраструктури та створення пішохідних зон у територіальних громадах області. Також стратегія передбачає створення умов для розвитку рекреаційно-туристичного потенціалу територій з урахуванням безпекових обмежень, що включає заходи з встановлення елементів дорожньої навігації до туристичних об'єктів, розробку та впровадження нових туристичних маршрутів.

План відновлення та розвитку Чернігівської міської територіальної громади визначає одним із завдань збереження навколишнього природного середовища та сталий розвиток, що передбачає заходи з розширення інфраструктури електротранспорту та створення умов для розвитку велосипедного руху. Також планом передбачається реконструкція доріг, мостів, розвиток міської транспортної мережі для забезпечення безперешкодного та ефективного переміщення в межах громади.

Концепція розвитку Чернігова «Стойке місто. Стойкий дух. Стойкий розвиток» передбачає інтеграцію велотранспорту та легкого персонального транспорту в загальну систему міської транспортної та вуличної мережі як повноцінних видів транспорту. Створення якісних умов для пересування містом на велосипеді проголошується базовою складовою стійкого розвитку міста, покращення міської мобільності, екології та активності громадян. Враховуються вимоги до велосипедної інфраструктури в складі національних стратегій, державних будівельних норм, невід'ємною частиною міських інфраструктурних проектів, програм та планів розвитку. Реалізація комплексної велосипедної політики передбачається за рахунок її врахування в усіх дотичних галузях міського управління та господарства на усіх рівнях: дорожньому будівництві, організації дорожнього руху, роботах з благоустрою, генеральному плануванню та містоплануванню.

МЕТОДОЛОГІЯ

План розвитку велосипедної інфраструктури Чернігівської міської територіальної громади розроблений як галузевий документ, що визначає основні напрямки реалізації інфраструктури для велосипедного руху в територіальній громаді, їх пріоритетність і оптимальні шляхи впровадження. Метою такого документу є підвищення використання велосипедного і легкого персонального транспорту, покращення безпеки дорожнього руху та стійкості міста в умовах надзвичайних ситуацій. Робота над Планом розвитку велосипедної інфраструктури включала польові та камеральні дослідження, проведення онлайн-опитування користувачів та стратегічної сесії, розробку пропозицій щодо проєктної велосипедної мережі та велосипедних маршрутів відповідно до попередньо визначених принципів, чинної нормативно-правової бази, досвіду розвинених країн та позитивних прикладів з інших міст і громад України.

Під час роботи над Планом розвитку велосипедної інфраструктури підтримувалася активна комунікація між розробниками, замовниками, представниками Чернігівської міської ради та її виконавчих органів, а також велосипедною спільнотою громади в рамках робочої групи, створеної відповідно до розпорядження Чернігівської міської ради від 24 жовтня 2024 року № 121р.

Першочерговим етапом розробки Плану розвитку велосипедної інфраструктури були польові дослідження, проведені розробниками протягом 2022-2025 років. Під час них було оглянуто і зафіксовано стан вулично-дорожньої мережі та особливості планувальної структури громади і її транспортної системи, існуючу велосипедну мережу та супутню інфраструктуру, туристичні та рекреаційні об'єкти.

Наріжними каменями для створення реалістичного й ефективного Плану розвитку велосипедної інфраструктури, який базується на досвіді мешканців громади та об'єктивних реаліях, була організація стратегічної сесії та опитування користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту. Стратегічну сесію було проведено 21 березня 2025 року, її учасниками стали 25 мешканців громади різного віку, статі та родів зайнятості. На основі їхньої думки та реального досвіду життя в Чернігівській міській територіальній громаді було проведено SWOT-аналіз із визначенням сильних і слабких сторін, можливостей і загроз щодо розвитку велосипедної інфраструктури. Під час стратегічної сесії було проведено партисипативне картографування та спільно з учасниками визначено основні напрямки перспективного розвитку велосипедної мережі, організації велосипедних маршрутів та облаштування супутньої велосипедної інфраструктури. Паралельно з цим було проведено опитування користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту, участь у якому взяли 3234 особи. Збір відповідей проводився з 3 по 23 лютого 2025 року в онлайн-форматі. Його результати були порівняні з матеріалами опитування користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту міста Чернігів, проведеного у червні 2022 року. Таким чином були зроблені висновки про тенденції та ефективність управління розвитком велосипедної інфраструктури в Чернігівській громаді протягом останніх трьох років. На основі попереднього досвіду та європейських стандартів розроблено методику підрахунку велокористувачів та здійснено облік зазначених учасників дорожнього руху за категоріями навесні-влітку 2024

року. За результатами складено модальний портрет користувача велосипедного та легкого персонального транспорту в Чернігівській міській територіальній громаді, який представлений у відповідному розділі документа.

Було вивчено містобудівну документацію Чернігівської територіальної громади та стратегічні документи на рівні громади, області та держави. Систематизовано інформацію щодо виняткової ролі велотранспорту під час кризових періодів, зокрема, війни. На основі відкритих та наданих замовником даних складено географічну характеристику громади, її природних та соціально-економічних умов. Проаналізовано попередній досвід громади щодо розвитку велосипедного руху.

Для розробки проєктної велосипедної мережі та маршрутів в Чернігівській територіальній громаді сформовано низку критеріїв, зокрема, щодо її цілісності і зв'язності, безпеки і комфорту руху, якісного облаштування і утримання в різні періоди року. Характеристики та параметри велосипедної мережі та маршрутів спираються на чинну нормативно-правову базу України, а також на досвід розвинутих країн та позитивні приклади організації велосипедної інфраструктури в містах і громадах України. Відтак, розроблено проєктну велосипедну мережу Чернігова з ієрархічним поділом на міську, районну та квартальну. На основі неї виміряно просторову доступність всієї території Чернігова велосипедним транспортом. У рамках проєктної мережі запропоновано облаштування міських велосипедних маршрутів. Враховуючи попередній досвід та наявну велосипедну мережу в Чернігові, кожен міський велосипедний маршрут оцінено за часткою його виконання або готовності проєкту організації дорожнього руху. Для сполучення Чернігова з іншими територіальними громадами передбачено міжміські велосипедні маршрути, які потребуватимуть плідної співпраці з органами місцевого самоврядування і Службою відновлення та розвитку інфраструктури в Чернігівській області в рамках формування повоєнної транспортної мережі регіону. Окремо, на основі побажань мешканців та об'єктивного розташування об'єктів, розроблено рекреаційні та туристичні веломаршрути. Для всіх типів маршрутів запропоновані ескізи елементів спеціального велосипедного маршрутного орієнтування.

Надано оцінку існуючій велопаркувальній інфраструктурі, зафіксовано єдиний стандарт паркувальної стійки «Шеффілд стенд». Запропоновано влаштування різних видів інфраструктури для тривалого зберігання велосипедів — велопаркінгів, велосховищ, велогаражів. Зазначено важливість влаштування на території громади супутньої велосипедної інфраструктури. На основі попереднього досвіду та матеріалів партисипативного картографування запропоновано локації для розміщення велосипедних СТО, питних фонтанчиків, лічильників руху велосипедистів та легкого персонального транспорту, а також стійок очікування.

Розкрито перспективи розвитку в громаді прокатних сервісів велосипедного та легкого персонального транспорту, а також проведення освітніх та промоційних кампаній і заходів для мешканців.

Наприкінці документу наведено план його реалізації та очікувані результати для підвищення конкурентоспроможності громади та якості життя у ній.

СТАЛА МОБІЛЬНІСТЬ ТА БЕЗБАР'ЄРНІСТЬ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ

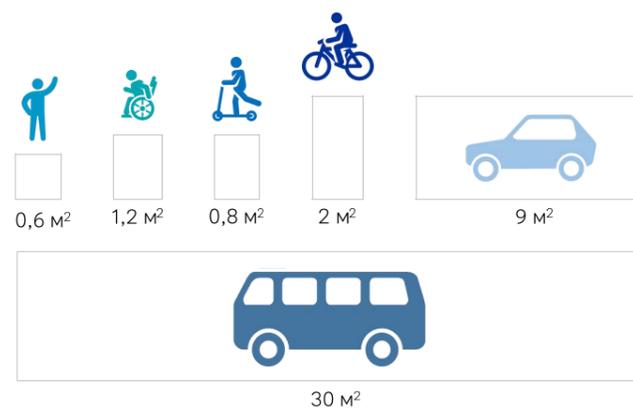
У 1983 році Організацією Об'єднаних націй (ООН) створено Всесвітню комісію з навколишнього середовища і розвитку, яка закликала світ до нової ери економічного розвитку, безпечного для навколишнього середовища, і визначила поняття сталого розвитку: «Людство здатне зробити розвиток стійким — забезпечити задоволення потреб сьогодення, не піддаючи ризику здатність майбутніх поколінь задовольняти свої потреби».

Концепція сталого розвитку походить із глобальних проблем, з якими зіткнулося людство у ХХ столітті — соціальна нерівність та виснаження невідновлюваних природних ресурсів. По своїй суті сталий розвиток — це підвищення ефективного використання ресурсів планети та покращення якості життя людей. Уперше вона набула провідного статусу в 1992 році після Конференції ООН з навколишнього середовища і розвитку в Ріо-де-Жанейро, і зафіксована у документі «Порядок денний на ХХІ століття» — програми досягнення сталого розвитку, а саме його соціальних, економічних та екологічних цілей.

У грудні 1999 року постановою Верховної Ради України №1359-XIV було схвалено «Концепцію сталого розвитку населених пунктів», у якій визначено одним з основних напрямків державної політики удосконалення транспортної інфраструктури, зокрема розвиток усіх видів транспорту загального користування, забезпечення міського та міжміського сполучення, сільських поселень з міськими та між собою. Серед заходів з реалізації концепції зазначено створення при проєктуванні, будівництві та реконструкції вулично-дорожньої мережі смуг та доріжок для велосипедного та пішохідного руху, забезпечення умов для пересування маломобільних груп населення, сприяння розвитку сучасної вулично-дорожньої мережі в сільській місцевості.

У 2015 році на саміті ООН в Нью-Йорку було ухвалено «Порядок денний 2030», який включає 17 глобальних цілей та 169 завдань зі сталого розвитку. В Україні цей документ було прийнято 30 вересня 2019 року Указом Президента України № 722/2019 «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року». Його завдання 9.1 та 11.2 направлені на розвиток якісної, надійної, стійкої та сталої інфраструктури, включаючи регіональну та транскордонну інфраструктуру та рівноправний доступ до безпечних, недорогих, доступних і стійких транспортних систем, а також підвищення безпеки дорожнього руху. Це насамперед задає основні аспекти сталого розвитку транспортної інфраструктури та мобільності — надання пріоритету формам переміщення з найменшими викидами та найбільш ефективним використанням простору, особливо обмеженого в умовах міської забудови. Транспортна інфраструктура повинна максимально забезпечувати доступність усіх переміщень для всіх осіб, незалежно від соціального статусу чи рівня доходів, з найменшим можливим негативним впливом на довкілля.

З 2021 року в Україні діє Національна стратегія Безбар'єрності, що має на меті забезпечення безбар'єрного доступу – це про створення середовища, доступного та комфортного для всіх громадян: дітей, осіб з інвалідністю, вагітних жінок, громадян похилого віку, осіб з дитячими візками тощо, безбар'єрної інфраструктури, де громадські споруди та публічні місця, транспорт і послуги є фізично доступними для всіх суспільних груп без винятку. Велосипедна мережа також є безбар'єрною, оскільки нею користуються і люди на кріслах колісних.



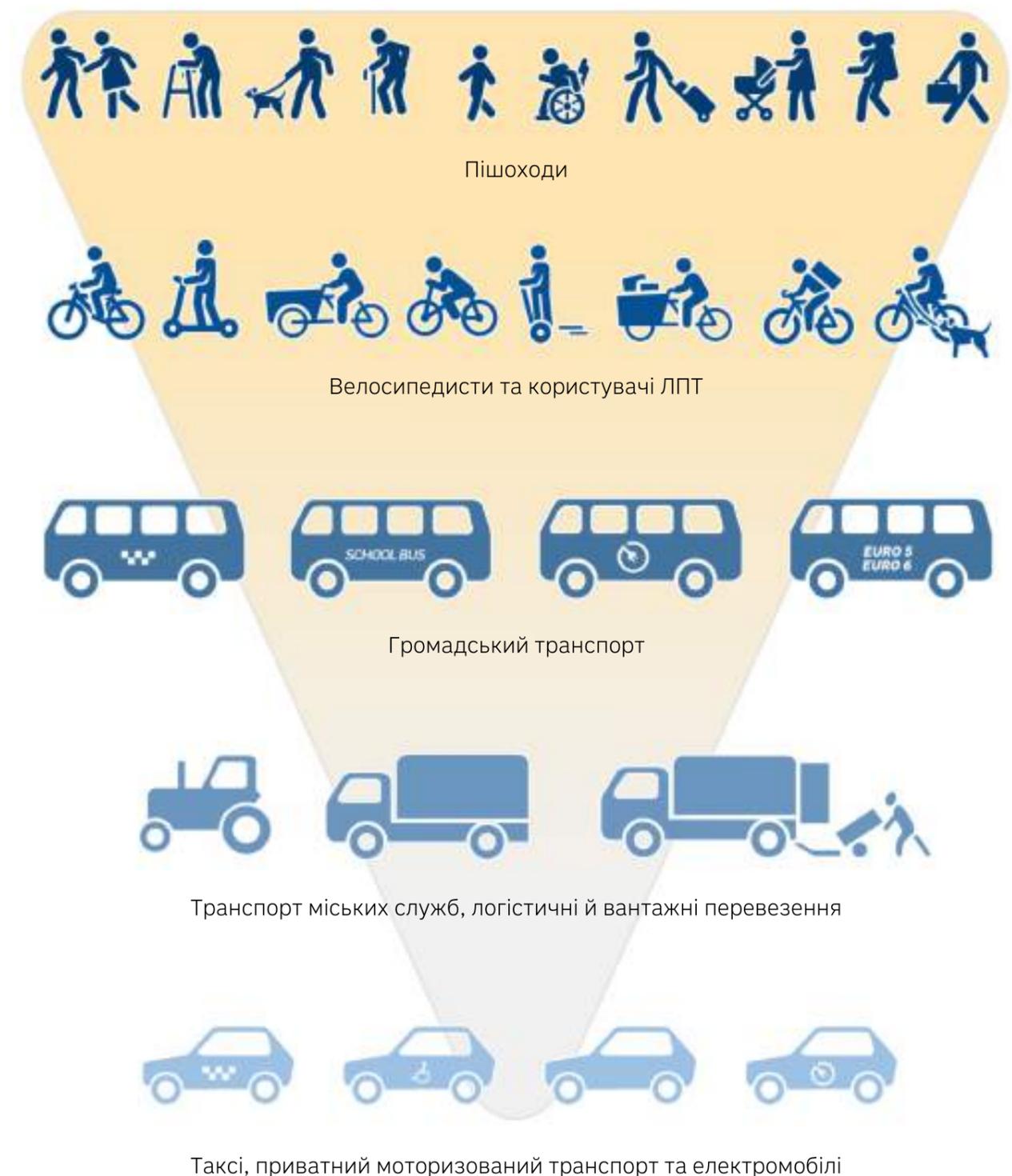
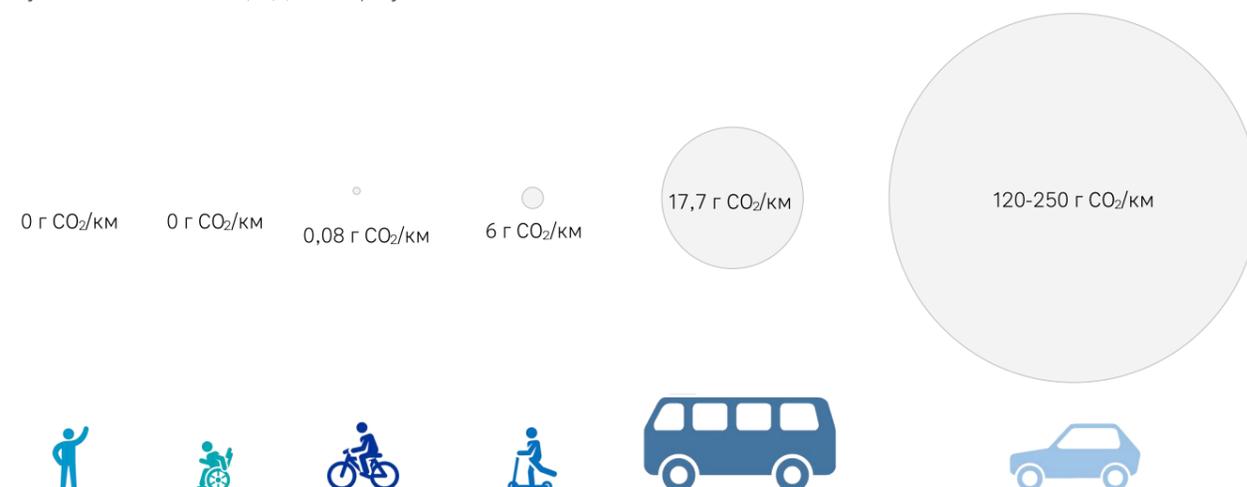
План розвитку велосипедної інфраструктури Чернігівської міської територіальної громади першочергово направлений на виконання цілі сталого розвитку 11 «Сталий розвиток міст та спільнот», а саме її завдань 11.2 «Доступні й сталі транспортні системи», 11.3 «Інклюзивна і збалансована урбанізація» та 11.6 «Зниження впливу міст на довкілля».



ПІРАМІДА МОБІЛЬНОСТІ

Мобільність, яка відповідає принципам сталого розвитку, характеризується цінністю безпеки людського життя, поваги до навколишнього середовища, забезпечує соціальні потреби та гарантує рівний доступ та можливості у переміщенні кожному. Принципи сталої мобільності відображені у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року. Визначені заходи сталої мобільності при транспортному плануванні дозволяють розмістити за пріоритетністю різні види переміщень у населених пунктах (пішоходи, велосипеди та ЛПТ, громадський транспорт, транспорт служб міського сервісу та логістики, індивідуальний моторизований транспорт) за принципом «чим більше спосіб переміщення відповідає концепції сталого розвитку, тим вище він знаходиться в піраміді сталої мобільності й має більший пріоритет, тобто потребує уваги, інвестицій та розвитку». Відповідно сформовано піраміду сталої мобільності за ключовими факторами: площа використаного простору, об'єм викидів, вартість інфраструктури, соціальна цінність.

Піраміда мобільності визначає пріоритетність видів пересування населення: найвищий щабель посідають найбільша категорія користувачів міського простору пішоходи та особи з обмеженими можливостями, оскільки кожна людина є пішоходом, навіть прямуючи до власного транспортного засобу, до того ж ця категорія не потребує окремих місць для паркування та сама по собі не виробляє викидів. Далі — користувачі велотранспорту та ЛПТ які вирізняються екологічністю, мобільністю на короткі відстані та ефективним використанням простору: замість одного паркомісця для автомобіля (13,2 м²) можна розмістити до 10 велосипедів. Середню позицію займає громадський транспорт, який раціонально використовує обмежений простір міста для перевезення значної кількості пасажирів та не заповнює місто припаркованим рухомим складом, оскільки зберігається у спеціально відведених місцях — депо. Передостанню сходинку посідають вантажний і логістичний транспорт та спеціальний транспорт міських служб (швидка допомога, поліція, пожежні машини, сміттєвози тощо). Найнижчий пріоритет мають приватні автомобілі як найменш ефективний і найбільш ресурсоємний вид пересування, що займає непропорційно багато простору під час руху і потребує значного місця для паркування.



ІНФОРМАЦІЙНА ДОВІДКА ГРОМАДИ

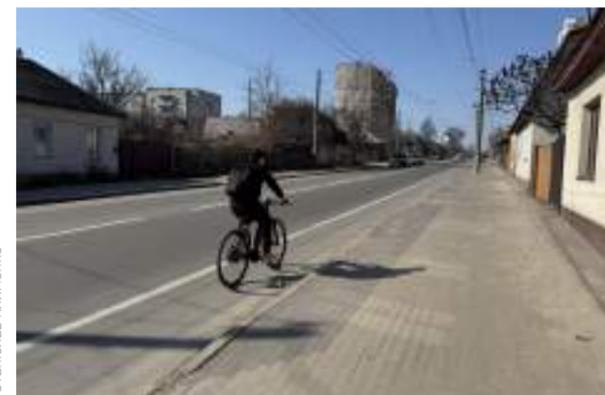
Чернігівська міська територіальна громада розташовується в однойменному районі Чернігівської області. Територія громади співпадає з містом Чернігів та має два ексклави — колишнє село Зарічне та аеропорт «Шестовиця». Чернігівська громада межує на сході з Киселівською сільською громадою, на півночі та заході — з Новобілоуською сільською громадою, на південному заході — з Київською сільською громадою, на півдні — з Іванівською сільською громадою. Площа громади становить 79 км². Населення на початок 2022 року складало 282,7 тис. осіб. Функціонують 15 закладів вищої освіти та 34 заклади середньої загальної освіти. Місто поділяється на різні частини природним (правий і лівий береги річки Стрижень) та антропогенним (території на північ, південь і схід від залізниці) бар'єрами. Із заходу на південь розростання Чернігова стримується руслом і заплавою річки Десна. Основні житлові масиви багатоповислої забудови розміщуються у східній, центральній, північній та північно-західній частинах міста. Промислові зони розміщуються на периферії міста з усіх боків, найбільше — у його західній частині. Рельєф на території громади рівнинний з перепадами, визначеними долинами річок Десна, Стрижень і Білоус. Висоти над рівнем моря коливаються від 98 м до 176 м. Клімат вологий континентальний з достатньою кількістю опадів, теплим літом і порівняно м'якою зимою. У громаді розташований регіональний ландшафтний парк «Ялівщина», заповідне урочище Святе, парки-пам'ятки садово-паркового мистецтва Болдині гори і Міський сад, дві гідрологічні пам'ятки природи та 14 ботанічних пам'яток природи, а також парки і сквери. Громада пролягає серед унікальних природних ландшафтів: заплава Десни із численними озерами на південному сході, річка Білоус із водоспадами і лісовими масивами на заході, а прямо через центр міста протікає річка Стрижень, яка створює значний рекреаційний потенціал.

Через Чернігів пролягає автошлях Е95 (М-01), який втратив своє транзитне значення з початком російської війни в Україні, однак використовується для сполучення зі столицею і північчю Чернігівського району. Він же слугує в якості окружної дороги Чернігова із західного боку. Зі східними громадами області Чернігів сполучає автошлях М-21. На південний захід у бік Хмельницького та Чернівців спрямований автошлях Н-27. До найближчого міста Славутича прямує автошлях Р-56. Автошлях Р-69 слугує альтернативним шляхом до Києва через Десну і Вишгород. Сполучення між Черніговом та найбільшими містами області — Ніжином і Прилуками — забезпечує паралельно із залізницею автошлях Р-67.

На території Чернігівської громади розташовані дві залізничні станції — Чернігів та Чернігів-Північний (остання наразі виключена з пасажирського сполучення), а також зупинний пункт Подусівка (на лінії Чернігів – Славутич). Щоденне пасажирське сполучення залізницею забезпечено 6 парами приміських потягів до Ніжина та 5 парами до Славутича, а також 2 парами регіональних потягів до Фастова через Київ. Вулично-дорожня мережа громади простягається на 846,2 км. Основними транспортними магістралями Чернігова є проспекти Миру, Перемоги, Левка Лук'яненка, Михайла Грушевського, а також вулиці Шевченка, Героїв Чорнобиля, Козацька, Любецька, Івана Мазепи. Проспект Миру поділяє місто на східну і західну частини, саме по ньому до 2010 року проходила межа двох адміністративних районів Чернігова. Наявні чотири перетини вулично-дорожньої мережі із залізницею в різних рівнях на лініях Чернігів – Ніжин і Чернігів – Горностаївка та один перетин в одному рівні біля зупинного пункту Подусівка.



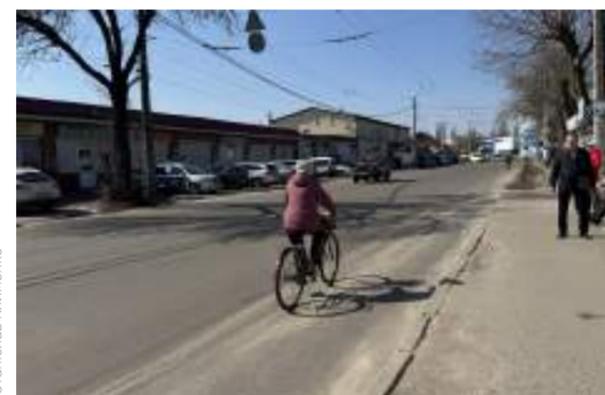
Станіслав Клименко



Станіслав Клименко



Станіслав Клименко



Станіслав Клименко



Станіслав Клименко



Станіслав Клименко

1	2
3	4
5	6

1. Користувач велотранспорту рухається по велодоріжці на вул. Любецькій
2. Велосипедист рухається по велосмузі на вул. Героїв Чорнобиля
3. На вулиці відсутня велоінфраструктура, тому велокористувачі рухаються більш безпечними тротуарами
4. На околиці, де відсутні велоінфраструктура та тротуари, рух здійснюють по проїзній частині
5. На вузьких місцях, зокрема мостах, велосипедисти обирають рух пішохідними тротуарами
6. На житлових вулицях низька швидкість руху, тому велосипедисти рухаються у спільному потоці з авто.



176

98

МІСТОБУДІВНИЙ КОНТЕКСТ

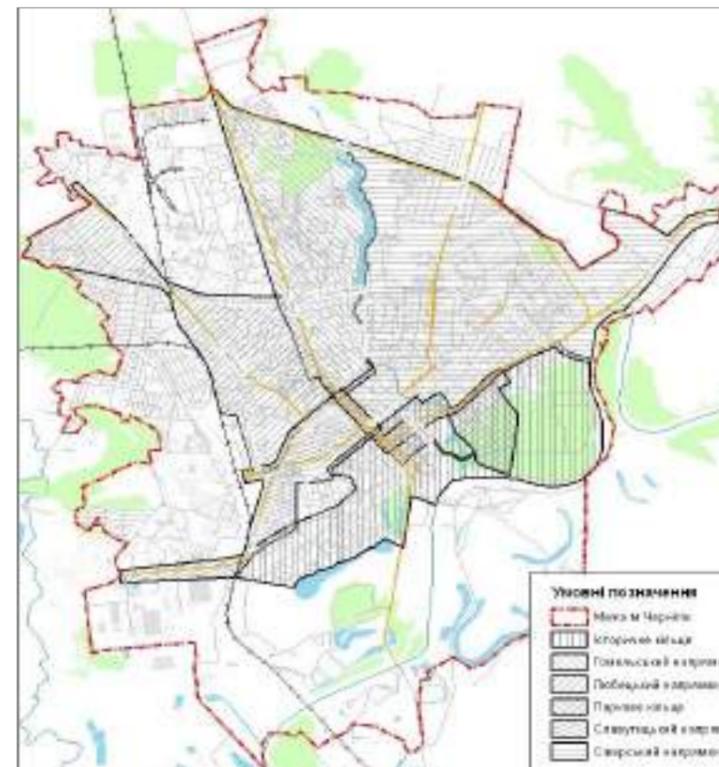
Галузевими документами, що задавали теоретичні засади та вектори створення веломережі Чернігова, є Концепція розвитку велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури в місті Чернігові, затверджена рішенням Чернігівської міської ради № 223 від 04.08.2014 року, а також Програма розвитку велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури у місті Чернігові на 2017-2020 роки, затверджена рішенням Чернігівської міської ради від 20.06.2019 року. Концепція була прийнята однією з перших в Україні, але за 3 роки було створено лише одну «пілотну» велодоріжку довжиною менше 1 км. У Концепції визначено стан велосипедної інфраструктури, якого бажано досягти у середньостроковій та довгостроковій перспективі та описані цілі, заходи, пріоритети та відповідальність. З передбачених майже 120 км велосипедних шляхів наразі реалізовано всього 51 км.

Чинний генеральний план міста Чернігова схемою магістральної вулично-дорожньої мережі передбачає реконструкцію більшості вулиць населеного пункту на розрахунковий етап у 20 років. Згідно чинних будівельних норм та стандартів це передбачає розроблення проєктно-кошторисної документації відповідно до сучасних вимог з врахуванням велосипедної інфраструктури та елементів безбар'єрності. Зазначені вулиці враховані для проєктного облаштування веломережі в цьому Плані. За останні 10 років у Чернігові в більшості випадків велосипедна мережа реалізовувалася в рамках саме капітальних ремонтів та реконструкцій. Це дозволяло створювати більш якісну інфраструктуру, однак вона наразі є фрагментарною, оскільки влаштована лише в межах виконання будівельних або ремонтних робіт. У Чернігові є досвід влаштування велосипедної мережі в рамках зміни організації дорожнього руху шляхом нанесення нової розмітки та встановлення дорожніх знаків, що дозволило на певних ділянках вулично-дорожньої мережі швидко організувати безпечний рух велосипедистів по велосипедним смугам.

При Чернігівській міській раді створено постійно діючу Комісію з безпеки дорожнього руху, до складу якої входять депутати, представники виконавчих органів, патрульної поліції та громадських організацій. Комісія розглядає та узгоджує питання з безпеки дорожнього руху та проєкти організації дорожнього руху, що включають в тому числі організацію руху велосипедистів.

Концепція розвитку Чернігова «Стійке місто. Стійкий дух. Стійкий розвиток» передбачає основним напрямком розвитку велосипедної інфраструктури інтеграцію велотранспорту в загальну систему міської транспортної та вулично-дорожньої мережі як повноцінного виду транспорту. Напрацювання Концепції враховані та лягли в основу розробленого Плану розвитку велосипедної інфраструктури Чернігівської громади. Також документ враховує створення в історичному центрі велосипедно-пішохідної зони з нульовими викидами, що підтримується більшістю мешканців включених вулиць згідно з результатами опитування.

Місто також має низку розроблених проєктів на об'єкти вулично-дорожньої мережі, які включають різні форми велосипедної мережі і чекають свого часу та фінансування для реалізації. Так, наприклад, завдяки залученим грантовим коштам розроблено проєкти з влаштування веломаршруту 8, та частково веломаршрутів 2, 3 і 4. Однак наразі роботи з впровадження цих веломаршрутів призупинено.



Ситуаційна план-схема щодо облаштування велосипедної інфраструктури у місті Чернігові з Концепції розвитку велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури у Чернігові 2014 року

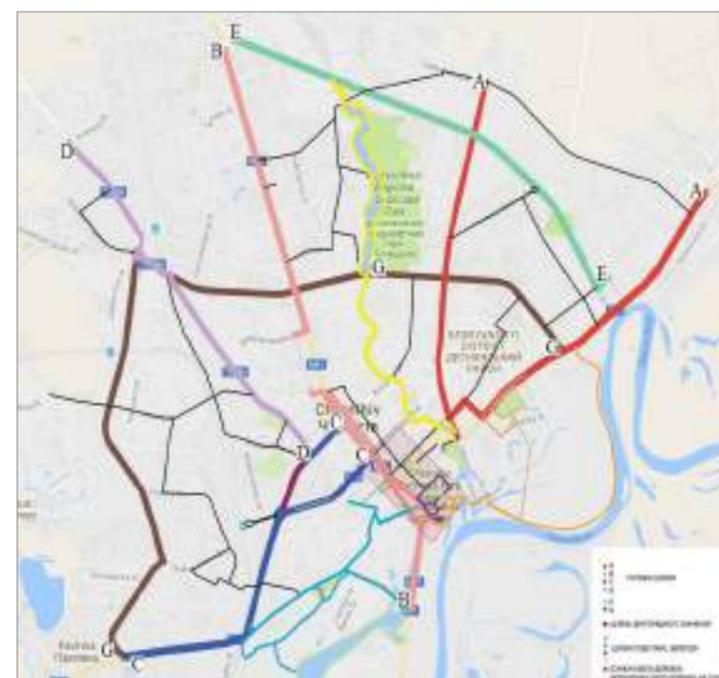


Схема розвитку велотранспорту з Програми розвитку велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури у місті Чернігові на 2017–2020 роки



Новий Чернігів



Чернігівщина: події та коментарі



Чернігівська міська рада

Завдяки залученню зовнішнього фінансування у розвиток велосипедної інфраструктури Чернігівської громади за останні роки після деблокади міста реалізовані проекти зі встановлення стійок для паркування велосипедів, велосипедні станції технічного обслуговування (велоСТО) та інфраструктурний проєкт «Урбан зона» з влаштуванням поєднання велосипедних доріжок.



Новий Чернігів



Станіслав Клименко



Телеканал «Дитинець»



ГО «Еко Місто Чернігів»



Дорпроектбуд

З 2014 року Чернігівська громада поступово створювала умови для велосипедного руху. Місто одне з перших в Україні облаштувало велосипедні смуги та смуги зустрічного руху велосипедистів на односторонній вулиці (у той час, коли це лише впроваджувалось у національні стандарти). Веломережа у вигляді велодоріжок та велопішохідних доріжок постійно присутня у проєктах капітальних ремонтів та реконструкцій.



Станіслав Клименко



ГО «Еко Місто Чернігів»

- | | |
|---|---|
| 1 | 2 |
| 3 | 4 |
| 5 | |

1. Перша велосипедна доріжка на вул. Івана Мазепи, облаштована в 2015 році
2. Перші велосипедні парковки у місті, встановлені в 2013 році
3. Велосмуги на вул. Шевченка, облаштовані в 2018 році
4. Велосипедна смуга зустрічного руху на вул. Ремісничій, облаштована в 2020 році
5. Велопішохідні доріжки, облаштовані вздовж Київського шосе в 2018 році

- | | |
|---|---|
| 1 | |
| 2 | 3 |
| 4 | 5 |

1. Засідання постійної Комісії з безпеки дорожнього руху в Чернігові
2. Встановлені велосипедні парковки в рамках проєкту «GoBike Чернігів»
3. Реалізований інфраструктурний проєкт «Урбан зона» на просп. Перемоги у Чернігові у 2024 році
4. Реалізована велодоріжка методом тактичного урбанізму на просп. Левка Лук'яненка у 2024 році
5. Велосипедна СТО, встановлене в рамках проєкту «Урбан зона» у 2024 році

НАЯВНИЙ ВЕЛОРУХ У ГРОМАДІ

Незважаючи на те, що велосипедна мережа в Чернігові тільки розвивається, містяни все активніше використовують велосипед у своїй щоденній мобільності. З метою рекреації мешканці громади велосипедом вирушають до озер, що знаходяться у заплаві Десни та в межах її старого русла (в бік села Новоселівка), а також місцями активного відпочинку стають польові стежки в бік сіл Товстоліс та Березанка.

Рушійною силою розвитку велоруку в громаді, як правило, стають місцеві велоспільноти. Вони у Чернігові почали з'являтися ще наприкінці XIX – початку XX століть. Артефакти часів появи велоруку в місті демонструються Чернігівським історичним музеєм імені В.В. Тарновського. Перше велосипедне товариство в Чернігові почало діяти у 1899 році, де вже тоді проводились спеціальні курси руху на велосипеді, була організована веломайстерня та прокат. Також міською владою були введені правила, що забороняли рух велосипедом пішохідними тротуарами, бульварами та скверами. Вищенаведене стало передумовою сучасного розвитку велосипедного руху в громаді.

На сьогодні активна велосипедна спільнота у співпраці з Чернігівською міською радою робить значний внесок у розвиток велоінфраструктури та популяризацію велосипедного руху. Особливо популярною тематичною подією в громаді є Велодень, що проводиться з 2008 року. У 2014 році в рамках події було вперше встановлено Національний рекорд України з відтворення рухомої фігури велосипеда. У 2023 році участь у Велодні взяло близько 400 осіб, що менше ніж у попередні роки, однак це зумовлено безпековою ситуацією у місті. Попри це, міська влада зазначає, що велосипед став основним видом транспорту в Чернігові у 2022 році на початку повномасштабного вторгнення в Україну до відновлення повноцінної роботи громадського транспорту. Наразі місто активно працює в напрямку розвитку сталої міської мобільності.

Європейський тиждень мобільності не оминає і Чернігів. У 2023 та 2024 роках Управлінням транспорту, транспортної інфраструктури та зв'язку Чернігівської міської ради у партнерстві з громадськими організаціями було ініційовано флешмоб «Велосипедом на роботу», до якої могли долучитись всі охочі. Завдяки діяльності з популяризації сталої мобільності, попри повномасштабне вторгнення в Україну, у 2023 році Чернігів став одним із п'ятих міст України, які отримали спеціальну відзнаку від комісії Європейського тижня мобільності.

У 2022 році велоспільнотою в межах парку Чернігівського Дитинця було організовано тематичний велопарад дівчат «Леді на велосипеді». Під час заходу функціонувала велосипедна майстерня, аби учасники мали змогу оперативної полагодити свій транспорт. Захід відвідало близько 100 осіб, які мали можливість отримати на згадку про цей день світлини від професійного фотографа.

Громадською організацією «Еко Місто Чернігів» регулярно організовується суспільно важливий захід — велотолока. Мета заходу — ремонт вживаних велосипедів, що надані Україні в межах міжнародної ініціативи BikesForUkraine. Як правило, велосипеди надають Данія, Нідерланди, Бельгія і Німеччина. Враховуючи суспільний запит, велоспільнотою запланована і подальша організація велотолоки для жителів громад Чернігівщини, які мешкають в модульних містечках і постраждалих районах, а також внутрішньо переміщених осіб.



Максим Блакитний



спільнота «Старий Чернігів»



спільнота «Старий Чернігів»



спільнота «Старий Чернігів»



спільнота «Старий Чернігів»



спільнота «Старий Чернігів»

1	2
3	4
5	6

1. просп. Миру, будинок Губернської земської управи (нині Чернігівська обласна державна адміністрація)
2. вул. Шевченка у 1910-ті роки
3. Красна площа на розі проспекту Миру та вул. Гетьмана Полуботка
4. будівництво драмтеатру на Красній площі, 1950-ті роки
5. Велосипедний рух на вул. Олександра Довженка у 1970-х роках
6. Пішохідна вулиця Борисоглібська у 1980-тих роках

Кампанія BikesForUkraine від початку була частиною більшого інфраструктурного та освітнього проєкту Go Bike Chernihiv, впровадженого громадськими організаціями «Агенція міських ініціатив» та «Еко Місто». В рамках проєкту восени 2022 року в Чернігові була започаткована перша соціальна веломайстерня «Велокухня в Чернігові», яка передбачає можливість користуватись професійним інструментом, а також проконсультуватись щодо ремонту та обслуговування з досвідченими майстрами. Після завершення проєкту, «Велокухня в Чернігові» продовжує працювати та організовує велотолоки. Крім того, була напрацьована проєктно-кошторисна документація для впровадження велосипедних маршрутів на території громади. Зокрема, повністю було запроєктовано 8 міських веломаршрут «Ялівщина – просп. Миру», що проходить вул. Київською та складає 2,2 км. Також частково запроєктовані ділянки інших 4 велосипедних маршрутів: вул. Єлецька (від вул. Олександра Довженка до вул. Преображенської) - 3 веломаршрут (Болдині Гори – Центр), вул. Шевченка (від просп. Миру до вул. Василя Тарновського) – 2 веломаршрут (Бобровиця – Центр), вул. Гетьмана Полуботка (від просп. Миру до вул. Олега Міхнюка) – 4 веломаршрут (просп. Левка Лук'яненка – Центр), а також ділянки вулиць, між вул. Шевченка та вул. Гетьмана Полуботка: вул. Мстиславська, вул. Гонча, вул. Василя Тарновського та вул. Олега Міхнюка. Під час дії проєкту міська влада встановила в Чернігові 80 велопарковок та 4 станції велоремонту.

Наявність залізничного сполучення в Чернігові надає можливість мешканцям та гостям громади перевозити свої велосипеди залізничним транспортом у всіх доступних напрямках та видах поїздів, окрім потягів далекого сполучення та у напрямку села Горностаївка. За вказаним напрямком не курсують пасажирські поїзди, що зумовлено безпековою ситуацією внаслідок повномасштабного вторгнення в Україну. У 2024 році Укрзалізниця продовжила маршрут Славутич-Чернігів до Славутича. Нині на регіональному маршруті Славутич-Фастів, курсує модернізований електропотяг, в якому облаштовано спеціальні кріплення для велосипедів.

Також у Чернігові діють затверджені правила користування міським пасажирським автомобільним транспортом, якими дозволяється перевезення велосипедів пасажирами у зібраному вигляді.

В останні роки в Чернігові проводиться активна роботи із впровадження засобів заспокоєння руху: облаштовуються острівці безпеки, підвищені переходи, змінюється конфігурація перехресть на перевагу кільцевим розв'язкам. Так у 2019 році завершилась реконструкція на площі П'яти Кутів, в межах якої було влаштовано 2 кільцеві розв'язки, що нині позитивно впливає на безпеку дорожнього руху. Більш новими прикладами є кільцеві розв'язки на перехресті вул. Шевченка та вул. Івана Виговського, просп. Михайла Грушевського та вул. Кільцевої, вул. Космонавтів та вул. Соборності, вул. Івана Мазепи та вул. Ушинського, вул. Воскресенської та вул. Ремісничої, вул. 1-ї Танкової бригади та просп. Михайла Грушевського. В межах реконструкції вказаних перехресть на всіх підходах облаштовуються велодоріжки, що є найбільш критичним місцем з точки зору безпеки велосипедиста, як учасника дорожнього руху. Такі перехрестя облаштовуються з перспективою будівництва велодоріжок на прилеглих вулицях.



The First Chernihiv



Велочернігів



Велодень Чернігів



Сергій Тонканов



ГО «Еко Місто»



ГО «Еко Місто»

1	2
3	4
5	6

- 2014 рік Національний рекорд України — Найбільша рухома фігура з 1600 велосипедистів
- Велодень у 2018 році на Красній площі
- Велодень 2019 року — роїзд учасниками маршруту велопробігу по просп. Перемоги
- Благодійний Велодень 2023 року
- Чернігівський велопарад дівчат «Леді на велосипеді» у 2022 році
- Європейський тиждень мобільності у Чернігові проведений у 2022 році

«ТРАНСПОРТ ЖИТТЯ»

24 лютого 2022 року російська федерація розпочала повномасштабне вторгнення в Україну, яке супроводжується активними руйнуваннями населених пунктів та інфраструктури. У зв'язку з цим мільйони людей вимушено залишили свої домівки та мігрували в пошуках безпеки. В окупованих та прифронтових містах України — Ірпені, Маріуполі, Херсоні, Ізюмі, Бахмуті та інших — велосипед став ледь не єдиним видом пересування, можливістю доїхати до рідних або привезти воду та їжу, а також «транспортним життям» під час евакуації з окупованих територій. Велика кількість історій евакуйованих людей підтверджують цей факт.

Велосипеди та легкий персональний транспорт набули нового значення у цей складний період. Під час паливної кризи не було можливості забезпечити навіть попит на бензин і дизель для особистого автотранспорту. Під час обстрілів об'єктів енергетики було значно обмежено, а подекуди тимчасово зупинено рух електротранспорту (тролейбусів і трамваїв) у містах України — основи транспортних систем всіх обласних центрів. Тому для забезпечення мобільності, в першу чергу до місць роботи, люди стали значно частіше використовувати велосипеди. Зріс попит на купівлю цього транспорту та його обслуговування в майстернях. На це відреагували і прокатні сервіси — навесні-влітку 2022 року прокати велосипедів та електросамокатів у Києві були доступні користувачам безкоштовно, а в ході реінтеграції деокупованих територій Київської області велосипедний прокат вперше почав працювати в населених пунктах навколо столиці — Ірпені, Бучі, Вишневому, Софіївській Борщагівці, Броварах та Борисполі, в тому числі для здійснення маятникових міграцій.

Після деокупації громад постала значна потреба у велосипедах для забезпечення працівників критичної інфраструктури, волонтерів і соціальних служб, для пересування в умовах частково зруйнованої інфраструктури. Ця тенденція за підтримки іноземних партнерів призвела до появи волонтерських велосипедних кампаній в Україні — Bikes4Ukraine, #BikesForUkraine. Вони насамперед дали можливість людям із різних країн передавати велосипеди українським громадам, що постраждали від воєнних дій. Велика кількість велосипедів надходять із Данії та Нідерландів — світових лідерів розвитку велосипедного руху. Також ці кампанії дозволили містам України налагодити співпрацю з містами Європи у сфері розвитку велоінфраструктури та відбудови транспортної системи.

На початку війни розвиток велосипедного руху не був головною турботою. Однак, велосипед показав себе як надійний транспорт в умовах браку пального, зруйнованої інфраструктури, пошкодженої системи громадського транспорту, а також нестачі електроенергії. Велосипед — це економний, практичний і здоровий засіб пересування, який в умовах війни стає незамінним. Тому розвиток велосипедної інфраструктури недоцільно відкладати на період після перемоги, мешканці потребують безпечного та, наскільки це можливо, зручного руху вже зараз. Це розуміють і західні партнери України — було значно збільшено інституційну й фінансову підтримку від урядових фондів Німеччини, США, Канади та інших держав для розвитку велосипедної інфраструктури, постачання «соціальних» велосипедів, а також розробки стратегічних документів. У 2022-2023 роках було розроблено та затверджено Концепції розвитку велосипедної інфраструктури для низки територіальних громад Чернігівської, Київської та Житомирської областей.



Суспільне Чернігів



Українформ



REUTERS / Valentyn Ogiyenko

Війна дала величезний поштовх переосмисленню мобільності людей, її значення та пріоритетів, а також показала вразливість та слабкі сторони традиційного транспортного планування. При розвитку велосипедної інфраструктури треба враховувати цей досвід та розглядати її не лише як транспортну інфраструктуру для щоденного пересування, а й як потенційні евакуаційні шляхи.



ГО «Еко Місто»



Віктор Ковальчук

- | | |
|---|---|
| 1 | 2 |
| 3 | |
| 4 | 5 |

1. Підірваний Київський міст через Десну на в'їзді до Чернігова
2. Мікрорайон ЗАЗ після масового обстрілу некерованими бомбами
3. Зруйнована лікарня №2 після обстрілу ракетами «Іскандер»
4. Готель «Україна» після нічного бомбардування Чернігова
5. Стадіон ім. Ю.Гагаріна після скидання авіабомб у березні 2022 році



Getty Images



Олександр Медведєв



ГО «Еко Місто Чернігів»

Більше 700 велосипедів у рамках кампанії #BikesForUkraine було надано партнерами з Європи та відремонтовано на велотолоках разом з волонтерами у соціальній веломайстерні «Велокухня». Уживані велосипеди та інші ресурси передали іноземні партнери з Німеччини, Данії, Нідерландів, Італії та Латвії. Велосипеди передаються волонтерам, персоналу критично важливих комунальних служб, внутрішньо-переміщеним особам.



Олександр Медведєв



Getty Images



ГО «Еко Місто Чернігів»



Bikes for Ukraine



Алексіс Діло

Зростання використання велосипедів та засобів легкого персонального транспорту для пересування громадою під час воєнного стану має закріпити усвідомлення важливості такого транспорту та інфраструктури для них у мирний час. Відбудова України повинна стати каталізатором розвитку велосипедного руху зокрема та сталої мобільності загалом.



Чернігівська ОБА



ГО «Еко Місто Чернігів»

- | | |
|---|---|
| 1 | 2 |
| 3 | 4 |
| 5 | |

1. Готель Україна на проспекті Миру
2. Село Новоселівка на межі Чернігівської громади
3. Торговельний дім «Полісся» на проспекті Миру
4. Обстріляні житлові будинки на вулиці В'ячеслава Чорновола
5. Ріг вулиць Кругова та В'ячеслава Чорновола

- | | |
|---|---|
| 1 | |
| 2 | 3 |
| 4 | 5 |

1. Перші велосипеди в Чернігові в рамках гуманітарної допомоги #BikesForUkraine
2. Роота з вживаними велосипедами отриманих від європейських партнерів
3. Соціальна веломайстерня «Вело Кухня» що працює у Чернігові з 2022 року
4. Перші велосипеди передані Чернігову у 2022 році в рамках проєкту BikesForUkraine
5. Велоспеди передані в рамках благодійної допомоги Чернігову від Посольства Королівства Нідерландів

ПІДРАХУНОК КОРИСТУВАЧІВ ВЕЛОТРАНСПОРТУ ТА ЛПТ

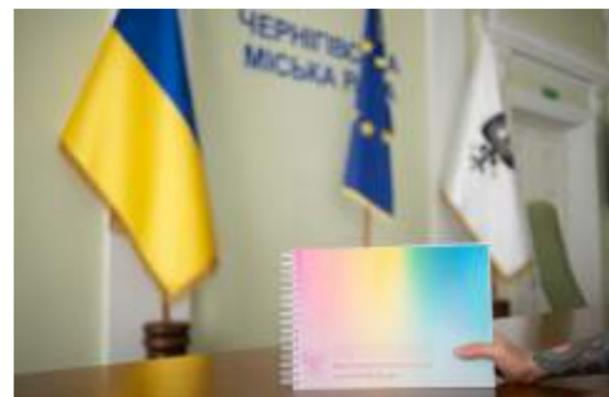
Підрахунок користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту було проведено в Чернігові вперше 28 травня та 2 червня 2024 року за ініціативи громадської організації «Еко Місто» із волонтерським залученням студентів Національного університету «Чернігівська політехніка». Збір даних про інтенсивність руху велосипедистів та ЛПТ, їхній гендерний та категорійний розподіл проводився на ключових перехрестях вулично-дорожньої мережі Чернігова на основі місць перетину перспективних велосипедних маршрутів.

Перед проведенням підрахунку спостерігачам було представлено презентацію щодо організаційних аспектів дослідження. Консультанти акцентували увагу волонтерів на соціальній значущості такого дослідження для міста, де наразі багато людей використовують велосипед для забезпечення своїх транспортних потреб. Наголошено на техніці безпеки при проведенні такого обліку в натурних умовах. Представлено приклади фотографій користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту за визначеними категоріями та запропоновано потенційним спостерігачам визначити категорію найбільш нетипових користувачів.

Упродовж відведеного організаторами часу волонтери розподілилися між перехрестями для подальшої кооперації та проведення дослідження. Було визначено підрахунок одним спостерігачем на Т-подібних перехрестях (за трьома вхідними напрямками) та двома спостерігачами на Х-подібних перехрестях (по два вхідних напрямки). Також було уникнено потреби в залученні понад двох спостерігачів для обстеження одного перехрестя — найскладніші з них, зокрема перехрестя проспекту Миру і проспекту Перемоги, перехрестя проспекту Миру, вулиці Івана Мазепи і вулиці Київської, а також Красна площа були організаційно поділені на два перехрестя для оптимізації роботи спостерігачів та подальшого проведення аналітики.

Натурне обстеження було проведено за планом. Спостерігачі фіксували рух користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту на перехрестях Чернігова в будень (вівторок, 28 травня) у години пікових навантажень (8.00-9.00 та 17.00-18.00) та вихідний (неділя, 2 червня) в обідній час (14.00-15.00).

Облік проводився за окремими категоріями користувачів, включаючи дітей, користувачів міських велосипедів, користувачів прокатних велосипедів і ЛПТ, велоспортсменів, велокур'єрів, користувачів вантажних велосипедів, користувачів електричних велосипедів та користувачів ЛПТ. Для одних користувачів велосипедні доріжки вважаються найбільш безпечною формою велосипедної мережі, якщо вони передбачають незначну взаємодію між людьми, які пересуваються велосипедом або легким персональним транспортом, та іншим транспортом. Інші користувачі надають перевагу пересуванню по облаштованим на проїзній частині велосипедним смугам, оскільки для них важливіша швидкість. Зменшення швидкості руху та збільшення відстані між велосипедами та іншими транспортними засобами можуть підвищити рівень комфорту та швидкість пересування таких користувачів. Найбільш досвідчені велосипедисти почуваються впевнено на спільній проїзній частині. Різні типи користувачів мають різну транспортну поведінку, знання Правил дорожнього руху і по-різному взаємодіють з вуличною інфраструктурою. Така методологія стала основою для ґрунтовного аналізу умов велоруку в Чернігові. Проведення підрахунку користувачів рекомендується для щорічного проведення і моніторингу динаміки змін.



1	2
3	4
5	6

1. Загальне фото учасників підрахунку велокоистувачів та ЛПТ у 2024 року
- 2 — 4. Бланки підрахунку під час спостереження на перехрестях
5. Роздрукований звіт підрахунку велогористувачів та ОПТ переданий Чернігівській міській раді
6. Презентація результатів підрахунку в сесійній залі Чернігівської міської ради

ГО «Еко Місто»

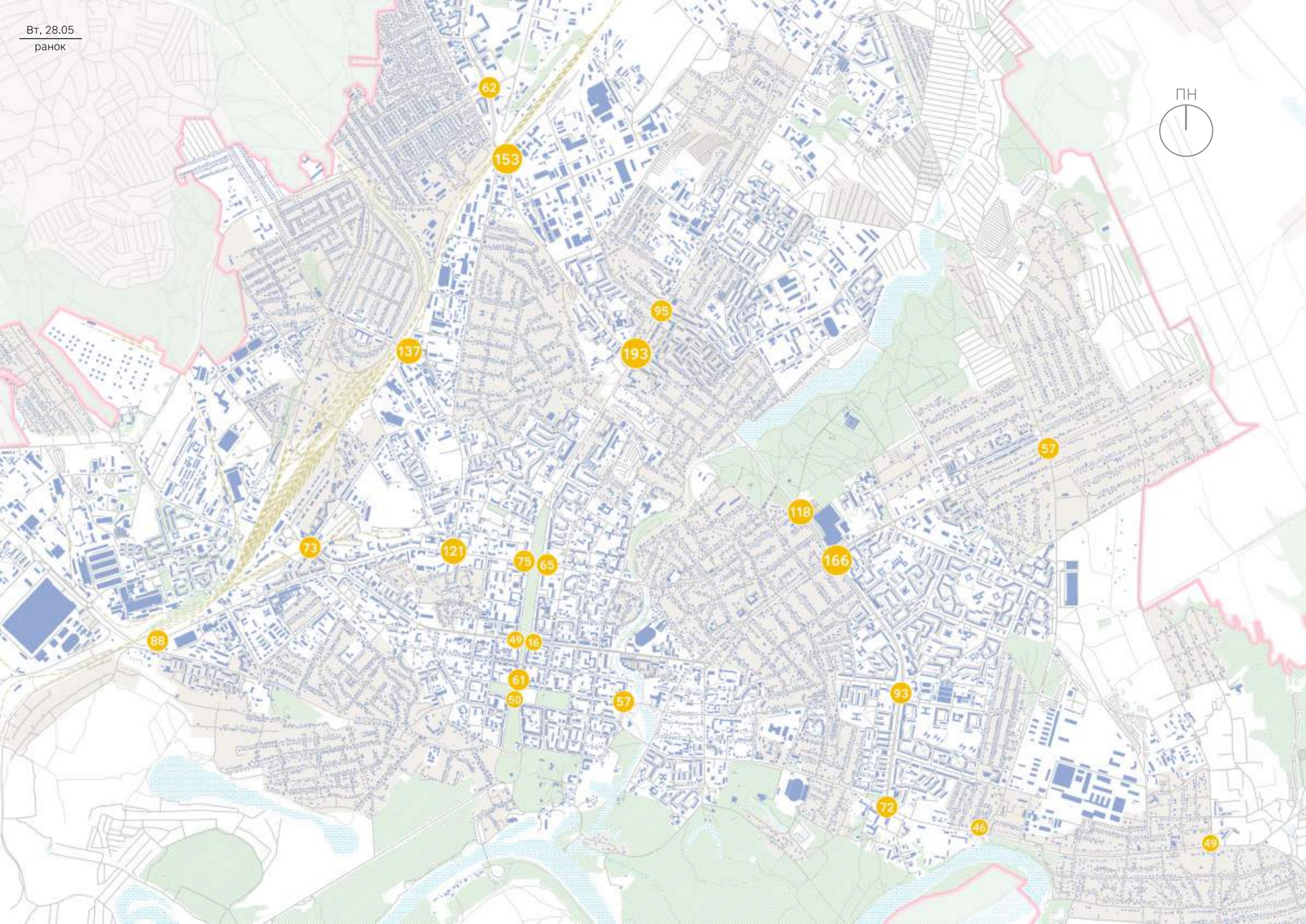
Святослав Линник

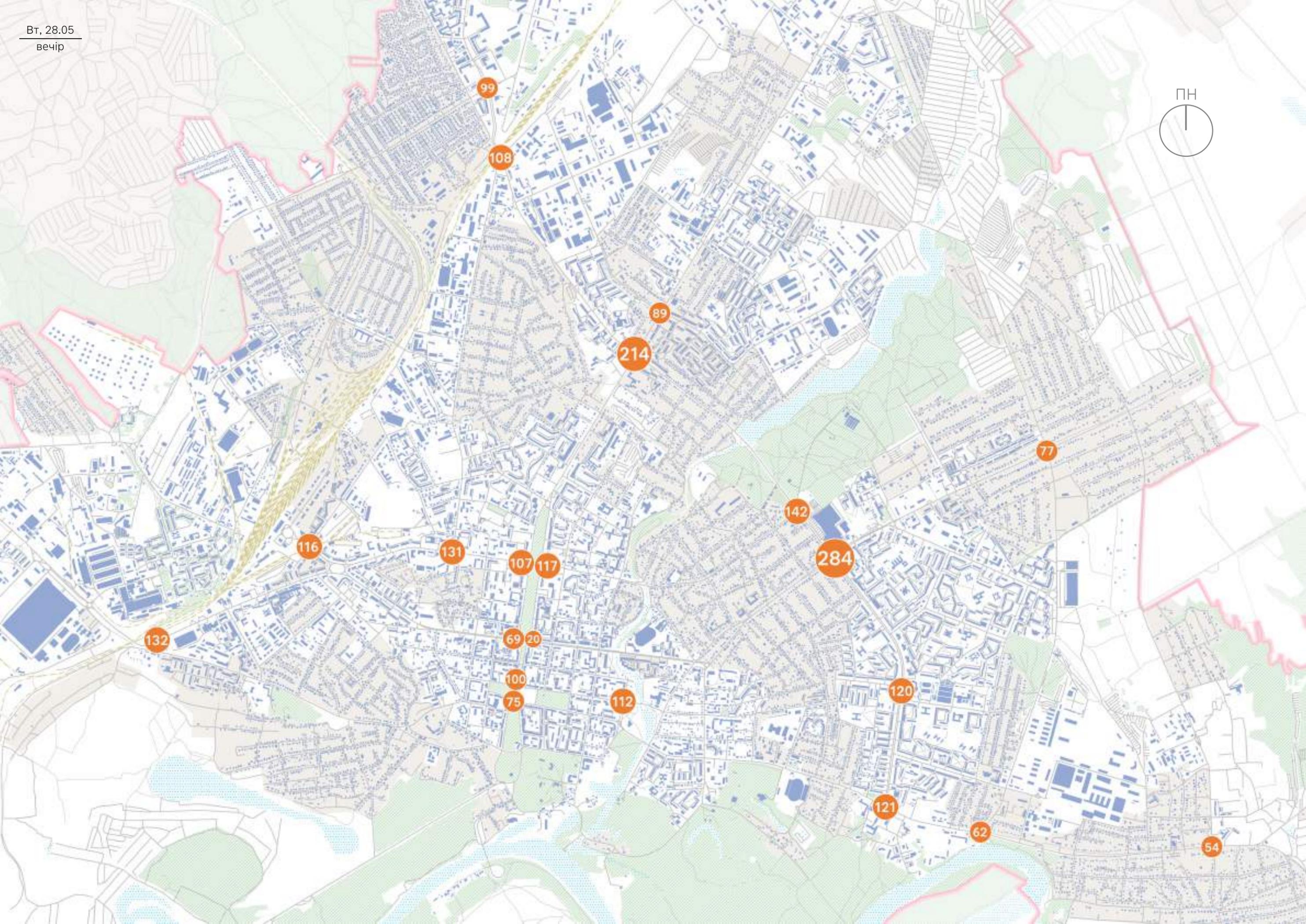
Святення Плакса

Максим Стьоко

ГО «Еко Місто Чернігів»

ГО «Еко Місто Чернігів»





132

116

131

107

117

69

20

100

75

112

99

108

89

214

142

284

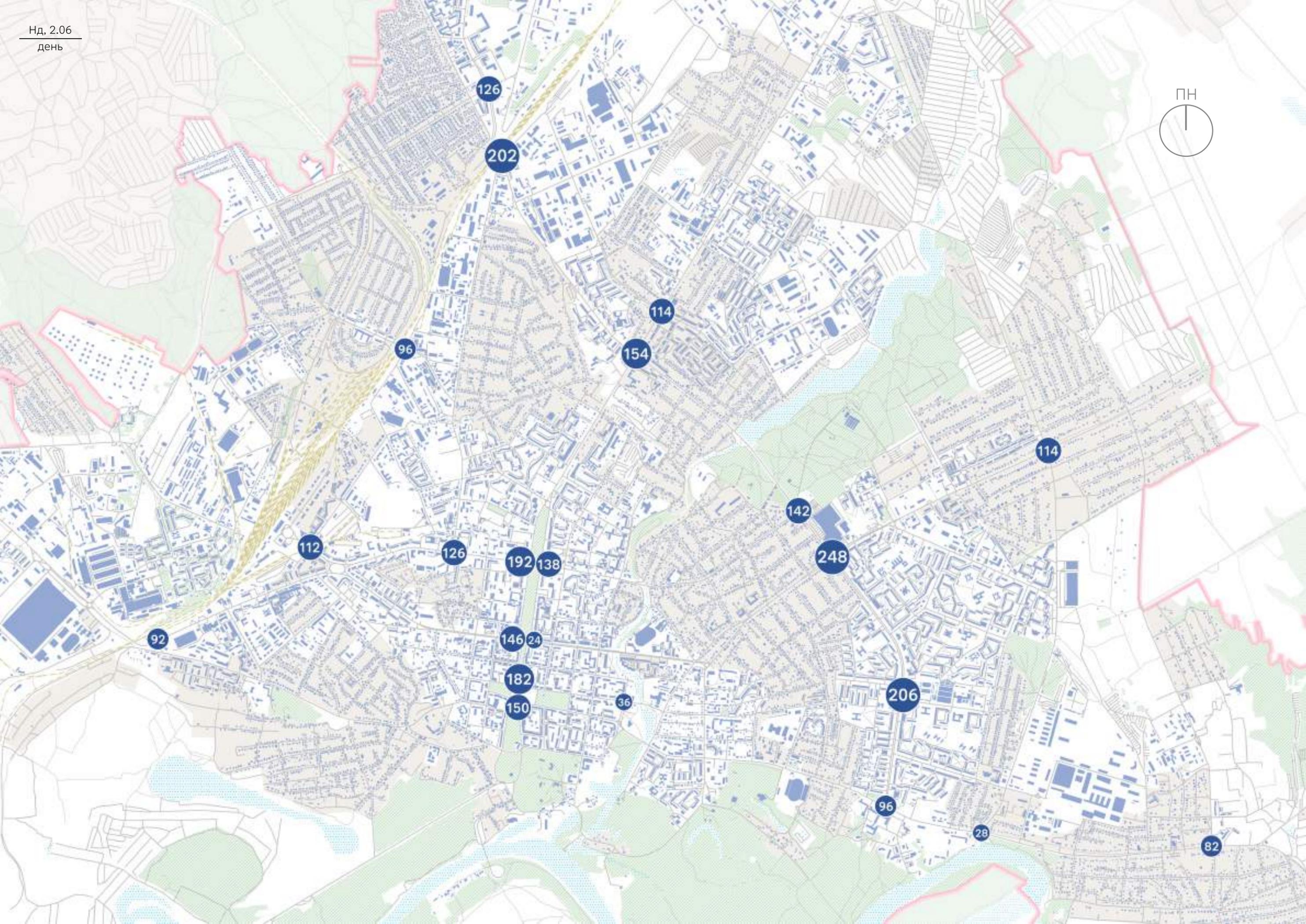
120

121

62

77

54



Зібрані під час підрахунку дані розкрили неочевидні паттерни наявного руху велосипедистів та користувачів легкого персонального транспорту в Чернігові. Загальний розподіл інтенсивності руху визначених користувачів показує найбільшу їхню концентрацію на двох важливих містопланувальних осях Чернігова — вулиці Івана Мазепи та хорді вздовж вулиць Незалежності, Козацької, Героїв Чорнобиля і проспекту Левка Лук'яненка.

Просторово-часовий розподіл поїздок велосипедом та легким персональним транспортом в Чернігові має низку цікавих особливостей. Найменшою є інтенсивність руху в будень зранку, коли здебільшого відбуваються робочі поїздки. У середньому в 1,4 раза зростає інтенсивність у вечірній час будня, а в обід вихідного дня вона є вищою в 1,7 раза. Винятком є перехрестя передусім на периферії міста, наприклад, вулиця Шевченка — вулиця Кільцева. Також зафіксовано відносно низьку інтенсивність руху велосипедистів та користувачів легкого персонального транспорту у вихідний на одному перехресті в центрі — на перетині вулиці Гетьмана Полуботка та вулиці Василя Тарновського. Загалом центральна частина Чернігова виразно наповнюється велорухом саме у вихідні. Натомість, у будні значно більш інтенсивний рух через перехрестя вулиці Ріпкинської і вулиці Старобілоуської в західній частині міста, що може бути пов'язано з недостатнім покриттям цієї частини міста громадським транспортом. Найбільш навантаженим велорухом є перехрестя проспекту Михайла Грушевського — проспекту Левка Лук'яненка, яке, натомість, не має велосипедної мережі.

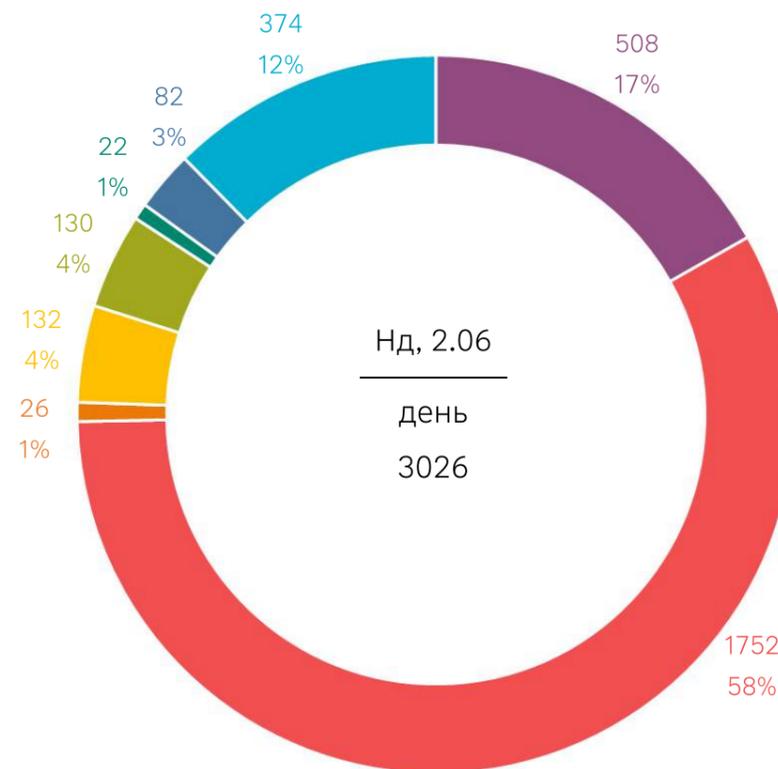
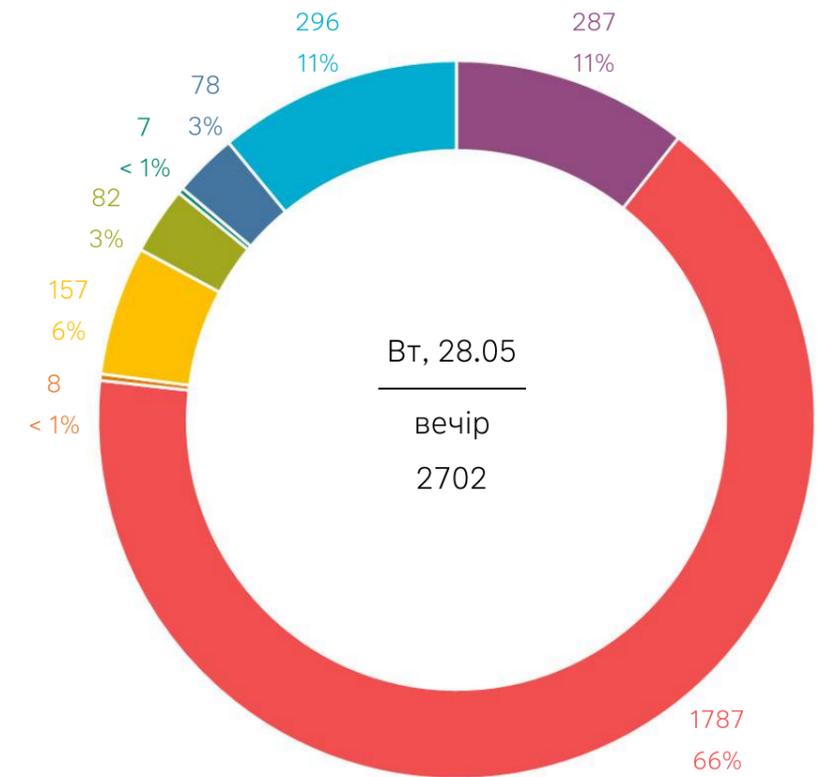
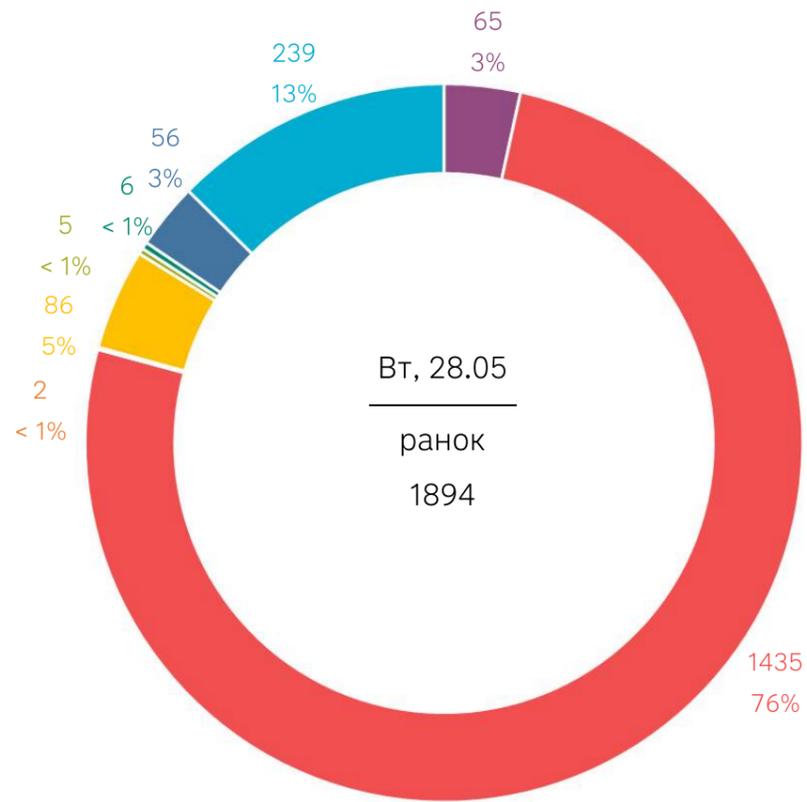
Аномально низькою з-поміж сусідніх перехресть є інтенсивність на точці підрахунку просп. Миру — просп. Перемоги біля готелю «Україна». При аналізі результатів обліку не вдалося встановити реальні причини таких показників — моніторинг велоруху в подальшому повинен виправити цю неточність.

На 2/3 досліджуваних перехресть наразі наявна веломережа у вигляді велодоріжок або велосмуг на всіх або окремих напрямках. При цьому, вона не всюди є привабливою для використання, що призводить до несанкціонованого нехтування нею з боку користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту. Останніми роками веломережа в Чернігові активно влаштовується саме під час реконструкції перехресть, не продовжуючи її при цьому прилеглими вулицями в рамках реорганізації дорожнього руху. З іншого боку, веломережа може закінчуватися просто перед перехрестям, не забезпечуючи безпечний проїзд велосипедистами через конфліктні точки. Аби уникнути подвійного перелаштування між місцями руху при русі через такі перехрестя, велосипедисти часто продовжують їхати проїзною частиною або тротуаром. Така ситуація спостерігається на перехрестях вул. Олександра Довженка – вул. Івана Мазепи, просп. Миру – вул. Магістратська – вул. Гетьмана Полуботка, вул. Івана Мазепи – вул. Любецька, просп. Миру – просп. Перемоги (з боку Головоштамту), просп. Перемоги – просп. Левка Лук'яненка – вул. Всіхсвятська, вул. Шевченка – вул. Івана Виговського, вул. Кільцева – просп. Михайла Грушевського, просп. Левка Лук'яненка – вул. Київська, просп. Миру – вул. Козацька – вул. Героїв Чорнобиля. Найбільш активно ухиляються від її використання користувачі ЛПТ та спортивних велосипедів, а використовують діти і користувачі міських велосипедів. Натомість, умови дорожнього руху спонукають користувачів дорослого віку використовувати тротуари частіше на перехрестях просп. Перемоги – вул. Жабинського,

просп. Левка Лук'яненка – просп. Перемоги – вул. Всіхсвятська, просп. Левка Лук'яненка – просп. Михайла Грушевського, просп. Левка Лук'яненка – вул. Київська, просп. Миру – вул. Козацька – вул. Героїв Чорнобиля, просп. Миру – вул. Лютна, а також перехрестя вул. Любецька – вул. Козацька у вихідний.

Серед категорій користувачів значно переважають міські велокористувачі. Цей простий факт доводить, що велосипед використовується з різною метою і не обов'язково потребує спеціального одягу чи спорядження. Причому, найбільша частка міських велокористувачів — понад 3/4 від загального велоруху — спостерігалася саме в ранкову годину пікового навантаження в будень, що підтверджує використання такого транспорту в тому числі для робочих поїздок. До вечора будня та особливо у вихідний частка інших користувачів у мережі значно зростає. Другою найбільш поширеною категорією є водії легкого персонального транспорту, а їхня частка у досліджувані часові періоди майже не змінюється. Натомість, у вихідний різко зростає частка дітей на велосипедах — у 6 разів в порівнянні з ранком будня. Діти також є більш активними впродовж будня ввечері — тоді їхня частка є вищою за ранок майже в 4 рази. Схожа ситуація і в кур'єрів на велосипедах — попит на їхні послуги є вищим наприкінці робочого дня та у вихідні. Користувачі спортивних й електричних велосипедів складають відносно низький відсоток, який є майже незмінним у часі, однак в абсолютному відношенні є вищим у 1,5-1,8 раза ввечері в будень та у вихідний. Найменшу частку у велорусі — в межах 1% — складають користувачі вантажних та прокатних велосипедів. Велосипедний прокат наразі не є поширеним сервісом у Чернігові, а поодинокі зафіксовані велосипеди належать локальним веломагазинам.

У просторовому відношенні були виявлені такі особливості категорійного розподілу велосипедного руху в Чернігові. Діти на велосипедах зранку в будень є неактивними, однак ввечері вони активно рухаються вздовж проспекту Михайла Грушевського та на поодиноких вузлах у центрі міста, у вихідний — майже по всьому центру міста. Міські велокористувачі рухаються радіальними вулицями від житлових масивів на периферії міста до його центру. Особливо велика їхня частка в напрямку західної частини міста за браком там наразі громадського транспорту. Прокатні велосипеди було зафіксовано лише на найбільш навантаженому в місті перехресті проспекту Левка Лук'яненка – проспекту Михайла Грушевського, а також перехресті проспекту Миру – вулиці Шевченка в центрі міста та перехрестя вулиці Шевченка – вулиці Івана Виговського і проспекту Миру – вулиці Лютної біля віддалених житлових масивів. Велоспортсмени часто користуються тим самим перехрестям проспекту Миру – проспекту Перемоги (біля готелю «Україна»), а також вздовж проспекту Миру і кільцевою розв'язкою на вулиці Незалежності. Велокур'єри активно рухаються у межах Красної площі, на вулиці Незалежності та вулиці Івана Мазепи. Поодинокі користувачі вантажних велосипедів активні на вулиці Мазепи в напрямку Шерстянки, біля Привокзального ринку та на проспекті Миру. Власники електровелосипедів обирають для руху вулиці Київську і Мазепи, проспект Миру, а також кільцеву розв'язку на вулиці Незалежності. Найбільше ЛПТ спостерігається на перетинах найважливіших вулиць міста — проспектів Миру і Левка Лук'яненка та вулиць Козацької й Івана Мазепи.



-  **Діти**
-  **Міські велосипеди**
-  **Прокатні велосипеди**
-  **Спортивні велосипеди**
-  **Кур'єри**
-  **Вантажні велосипеди**
-  **Електричні велосипеди**
-  **ЛПТ**

ПОРТРЕТ КОРИСТУВАЧА

Для актуалізації існуючого досвіду використання велосипедного та легкого персонального транспорту в Чернігівській територіальній громаді було проведено опитування, участь у якому взяли 3234 респонденти. Опитування проводилося у лютому 2025 року в онлайн-форматі. За результатами опитування складено модальний портрет користувача велосипедного та легкого персонального транспорту. Актуальні матеріали порівняно з результатами опитування користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту міста Чернігів, проведеного у червні 2022 року.

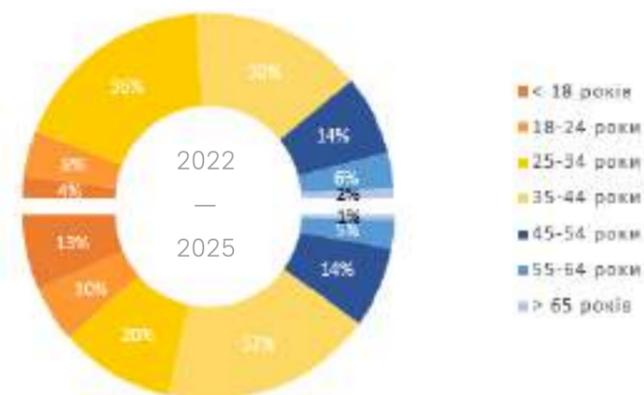
За статеву ознакою майже 70% респондентів ідентифікували себе як жінки, а 30% як чоловіки, тоді як 2022 року розподіл був з незначним переважанням чоловіків на рівні 52%. Основна частка відповідей припадає на респондентів середнього віку — від 25 до 44 років, відповідно 66% у 2022 році та 57% у 2025 році. Більшість опитаних мають власний велосипед (96% у 2022 році та 87% у 2025 році), засобами ЛПТ володіють 8,5% та 7,1% відповідно. При цьому спостерігається підвищення рівня автомобілізації з 35% до 44% опитаних. Зниження частки осіб, які щонайменше декілька разів на тиждень пересуваються велосипедом або ЛПТ, з 85% до 41% опитаних можна пояснити проведенням опитування 2022 року після деблокади Чернігова і відсутності функціонування громадського транспорту. Це ж стосується поїздок на роботу або навчання, частка яких зменшилася з 30% до 19%.

Прийнятна для користувачів відстань поїздок велосипедом або ЛПТ у понад 2/3 випадків обмежується 15 км, причому відстань 5-10 км вважають оптимальною незмінно третина користувачів. У випадку відсутності велосипедної мережі на вулиці до 9% користувачів стали частіше використовувати для руху тротуари замість проїзної частини. Наявну в Чернігові мережу велосипедних шляхів більше половини опитаних оцінюють позитивно, однак зазначають, що її наразі недостатньо. При цьому за останні 2,5 роки різко впала частка людей, які принципово не використовують велосипедні доріжки і смуги, натомість зростає попит на її подальше влаштування. З-поміж негативних характеристик наявної веломережі користувачі найбільше відзначають можливість руху пішоходів велодоріжками (88% / 80%) та паркування автомобілів на велосипедних смугах (88% / 80%), а також відсутність велопереїздів (56% / 49%). Серед вимог до неї наразі висувається передусім безперервність, однак до цього головним критерієм було влаштування велосипедних доріжок окремо від пішохідних тротуарів. Загалом серед перспективних форм веломережі користувачі надають перевагу двостороннім велосипедним доріжкам і велосипедним смугам на проїзній частині.

На думку користувачів, розміщувати велосипедні парковки необхідно біля різних типів закладів — послуг, торгівлі, а також офісів та підприємств. Зростає попит на встановлення велосипедних парковок для закладів освіти. 76% опитаних вважають доцільним розміщення станцій технічного обслуговування велосипедів, цей показник зріс на 8%. За встановлення фонтанчиків з питною водою на основних веломаршрутах висловилися 3/4 респондентів. Натомість, влаштування окремих велосипедних світлофорів на перехрестях вважають доцільним лише 24% / 28% користувачів.

Попит на користування сервісами прокату велосипедів та електросамокатів підвищився з 43% до 49%. При цьому однозначна зацікавленість щодо велосипедного прокату, який наразі в місті відсутній, зросла у 2 рази. З-поміж тих, хто планує використовувати прокатні сервіси, понад половина респондентів будуть чергувати прокатний і власний велосипедний транспорт або ЛПТ.

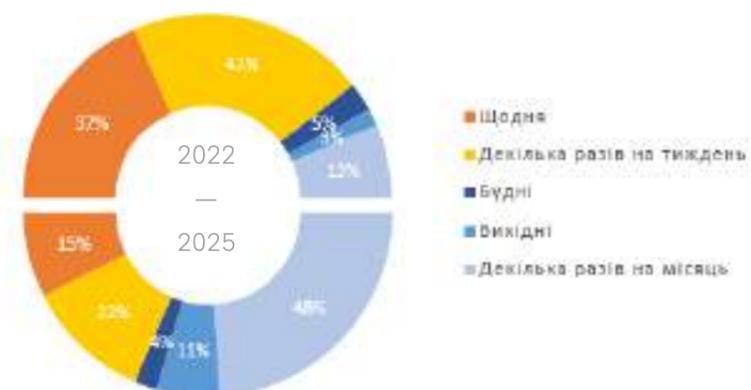
ВІК



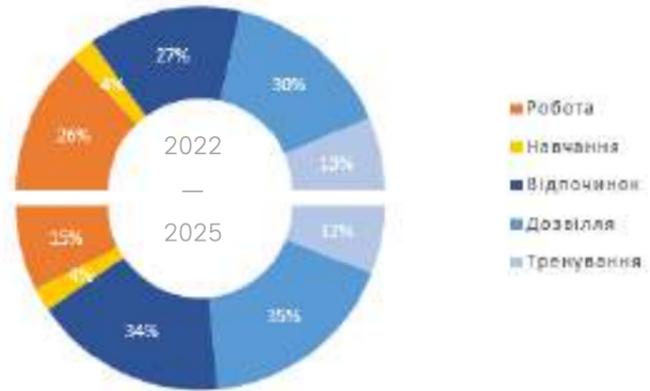
НАЯВНІСТЬ ПОСВІДЧЕННЯ ВОДІЯ



ПЕРІОДИЧНІСТЬ ПЕРЕСУВАННЯ ВЕЛОТРАСПОРТОМ



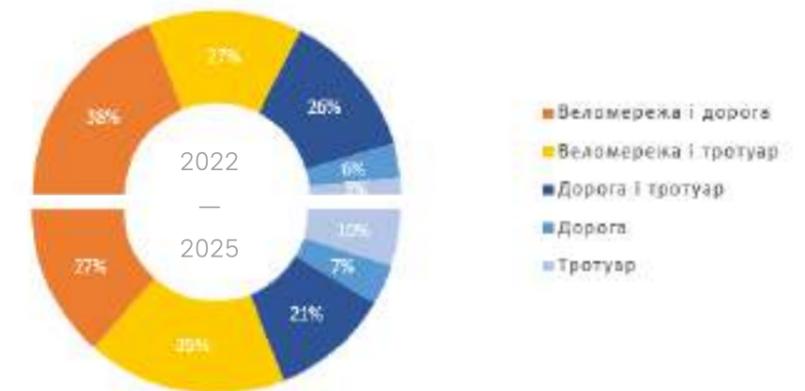
МЕТА ПОЇЗДОК



ПРИЙНЯТНА ВІДСТАНЬ ПОЇЗДОК



МІСЦЕ ПЕРЕСУВАННЯ



ОЦІНКА НАЯВНОЇ ВЕЛОМЕРЕЖІ



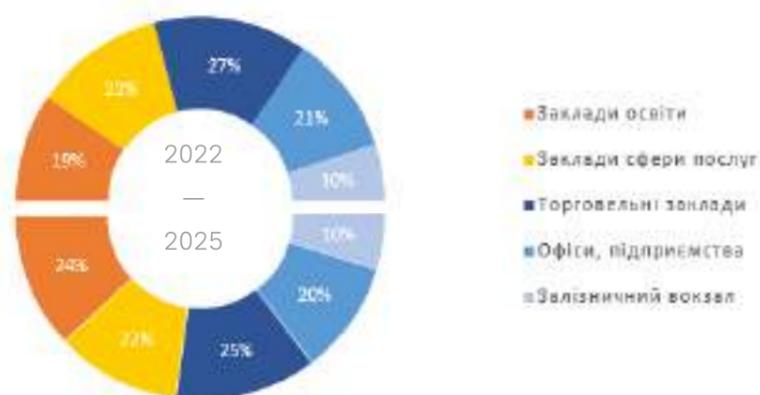
ВИМОГИ ДО «ІДЕАЛЬНОЇ» ВЕЛОДОРІЖКИ



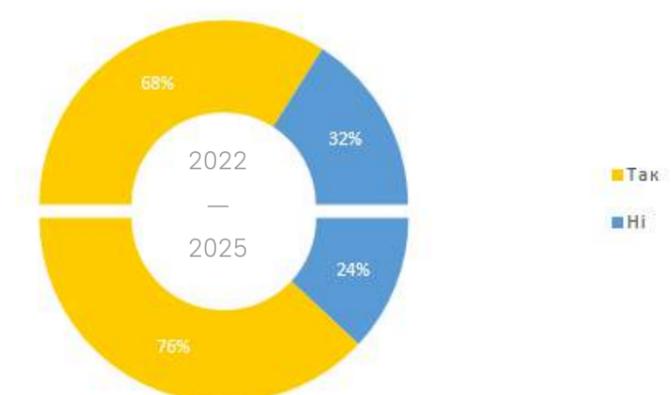
ПРИЙНЯТНІ ФОРМИ ВЕЛОМЕРЕЖІ



МІСЦЯ ВСТАНОВЛЕННЯ ВЕЛОПАРКОВОК



НЕОБХІДНІСТЬ ВСТАНОВЛЕННЯ ВЕЛОСТО

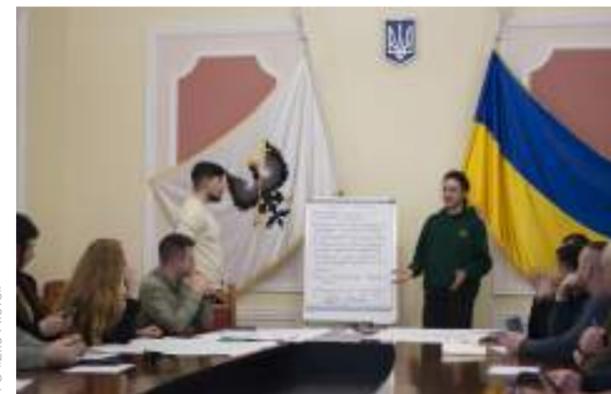
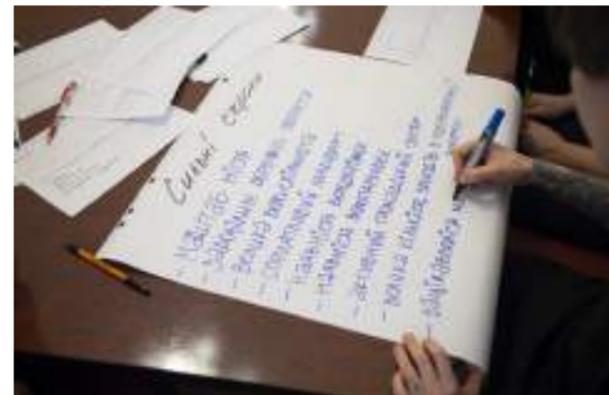


SWOT – АНАЛІЗ

SWOT аналіз — це метод стратегічного планування, який полягає у виявленні факторів внутрішнього та зовнішнього середовища досліджуваного об'єкта та поділу їх на чотири категорії: Strengths (сильні сторони), Weaknesses (слабкі сторони), Opportunities (можливості) і Threats (загрози). Сильні та слабкі сторони є чинниками внутрішнього середовища об'єкта аналізу (тобто такими, на які здатний вплинути сам об'єкт); можливості та загрози є факторами зовнішнього середовища (тобто такими, які можуть вплинути на об'єкт ззовні й при цьому не контролюються об'єктом). Водночас сильні сторони і можливості об'єднують фактори, які позитивно впливають на об'єкт, натомість слабкі сторони і загрози — негативно. Такий аналіз є обов'язковим елементом партисипативного планування для синергії між владою, фахівцями та місцевими мешканцями (безпосередніми користувачами) для фіксування реальної картини міста та громади у контексті планування розвитку велосипедної інфраструктури.

SWOT аналіз розвитку велосипедної інфраструктури Чернігівської міської територіальної громади був проведений як складова частина стратегічної сесії у березні 2025 року, учасниками якої стали представники міської ради і її виконавчих органів, комунальних і приватних підприємств міста, громадські організації та активні користувачі велотранспорту, що мешкають у Чернігівській громаді. Зазначені фактори учасниками стали основою для документу Плану. Однозначною перевагою Чернігова є наявність первинної веломережі, яка в основному вписана у сформований дизайн-код вулиць. Поширені велосипедні парковки, зокрема протягом 2023-2024 років їхня кількість в місті зростає вдвічі. У громаді наявна активна вело-спільнота та велика кількість велокористувачів, що було підтверджено підрахунком навесні-влітку 2024 року. У міській владі є політична воля щодо розвитку велоінфраструктури, триває транспортна реформа. Громада є компактною, а відстані до центрів сусідніх територіальних громад є прийнятними для велоруку. Його також стимулює ландшафт міста, задовільне дорожнє покриття та вуличне освітлення. З-поміж слабких сторін характерними є наявність попередніх застарілих рішень з облаштування веломережі, подекуди неякісне утримання та її зношеність. Наявна веломережа не поєднана в суцільні веломаршрути, також відсутній громадський велопрокат. На організаційному рівні наразі слабкість громади полягає у відсутності ідейного лідера та рушія змін в міській раді.

Головний потенціал розвитку велосипедної інфраструктури в Чернігівській громаді полягає в удосконаленні наявної та влаштуванні нових ділянок веломережі, в тому числі з використанням досвіду партнерських міст. Доступними є відносно дешеві та швидкі зміни та покращення щодо розвитку велосипедної інфраструктури. Перспективною є експлуатація туристичного потенціалу міста та рекреаційних зон в долині Десни для залучення користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту та підвищення позиціонування міста. У перспективі велоінфраструктура повинна сприяти здоровому способу життя, розвантаженню вулично-дорожньої мережі та громадського транспорту та формуванню сучасного погляду на простір міста. Серед загроз розвитку велосипедної інфраструктури мешканці Чернігівської територіальної громади назвали продовження війни та близькість до білоруського кордону, політичну кризу всередині міста та низький рівень синхронізації різних учасників процесу впровадження Плану. Також учасники наголосили на перспективі підвищення автомобілізації та, відповідно, зниження безпеки дорожнього руху, в тому числі внаслідок недостатнього рівня знань та дотримання Правил дорожнього руху.



1	2
3	4
5	6

- 1 — 3. Робота в командах по напрямках SWOT- аналізу
4. Презентація напрацювань по напрямку Слабких сторін
5. Обговорення сильних сторін Чернігівської громади
6. Презентація зведених результатів команди по напрямку «Зпгрози»

СИЛЬНІ СТОРОНИ

- компактний масштаб міста / невеликі відстані пересування
- задовільне дорожнє покриття та освітлення
- сформований дизайн код інфраструктури вулиць
- велика велоспільнота
- сприятливий для велоруку ландшафт
- наявність веломережі
- наявність велопарковок
- активний громадський сектор
- заходи з популяризації велоруку
- зацікавленість молоді та дітей
- політична воля щодо розвитку велосипедної інфраструктури
- наявність та потенціал рекреаційних та зелених зон
- європейські цінності та стандарти
- велика кількість велосипедистів

МОЖЛИВОСТІ

- удосконалення наявної веломережі
- залучення зовнішнього фінансування
- застосування досвіду міст-побратимів
- збільшення кількості велотуристів
- залучення експертів з інших міст та країн
- позитивний вплив на екологію
- покращення позиціонування міста на міжнародній арені
- розвантаження вулично-дорожньої мережі та громадського транспорту
- сприяння здоровому способу життя
- покращення комфорту містян «місто для людей»
- розвиток велоспільноти
- інший погляд на простір міста
- прості та дешеві / швидкі зміни та покращення
- додаткова супутня велоінфраструктура
- створення системи велопрокату
- створення зручної для користувачів мапи веломережі

СЛАБКІ СТОРОНИ

- наявні попередні застарілі та неякісні інфраструктурні та планувальні рішення
- неякісне утримання та зношеність покриття веломережі
- веломережа є не в усіх районах міста
- неякісна / недостатня кількість велопарковок та велоСТО
- низький рівень цінності розвитку велоінфраструктури
- несистемна просвітницька робота
- відсутність ідейного лідера та рушія змін
- відсутність маршрутного орієнтування для туристів та велосипедистів
- обмеження фінансування, пов'язане з воєнними діями
- відсутність розмітки та знаків на веломережі
- відсутність велопрокату
- неконтрольоване та хаотичне паркування

ЗАГРОЗИ

- продовження війни
- обмеження фінансування
- політична загроза
- недостатній рівень велокультури
- недостатній рівень знань і дотримання ПДР
- збільшення автомобілізації
- погіршення безпеки на дорогах
- недостатня велоосвіта для дітей
- низький рівень синхронізації різних учасників процесу
- зменшення кількості велопарковок
- страх крадіжки
- непоєднані в єдину мережу частини велоінфраструктури
- велосипедний рух «не на часі» та не в фокусі уваги
- корупція залучених учасників процесу

НАЯВНА ВЕЛОМЕРЕЖА

Враховуючи доволі компактні розміри міста і відсутність складного рельєфу, Чернігів ідеально підходить для розвитку велосипедного руху. Місто стало одним з перших в Україні, де велосипедну мережу почали впроваджувати комплексно. Вперше у 2015 році було облаштовано двосторонню велосипедну доріжку протяжністю 850 м на вул. Івана Мазепи від пл. Перемоги до вул. Любецької. З 2018 року велосипедна мережа активно розвивалася за рахунок впровадження велосипедних смуг на вулицях Олександра Довженка, Шевченка. Цей процес відбувався паралельно зі зміною державних будівельних норм і стандартів, однак у реалізованих проєктах спостерігаються застарілі підходи до веломережі. Зокрема, перші в Чернігові велосипедні смуги мали ширину 1,0 м і не мали смуги безпеки при розміщенні вздовж зони паркування для автотранспорту. Тому, відзначаючи первинні успіхи Чернігова в організації веломережі, реалізовані вулиці потребують перегляду й актуалізації проєктних рішень.

Центральну площу Чернігова — Красну — було комплексно реконструйовано у 2019 році. Крім упорядкування руху транспорту і пішоходів, було влаштовано велосипедні смуги, які пов'язали всі прилеглі вулиці. Так, у найближчих кварталах проспекту Миру, а також вулиць Шевченка, Магістратської і Княжої так само було прокаладено велосипедну мережу. Для збереження архітектурної спадщини площі проїзну частину було замощено клінкерною цеглою з рудим забарвленням, а велосипедні смуги — гармонійно з червоних безфаскових фігурних елементів мостіння. Це стало відправною точкою для формування автентичного чернігівського дизайн-коду велосипедних доріжок.

У 2018 році було проведено реконструкцію Київського шосе на в'їзді до Чернігова від просп. Миру до вул. Лісковицької. Влаштовані там велосипедні доріжки поєднують в собі так само функцію пішохідних тротуарів за їхньої відсутності. У 2023 році цей напрямок було доповнено спільними велопішохідними доріжками на новозбудованому Київському мосту через річку Десна, однак ділянка протяжністю 1,5 км до нього не має облаштованого узбіччя та мало придатна для велосипедного руху. У 2020 році на односторонній вулиці Ремісничій від просп. Перемоги до вул. Князя Чорного було організовано одну з перших в Україні велосипедних смуг зустрічного напрямку. При цьому, на велосипедних смугах в місцях їхніх перетинів з перпендикулярними вулицями і виїздами з прилеглих територій повсюдно влаштовувалися велосипедні переїзди, на відміну від велосипедних доріжок.

Більшість велосипедних доріжок у Чернігівській громаді влаштовуються за єдиним дизайн-кодом. Крім первинного елемента — червоних безфаскових фігурних елементів мостіння — він з часом був доповнений дорожньою розміткою з таких самих елементів покриття білого кольору. Таке покриття не лише є естетично більш привабливим для міста в порівнянні з асфальтом, а й простішим у перспективі проведення ремонтних робіт, а також нівелює потребу в щорічному поновленні дорожньої розмітки.

У 2023 році було розроблено проєктно-кошторисну документацію з влаштуванням велосипедної інфраструктури на вулицях Єлецькій, Шевченка (від Красної площі до вул. Олега Міхнюка), Гетьмана Полуботка, Василя Тарновського (між вулицями Шевченка і Гетьмана Полуботка) і Київській загальною протяжністю 11,0 км. Ці ділянки є частинами перспективних велосипедних маршрутів і підлягають реалізації відповідальними службами громади.

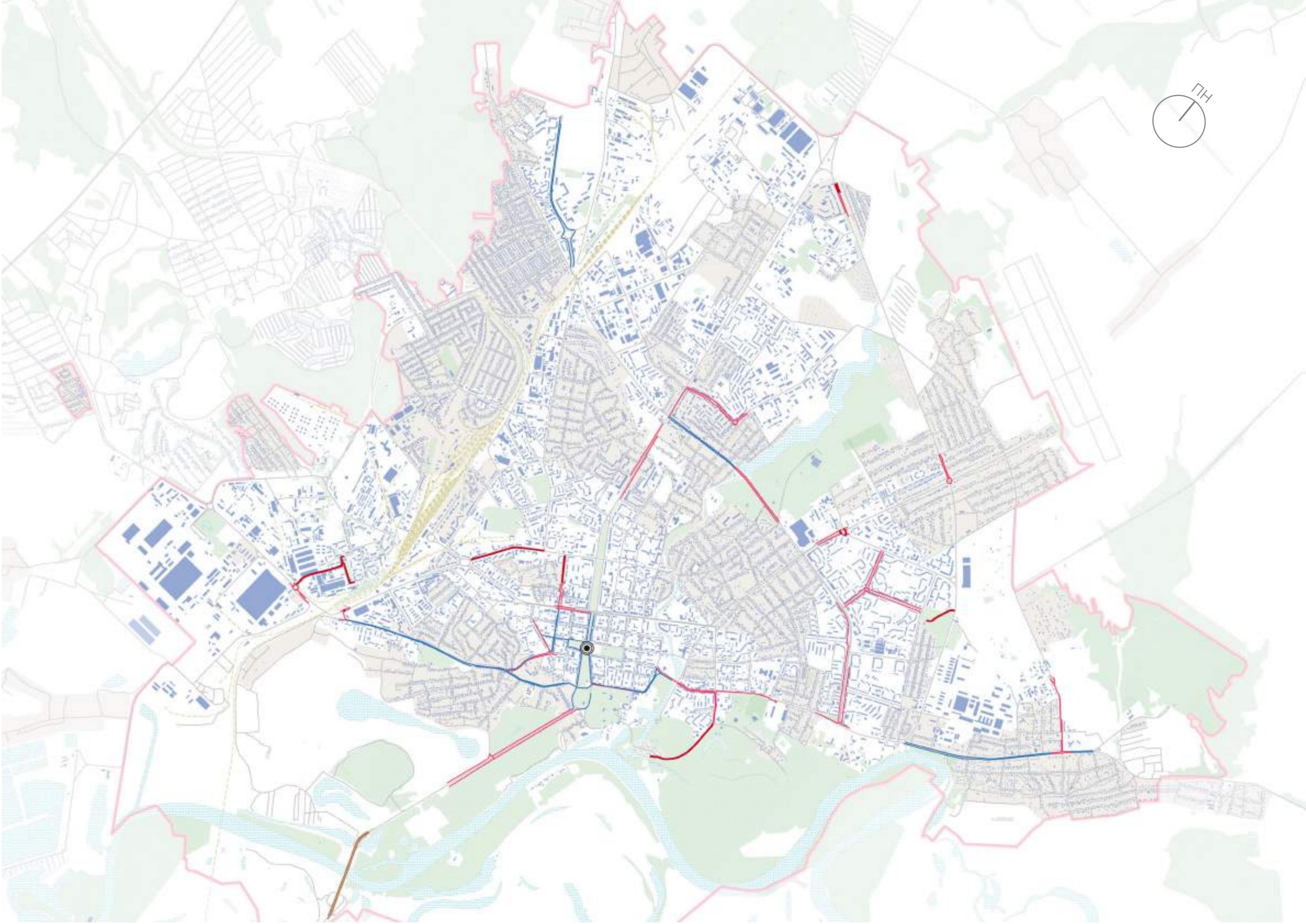
Загальна протяжність: **51,8 км**

Велосипедні смуги: **21,1 км**

Велодоріжки односторонні: **24,4 км**

Велодоріжки двосторонні: **3,7 км**

Велопішохідні доріжки: **2,6 км**



ПРОЄКТНА ВЕЛОМЕРЕЖА

Створення суцільної велосипедної мережі в Чернігівській громаді відбуватиметься на основі вже влаштованих велосипедних смуг і доріжок, поєднуючи їх в єдину мережу. Це має стосуватися як транспортних велосипедних шляхів — міських і міжміських маршрутів, так і рекреаційних та туристичних велосипедних маршрутів. Відповідно до чинних нормативних документів, велосипедну мережу слід влаштовувати на територіях житлових і промислових районів, комунально-складських зон, на магістральних дорогах та вулицях, вулицях і дорогах місцевого значення, селищних та сільських, а також тих, що забезпечують під'їзд велосипедистів до житлових і громадських споруд, промислових підприємств, об'єктів масового відвідування, інших об'єктів та інфраструктури. Проектна велосипедна мережа повинна бути інтегрована у генеральний план міста Чернігова, комплексну схему транспорту і детальні плани територій, а також постійно бути інтегральною частиною проєктів організації дорожнього руху.

Велосипедна мережа Чернігівської територіальної громади формується за принципом ієрархічності з поділом на рівні, де кожна вулиця має свою функцію і пріоритет. Проектна веломережа Чернігова поділяється на міську, районну і квартальну. Така структура сприятиме ефективному і безпечному використанню велосипедної інфраструктури.

Міська велосипедна мережа є основою шляхів для велотранспорту, вона має найвищий пріоритет для розвитку, сполучає житлові райони з центром міста, а також забезпечує швидке і безпечно пересування між районами та важливими об'єктами загальноміського значення. Така мережа, як правило, представлена велосипедними доріжками та смугами і розрахована на швидкість 15-25 км/год з мінімальними витратами часу за рахунок влаштування прямими траєкторіями. Саме ця категорія мережі є основою для організації міських велосипедних маршрутів.

Районна веломережа – друга за пріоритетністю, вона охоплює житлові райони і мікро-райони центру територіальної громади. Швидкість пересування районною веломережею становить 15-20 км/год. Мета цієї веломережі — сполучати внутрішні частини районів міста з міською веломережею та з важливими інфраструктурними і соціальними об'єктами. Форма велоруку для районної веломережі обирається залежно від умов конкретної вулиці — це можуть бути як велосипедні доріжки або смуги, так і рекомендовані велосипедні коридори у стиснених умовах.

Квартальна веломережа призначена для пересування всередині кварталів та виїздів з житлових вулиць до районної і міської веломережі. Її мета — забезпечити безпечний і комфортний початок і завершення руху для велосипедистів до кожної будівлі в населеному пункті. Швидкість пересування по такій веломережі може становити до 15 км/год, а мінімальні витрати часу — 60 с/км. Типовою формою квартальної веломережі є рекомендовані велосипедні коридори, однак у садибній забудові за відсутності транзитного руху і простору проїзної частини прийнятною є організація житлових зон.

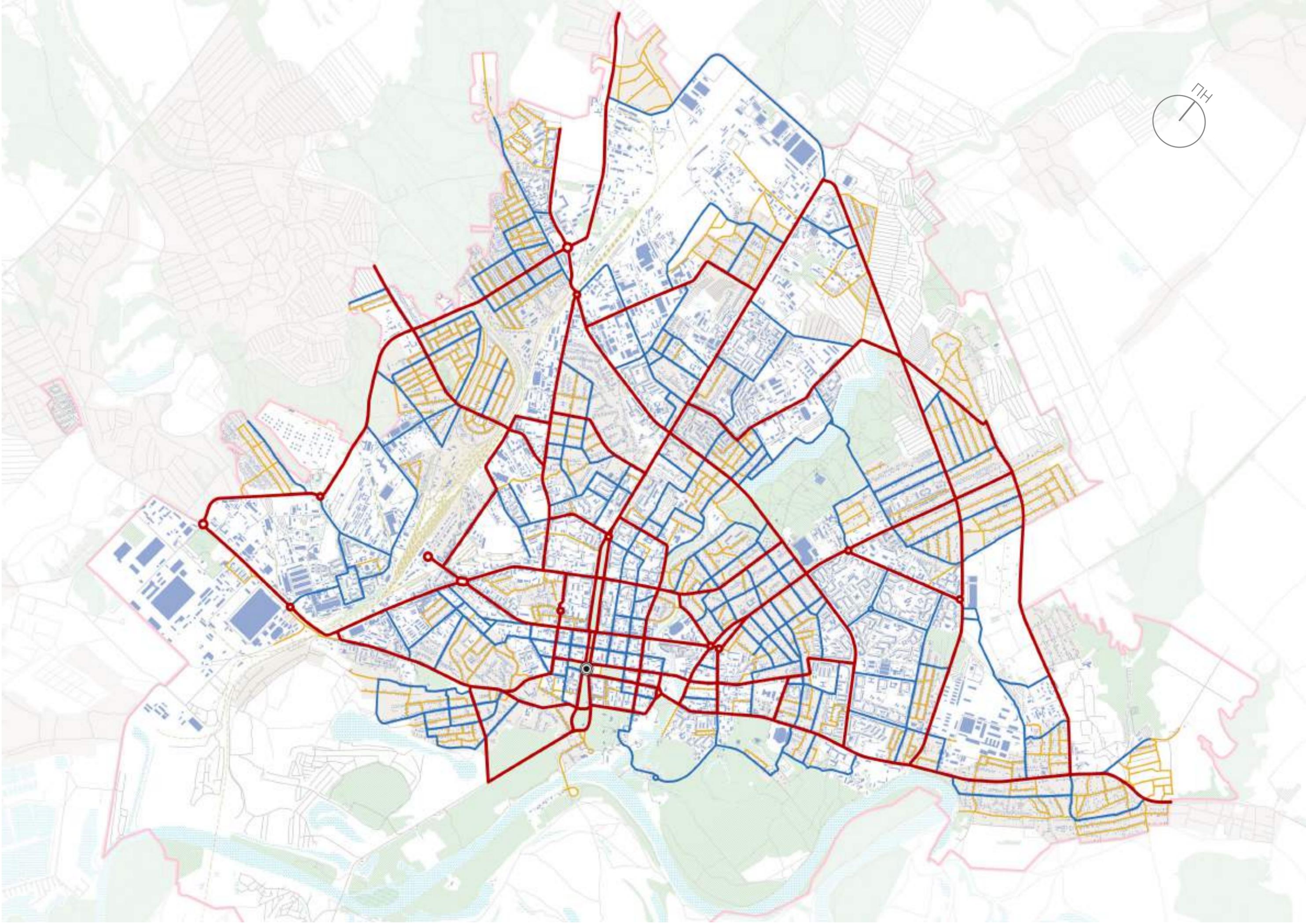
Проєктна веломережа Чернігівської громади нараховує 335,8 км шляхів, до них прилучаються 281,2 км веломаршрутів до інших населених пунктів. На цій основі влаштовуються 79,5 км рекреаційних і 43,2 км туристичних веломаршрутів.

Загальна протяжність: **335,8 км**

Міська веломережа: **94,8 км**

Районна веломережа: **112,9 км**

Квартальна веломережа: **128,1 км**



МІСЬКА ВЕЛОМЕРЕЖА

1-ої Танкової Бригади вулиця
Анатолія Шкурка вулиця
В'ячеслава Чорновола вулиця
Василя Тарновського вулиця
Героїв Чорнобиля вулиця
Гетьмана Полуботка вулиця
Глібова вулиця
Гонча вулиця
Елеваторна вулиця
Єлецька вулиця
Жабинського вулиця
Івана Виговського вулиця
Івана Мазепи вулиця
Інструментальна вулиця
Київська вулиця
Київське шосе
Кільцева вулиця
Князя Чорного вулиця
Козацька вулиця
Котляревського вулиця
Курсанта Єськова вулиця
Левка Лук'яненка проспект
Леоніда Пашина вулиця
Литовська вулиця
Лісковицька вулиця
Льотна вулиця
Любецька вулиця
Любомира Боднарука вулиця
Магістратська вулиця
Мартина Небаби вулиця
Миру проспект
Михайла Грушевського проспект
Народного Руху вулиця
Незалежності вулиця
Оборонців Чернігова вулиця
Олега Міхнюка вулиця
Олександра Довженка вулиця
Олександрівська вулиця
Перемоги проспект
Преображенська вулиця
Ремісничка вулиця
Ріпкинська вулиця
Старобілоуська вулиця
Тероборони вулиця
Тролейбусна вулиця
Франка вулиця
Шевченка вулиця



РАЙОННА ВЕЛОМЕРЕЖА

2-й кілометр вулиця
3-тя Радіозаводська вулиця
Алексєєва вулиця
Анатолія Погрібного вулиця
Андрія Мовчана вулиця
Архітектурна вулиця
Багряного вулиця
Балицького вулиця
Батуринська вулиця
Берегова вулиця
В'ячеслава Радченка вулиця
В'ячеслава Черновола вулиця
Варзара вулиця
Василя Будника вулиця
Василя Прохорського вулиця
Василя Стуса вулиця
Василя Тарновського вулиця
Верені вулиця
Весняна вулиця
Ветеринарна вулиця
Воздвиженська вулиця
Волковича вулиця
Володимира Коваленка вулиця
Всіхсвятська вулиця
Гайовий провулок
Гельсінської Спілки вулиця
Геологічна вулиця
Героїв Крут вулиця
Героїв Маріуполя вулиця
Гоголя вулиця
Гонча вулиця
Громадська вулиця
Дем'яна Ігнатовича вулиця
Дмитра Самоквасова вулиця
Дніпровська вулиця
Добровольців вулиця
Довга вулиця
Євгена Калити вулиця
Євгена Онацького вулиця
Єлецька вулиця
Забарівська вулиця
Заводська вулиця
Заньковецької вулиця
Захисників України вулиця
Зелена вулиця
Земська вулиця
Івана Виговського вулиця
Івана Рашевського вулиця
Ігоря Качуровського вулиця
Ігоря Самострова вулиця
Іллінська вулиця
Інженерна вулиця

Іоанна Максимовича вулиця
Карпенка-Карого вулиця
Каштанова вулиця
Квітки Цісик вулиця
Кибальчича вулиця
Кленова вулиця
Княжа вулиця
Комунальна вулиця
Космонавтів вулиця
Костомарівська вулиця
Коцюбинського вулиця
Кочерги вулиця
Красносільського вулиця
Кривоноса вулиця
Кропивницького вулиця
Курганна вулиця
Куренівка вулиця
Леоніда Могучова вулиця
Лугова вулиця
Льотна вулиця
Любомира Боднарука провулок
Магістратська вулиця
Максима Березовського вулиця
Максима Загривного вулиця
Миколи Леонтовича вулиця
Миколи Міхновського вулиця
Милорадовичів вулиця
Михайлофедорівська вулиця
Михалевича вулиця
Мстиславська вулиця
Музейна вулиця
Музична вулиця
Надії вулиця
Народного Руху вулиця
Нафтовиків вулиця
Національної Гвардії вулиця
Небесної Сотні вулиця
Оборонців Чернігова вулиця
Олександра Лазаревського вулиця
Олександра Мацієвського вулиця
Олександра Самійленка вулиця
Олексія Сенюка вулиця
Олексія Фльорова вулиця
Олени Білевич вулиця
Опанаса Шафонського вулиця
Освіти вулиця
П'ятницька вулиця
Пантелеймонівська вулиця
Паркова вулиця
Пилипа Орлика вулиця
Північна вулиця
Поліська вулиця

Прикордонників вулиця
Прилуцька вулиця
Промислова вулиця
Профспілок вулиця
Ревуцького вулиця
Ремзаводська вулиця
Рятувальників вулиця
Світанкова вулиця
Святомихайлівська вулиця
Святославська вулиця
Соборності вулиця
Сосницька вулиця
Соснова вулиця
Старобілоуська вулиця
Степана Бандери вулиця
Стрілецька вулиця
Сунічна вулиця
Текстильників вулиця
Тичини вулиця
Транспортна вулиця
Троїцька вулиця
Тролейбусний провулок
Успенська вулиця
Федора Уманця вулиця
Феодосія Углицького вулиця
Хлібопекарська вулиця
Черкаська вулиця
Шевченка вулиця
Шевчука вулиця



КВАРТАЛЬНА ВЕЛОМЕРЕЖА

1-й Глухівський провулок
1-й Кирила Розумовського провулок
1-й Миру провулок
1-й Надії провулок
1-й Тракторний провулок
1-ша Радіозаводська вулиця
21-го Вересня вулиця
2-а Набережна вулиця
2-га Радіозаводська вулиця
2-й Глухівський провулок
2-й Кирила Розумовського провулок
2-й Кривоноса провулок
2-й Механізаторів провулок
2-й Миру провулок
2-й Надії провулок
2-й Тракторний провулок
3-й Надії провулок
Авіації вулиця
Автозаводська вулиця
Академіка Рапопорта вулиця
Анатолія Погрібного вулиця
Андріївська вулиця
Андрія Карнабіді вулиця
Андрія Мовчана вулиця
Антонія Печерського вулиця
Артилеристів вулиця
Банченка вулиця
Березова вулиця
Бобровицька вулиця
Богдана Хмельницького вулиця
Богушевича вулиця
Бориса Гмирі вулиця
Борисоглібська вулиця
Братів Гарамів вулиця
В'ячеслава Радченка вулиця
В'ячеслава Чорновола вулиця
Вадима Модзалевського вулиця
Валерія Сарани вулиця
Варзара вулиця
Васильченка вулиця
Василя Бульби вулиця
Василя Дуніна-Борковського вулиця
Василя Дуніна-Борковського провулок
Василя Прохорського вулиця
Василя Симоненка вулиця
Василя Хижняка вулиця
Вербицьких вулиця
Ветеринарна вулиця
Вишнева вулиця
Відпочинку вулиця
Віктора Орленка провулок
Воздвиженська вулиця

Володимира Глинського вулиця
Володимира Дрозда вулиця
Володимира Ємця вулиця
Володимира Івасюка вулиця
Володимирська вулиця
Волошка вулиця
Вороного вулиця
Воскресенська вулиця
Врожайна вулиця
Всеволода Ганцова вулиця
Всіхсвятська вулиця
Гайова вулиця
Гайовий провулок
Ганжівська вулиця
Ганни Барвінок вулиця
Геологічна вулиця
Георгія Нарбута вулиця
Героїв Крут вулиця
Глухівська вулиця
Гоголя вулиця
Гонча вулиця
Гориста вулиця
Господарська вулиця
Григоренка вулиця
Григорія Кочура вулиця
Грушевського вулиця
Гулака Артемовського
Давида Святославича вулиця
Дмитра Бортнянського вулиця
Дмитра Дорошенка вулиця
Дмитра Лизогуба вулиця
Дніпровський провулок
Довга вулиця
Експертна вулиця
Євгена Гребінки вулиця
Євгена Лоскота вулиця
Єлецька вулиця
Житомирська вулиця
Задорожна вулиця
Заньковецької вулиця
Захисників України вулиця
Зелена вулиця
Івана Виговського вулиця
Івана Золотаренка вулиця
Івана Мазепи вулиця
Івана Молявки вулиця
Івана Ремболовича вулиця
Іллі Шрага вулиця
Індустріальна вулиця
Іоанна Максимовича вулиця
Калинова вулиця
Карпенка Карого вулиця

Кастуся Калиновського вулиця
Катерини Білокур вулиця
Квітки Цісик провулок
Керченська вулиця
Кибальчича вулиця
Київський провулок
Кирила Розумовського вулиця
Кирила Розумовського вулиця
Кистяківських вулиця
Кільцева вулиця
Кільцевий провулок
Кленова вулиця
Кордівка 2-га вулиця
Коробка вулиця
Корольова вулиця
Корюківська вулиця
Коти вулиця
Коти провулок
Кочерги вулиця
Кривоноса вулиця
Кривулевська вулиця
Кримська вулиця
Кропивницького вулиця
Курганна вулиця
Курганний провулок
Куренівський провулок
Лазаря Барановича вулиця
Леоніда Каденюка вулиця
Леоніда Могучова вулиця
Лесі Українки вулиця
Липинського вулиця
Лисенка вулиця
Литовська вулиця
Лісова вулиця
Лісовий провулок
Львівська вулиця
Льотний провулок
Любецька вулиця
Максима Білоконя вулиця
Марко Вовчок вулиця
Марковича провулок
Масанівська вулиця
Мачеретівська вулиця
Межова вулиця
Менська вулиця
Механізаторів вулиця
Миколи Василенка вулиця
Миколи Леонтовича вулиця
Миру вулиця
Михайла Грушевського вулиця
Михайла Грушевського проспект
Михайла Комочкова вулиця

Молодіжний провулок
Молчанова вулиця
Мстиславича вулиця
Нафтовиків вулиця
Небесної Сотні вулиця
Нечуя Левицького вулиця
Ніжинська вулиця
Ніжинський провулок
Нова вулиця
Нова вулиця
Новоселів вулиця
Новоукраїнська вулиця
Одеська вулиця
Олега Міхнюка вулиця
Олегове Поле вулиця
Олександра Карпинського вулиця
Олександра Кониського вулиця
Олександра Корнієвського
Олександра Самійленка вулиця
Олександра Тищинського вулиця
Олексія Бакуринського вулиця
Олени Пчілки вулиця
Ольговичів вулиця
Освіти вулиця
Остапа Вересня вулиця
Панаса Мирного вулиця
Паркова вулиця
Партизанський провулок
Патріарха Мстислава вулиця
Перемоги вулиця
Пилипа Морачевського вулиця
Пирогова вулиця
Півці вулиця
Підвальна вулиця
Підгірна вулиця
Піщана вулиця
Пласту вулиця
Подусівська вулиця
Подусівський провулок
Поліський провулок
Політехнічна вулиця
Польова вулиця
Профспілок вулиця
Радіо вулиця
Радіозаводська вулиця
Ревуцького вулиця
Ремісничка вулиця
Рильського вулиця
Ринкова вулиця
Романа Бжеського вулиця
Романа Шухевича вулиця
Руднева вулиця

Садівниче товариство Ромашка
Садова вулиця
Саксаганського вулиця
Самойловича вулиця
Святомиколаївська вулиця
Святомихайлівська вулиця
Святославичів вулиця
Седнівська вулиця
Седнівський провулок
Сергія Востришева вулиця
Сергія Єфремова вулиця
Сковороди вулиця
Скоропадського вулиця
Славутицька вулиця
Слов'янська вулиця
Сосницька вулиця
Спаська вулиця
Спортивна вулиця
Стародубського Полку вулиця
Старостриженська вулиця
Степана Бандери вулиця
Степана Носа вулиця
Сумська вулиця
Танкістів вулиця
Текстильників вулиця
Терентія Кореня вулиця
Тиха вулиця
Тичини провулок
Тополина вулиця
Транзитний провулок
Транспортний провулок
Трудова вулиця
Українська вулиця
Український Хутір вулиця
Ушинського вулиця
Фабрична вулиця
Феодосія Углицького вулиця
Франка вулиця
Харківська вулиця
Холодний Яр вулиця
Червона вулиця
Чернігівська вулиця
Швейцарівка вулиця
Шевченка провулок
Шевченка провулок
Широка вулиця
Шкільна вулиця
Юрія Мезенцева вулиця
Юрія Мезенцева провулок
Юрія Мушкетика вулиця
Яблунева вулиця
Яровий провулок
Яцівська вулиця



ФОРМИ ВЕЛОСИПЕДНОГО РУХУ

Вибір форми велосипедного руху залежить від типу вулично-дорожньої мережі та обмеження швидкості руху на ній. Основною вимогою є мінімізація точок конфлікту між велосипедистами та іншими учасниками дорожнього руху шляхом відокремлення веломережі. У населених пунктах часто комбінують форми велосипедного руху, тому в залежності від ситуації вони можуть змінюватися поквартально або навіть відрізнятися по різних сторонах вулиці. Дуже важливо чітко окреслювати та позначати місце руху велосипедистів та пріоритети учасників руху на перехрестях, продовжуючи логічно змінюючи одну форму велоруху іншою, інформуючи велосипедистів про дозволені напрямки руху.

У випадку неоднозначності вибору форми велосипедного руху на ділянці, її слід вибрати за параметрами типів вулиць і доріг з вищою швидкістю руху з урахуванням реального швидкісного режиму, інтенсивності руху моторизованого транспорту і пішоходів, паркування, складності перехресть та кількості прилеглих виїздів. Важливим є організація велосипедного руху в обидві сторони, навіть на вулицях і дорогах з одностороннім рухом моторизованого транспорту.

На пішохідних вулицях і площах, а також житлових вулицях та зонах, де інтенсивність руху моторизованого транспорту досить низька і має епізодичний характер, рекомендовані найпростіші форми велоруху, які не потребують виокремлення місця для руху велосипедистів — велопішохідна зона, велосипедний коридор та вулиця спільного руху. Тут достатнім є обмеження швидкості руху, влаштування засобів заспокоєння руху та прийнятна якість дорожнього покриття.

На магістральних вулицях районного та загальноміського значення регульованого руху, де швидкість та інтенсивність руху моторизованого транспорту значно вища, а також присутній рух вантажного та громадського транспорту, необхідно використовувати форми велоруху, які виокремлюють місце для руху велосипедистів. Веломережа може бути розміщена як в межах проїзної частини з улаштуванням велосипедних смуг та велосмуг зустрічного руху, так і поза нею на одно- та дво-сторонніх велосипедних доріжках. У населених пунктах не рекомендовано облаштовувати таку форму велосипедного руху, як спільні велопішохідні доріжки без обґрунтованої необхідності, оскільки інтенсивність пішохідного руху може змінюватись час від часу.

На магістральних вулицях безперервного руху, які є продовженням або частиною автомобільних доріг, а також на самих автомобільних дорогах та автомагістралях, де дозволена швидкість руху моторизованого транспорту занадто висока та несумісна із велосипедним рухом, єдиними рекомендованими формами велоруху є ті, які розміщуються поза проїзною частиною — велосипедні або велопішохідні доріжки. На ділянках, де зафіксована низька інтенсивність пішохідного руху, рекомендовано облаштовувати спільні велопішохідні доріжки.

Міжміські та рекреаційні веломаршрути, прокладені поза вулично-дорожньою мережею, зазвичай мають форму велоруху у вигляді велосипедних або велопішохідних доріжок. Допустимо обирати такі форми як вулиця спільного руху або велокоридор на дорогах, які мають низьку інтенсивність руху моторизованого транспорту.

	Тип	Швидкість	Форма велоруху
Вулиці та площі населених пунктів	Пішохідні вулиці, площі		- Велопішохідна зона
	Житлова зона		- Вулиця спільного руху
	Житлові вулиці		- Велосипедний коридор
	Районні вулиці		- Вулиця спільного руху
	Магістральні вулиці регульованого руху		- Велосипедна смуга
			- Велосмуга зустрічного руху
Магістральні вулиці безперервного руху		- Відокремлена велосмуга	
		- Одностороння велодоріжка (з обох сторін дороги);	
- Двостороння велодоріжка			
- Одностороння велодоріжка (з обох сторін дороги);			
- Двостороння велодоріжка (з одної чи двох сторін дороги);			
- Велопішохідна доріжка (з одної чи двох сторін дороги)			
Дороги поза населеними пунктами	Автомобільна дорога		- Одностороння велодоріжка (з обох сторін дороги);
	Автомобільна дорога з окремими проїзними частинами (з розділовою смугою)		- Двостороння велодоріжка (з одної чи двох сторін дороги);
	Автомагістраль		- Велопішохідна доріжка (з одної чи двох сторін дороги)



Вадим Счкарук

ВЕЛОСИПЕДНИЙ КОРИДОР

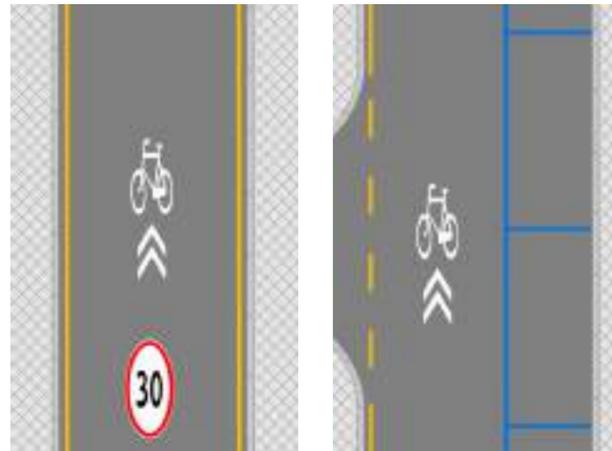
мінімальна ширина — 3,0 метри
 напрямок руху — односторонній
 розміщення — проїзна частина
 організація — зміна ОДР
 засоби — дорожня розмітка та знаки



Станіслав Клименко

ВУЛИЦЯ СПІЛЬНОГО РУХУ

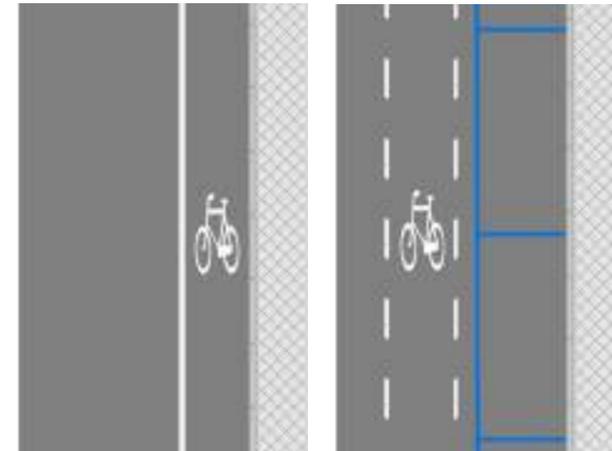
мінімальна ширина — 3,0 метри
 напрямок руху — односторонній
 розміщення — проїзна частина
 організація — зміна ОДР
 засоби — дорожня розмітка та знаки



Тимофій Нагорний

ВЕЛОСИПЕДНА СМУГА

мінімальна ширина — 1,5 метра
 напрямок руху — односторонній
 розміщення — проїзна частина
 організація — зміна ОДР
 засоби — дорожня розмітка та знаки



Станіслав Клименко

ВЕЛОСМУГА ЗУСТРІЧНОГО РУХУ

мінімальна ширина — 1,5 метра
 напрямок руху — односторонній
 розміщення — проїзна частина
 організація — зміна ОДР
 засоби — дорожня розмітка та знаки





Станіслав Клименко



Тимофій Нагорний



Станіслав Клименко



Чернігівська міська рада

ВІДОКРЕМЛЕНА ВЕЛОСМУГА

мінімальна ширина — 1,5 метра
 напрямок руху — односторонній
 розміщення — проїзна частина
 організація — зміна ОДР
 засоби — дорожня розмітка та знаки, обмежувальне огородження



ВІДОКРЕМЛЕНА ВЕЛОДОРІЖКА

мінімальна ширина — 2,0 метри
 напрямок руху — двосторонній
 розміщення — проїзна частина
 організація — зміна ОДР
 засоби — дорожня розмітка та знаки, обмежувальне огородження



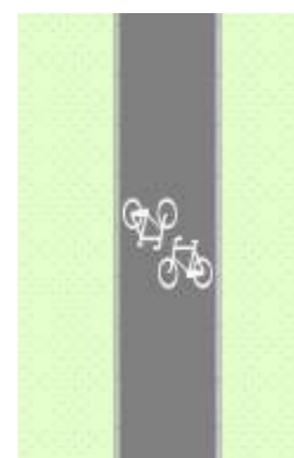
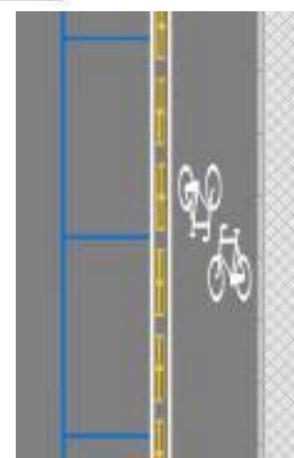
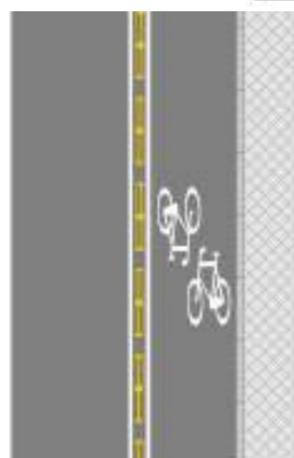
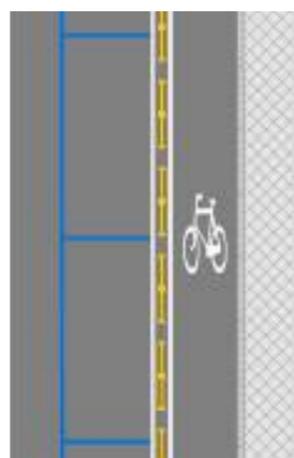
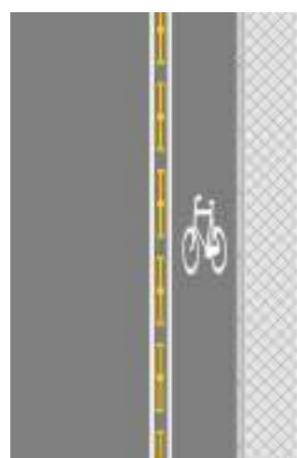
ОДНОСТОРОННЯ ВЕЛОДОРІЖКА

мінімальна ширина— 1,5 метра
 напрямок руху— односторонній
 розміщення — поза проїзною частиною
 організація — капремонт/ будівництво
 засоби — відповідне дорожнє покриття, дорожня розмітка та знаки,



ДВОСТОРОННЯ ВЕЛОДОРІЖКА

мінімальна ширина — 2,0 метри
 напрямок руху — двосторонній
 розміщення — поза проїзною частиною
 організація — капремонт/ будівництво
 засоби — відповідне дорожнє покриття, дорожня розмітка та знаки,





Тимофій Нагорний



Станіслав Клименко



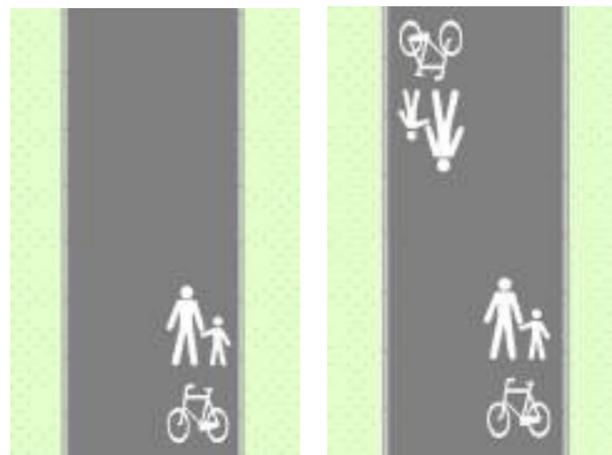
Тимофій Нагорний



Тимофій Нагорний

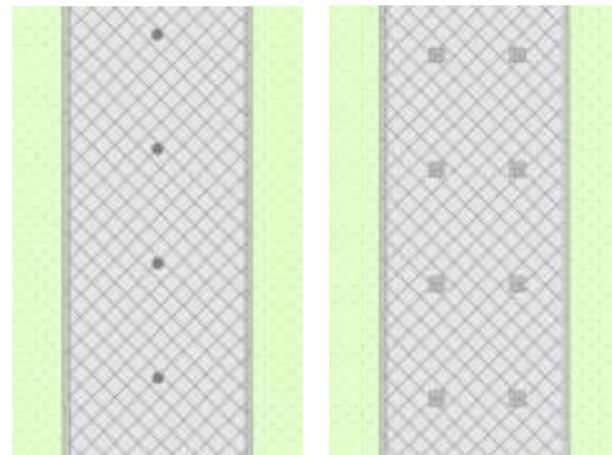
ВЕЛОПІШОХІДНА ДОРІЖКА

мінімальна ширина — 2,5 метра
 напрямок руху — двосторонній
 розміщення — поза проїзною частиною
 організація — капремонт/ будівництво
 засоби — відповідне дорожнє покриття, дорожня розмітка та знаки,



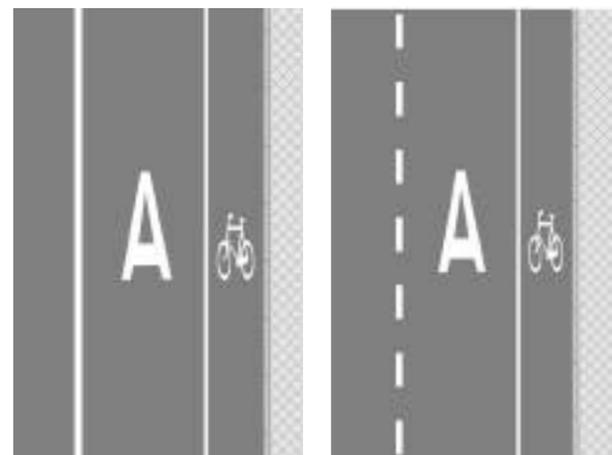
ВЕЛОПІШОХІДНА ЗОНА

мінімальна ширина — 3,0 метри
 напрямок руху — двосторонній
 розміщення — поза проїзною частиною
 організація — зміна ОДР/капремонт
 засоби — дорожнє покриття та знаки



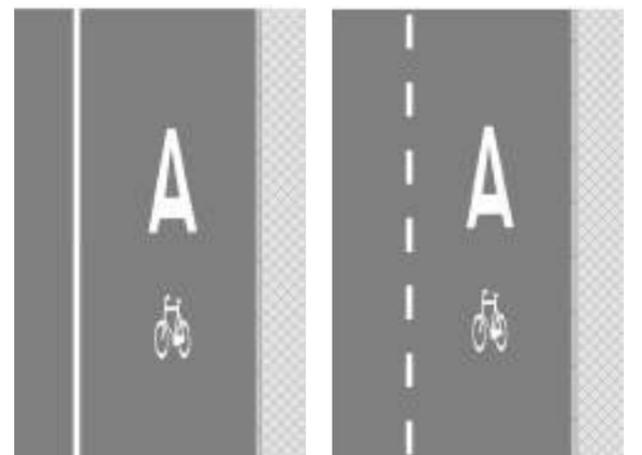
СУМІЖНА ЗІ СМУГОЮ ГТ ВЕЛОСМУГА

мінімальна ширина — 1,5 метра
 напрямок руху — односторонній
 розміщення — проїзна частина
 організація — зміна ОДР
 засоби — дорожня розмітка та знаки



СПІЛЬНА СМУГА ГТ ТА ВЕЛО

мінімальна ширина — 3,0 метри
 напрямок руху — односторонній
 розміщення — проїзна частина
 організація — зміна ОДР
 засоби — дорожня розмітка та знаки



ЧАС ПОДОЛАННЯ ВЕЛОМЕРЕЖІ

Час подолання простору є одним з основних критеріїв обрання способу переміщення. Він залежить від середньої швидкості пересування окремими режимами мобільності (пішки, велосипедом або ЛПТ, громадським або індивідуальним автотранспортом) та зв'язності мережі шляхів, якими можуть користуватися учасники дорожнього руху. Для популяризації велосипедного транспорту необхідно не лише організувати велосипедну мережу, а й зважати на час її подолання.

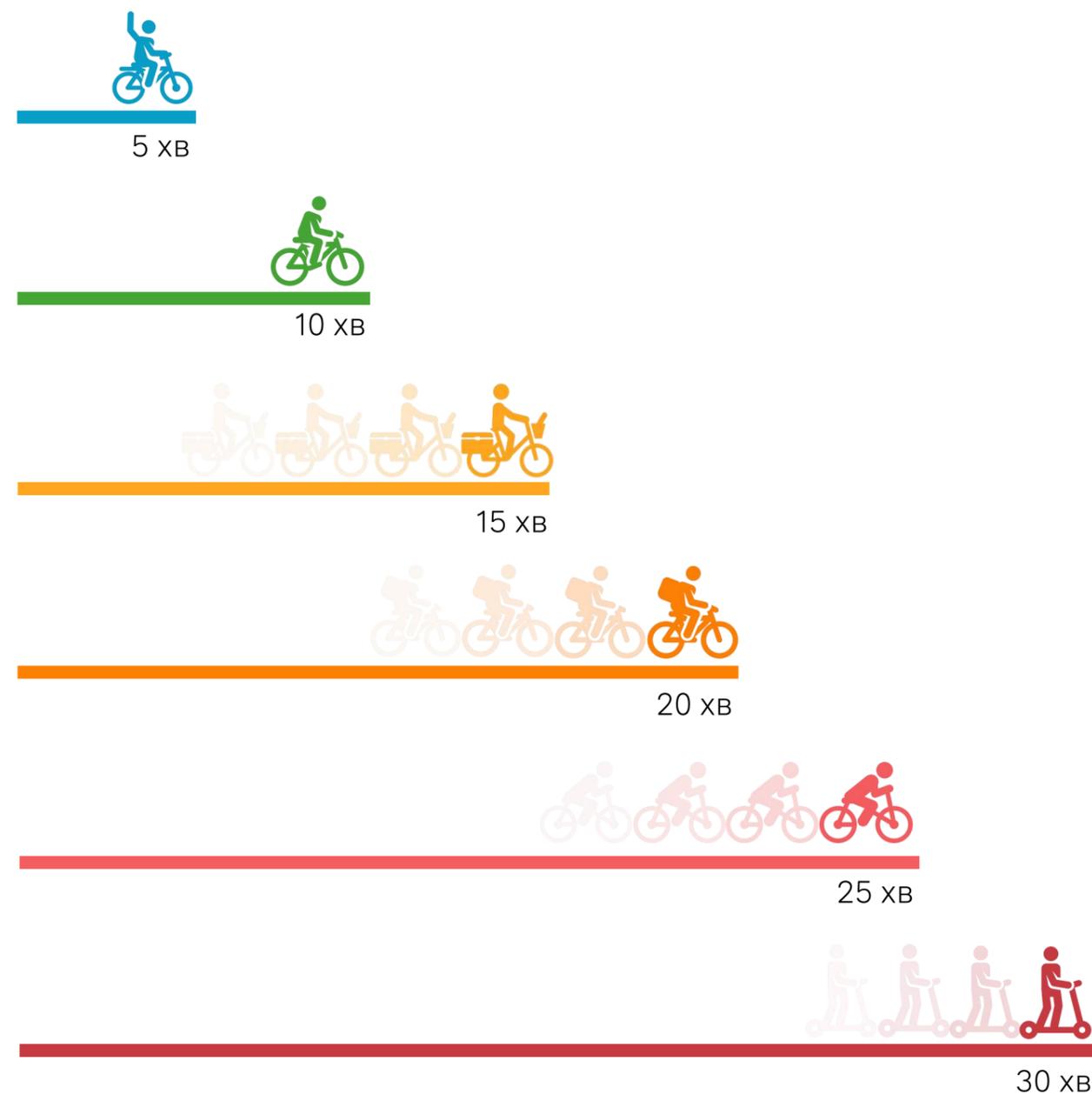
Середня швидкість руху велосипедною мережею коливається від 12 до 26 км/год. Враховуючи результати підрахунку користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту, а саме значне переважання користувачів міських велосипедів, варто приймати показник середньозваженої швидкості руху на рівні 15 км/год. При цьому, нижча середня швидкість спостерігається на підйомах рельєфу, перед перехрестями, а також в місцях з інтенсивними потоками пішоходів. Вищі швидкості характерні на спусках, магістральних вулицях, а також при русі між населеними пунктами. Також вона є відмінною залежно від категорій користувачів — відносно низькою (до 12 км/год) для дітей на велосипедах, а також користувачів вантажних велосипедів (зважаючи на більшу вагу та складніше маневрування таким транспортним засобом), натомість вищою швидкістю (понад 20 км/год) вирізняються велоспортсмени, користувачі легкого персонального транспорту та електричних велосипедів, а також кур'єри на велосипедах. Відповідно до аналізу, проведеного Шведським національним інститутом транспортних досліджень, варто так само враховувати різницю в швидкості руху велосипедистів залежно від пори року, а саме її зниження у зимовий період у середньому на 2-3 км/год.

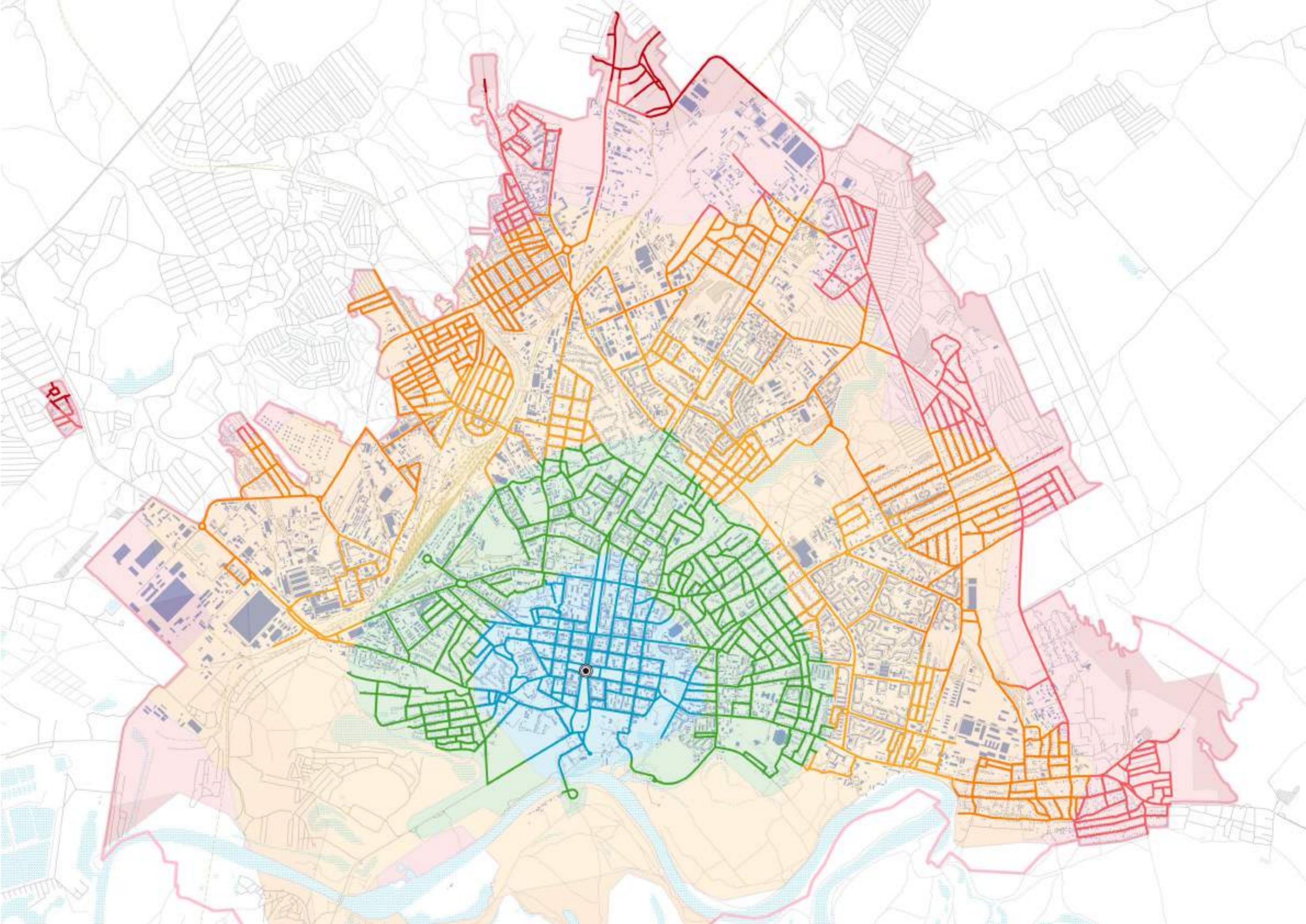
Розрахунок ізохрон доступності (ліній, що з'єднують точки з однаковими витратами часу на переміщення) проводився на основі даних про вулично-дорожню мережу громади, її рельєф, наявність світлофорних об'єктів, а також наявну і перспективну велосипедну мережу. Точкою відліку було обрано центральну локацію міста Чернігова – Красну площу. Від неї до більшості локацій центральної частини міста можна доїхати велосипедом або легким персональним транспортом за щонайбільше 5 хвилин. Найбільші житлові масиви доступні за 15-20 хвилин (Бобровицький, Шерстянка, Ремзавод) або 20-25 хвилин (Масани, ЗАЗ). Враховуючи компактні розміри міста, максимальна ізохрона доступності сягає 30 хвилин до найбільш віддалених частин міста по вулично-дорожній мережі — колишнього села Масани і західної частини мікрорайону Зарічне. Це означає достатню придатність Чернігівської міської територіальної громади для пересування велосипедним транспортом та має стимулювати організацію веломережі.

Для підвищення просторової доступності велосипедним і легким персональним транспортом варто передусім підвищувати зв'язність велосипедної мережі та передбачати інфраструктурні рішення на перетинах із основними бар'єрами міста — залізницею, річками, автомобільними дорогами, а також місцями з наявними підземними пішохідними переходами. Передусім необхідно передбачити велосипедну інфраструктуру в складі надземного переходу на залізничному вокзалі, а також підземного переходу під залізницею біля вулиці Музичної під час їхньої реконструкції.

Середня швидкість руху велосипедиста:

15 км/год





МІСЬКІ ВЕЛОСИПЕДНІ МАРШРУТИ

Велосипедну мережу міста Чернігова потрібно створювати поетапно. Кожен етап — це створення цілісного велосипедного маршруту, який сполучатиме один із радіальних напрямків міста із його центром або райони міста між собою та з важливими об'єктами загальноміського значення. Від кожного маршруту потрібно розгалужувати велосипедну мережу вглиб районів, аби забезпечити всіх користувачів зручними та безпечними шляхами.

Міські велосипедні маршрути — це головні напрямки щоденного руху користувачів велосипедного та легкого персонального транспорту в місті. Вони створюються з метою упорядкування велосипедної мережі та полегшення орієнтування у просторі й часі. Такі маршрути прокладаються здебільшого міською велосипедною мережею головними магістральними вулицями населеного пункту для сполучення житлових масивів із важливими об'єктами загальноміського значення та центром міста. Вони розраховані на поїздки велосипедом до 10 км або до 40-50 хв у часовому відношенні. У Чернігові міські велосипедні маршрути побудовані за двома принципами. Основою є радіальні напрямки (маршрути 1 – 8), які сполучають віддалені частини міста з трьома головними вузлами центральної частини міста — Красною площею (Центр), перехрестям проспекту Миру і проспекту Перемоги (площа Героїв Небесної Сотні), а також перехрестям проспекту Миру та вулиць Івана Мазепи і Київської. Інші маршрути (9 – 15) приєднуються до радіальних напрямків на перехрестях проспекту Миру та вулиць Шевченка й Івана Мазепи. Шляхи міських веломаршрутів повинні бути влаштовані із застосуванням велосипедних доріжок або велосипедних смуг з обох боків вулиці, які можна організувати за рахунок приведення нинішніх смуг руху транспорту до нормативної ширини. При цьому, велосипедний рух на таких вулицях повинен бути обов'язково передбачений в обидва боки, чого можна досягти в тому числі із влаштуванням велосипедних смуг зустрічного напрямку на односторонніх вулицях. Маршрути повинні бути нерозривними — велосипедні доріжки та смуги мають поєднуватися з улаштуванням велосипедних переїздів та з використанням велосипедних світлофорів на регульованих перехрестях. При формуванні міських веломаршрутів особливо важливо враховувати будівництво велосипедних доріжок або резерв ширини проїзної частини для велосмуг у рамках капітальних ремонтів і реконструкцій вулично-дорожньої мережі.

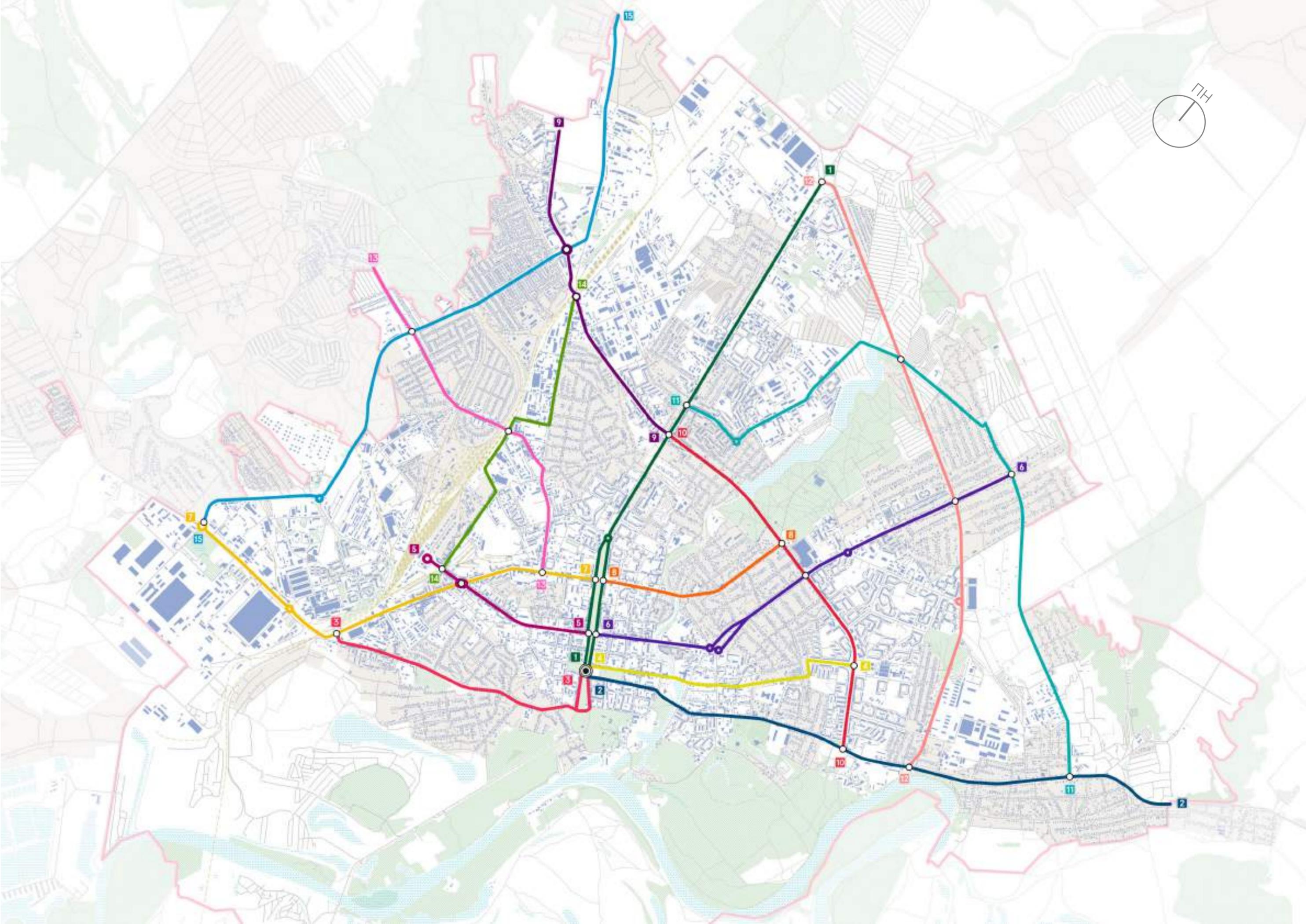
Необхідність маршрутизації велосипедної мережі полягає у зручності орієнтування у ній користувачів. За впровадження велосипедного маршруту для нього розробляється велосипедне маршрутне орієнтування, подібне до маршрутного орієнтування для автомобільного транспорту.

Перспективні міські велосипедні маршрути у Чернігові розроблені на основі пропозицій громади та представлені 15 напрямками загальною протяжністю 75,2 км. З них 12 маршрутів мають перетини на проспекті Миру, в тому числі ті, які покривають північну і східну частини міста та його центр. Чотири маршрути сполучатимуть з центром найбільший в місті Бобровицький житловий масив вулицею Шевченка, проспектом Перемоги і вулицею Гетьмана Полуботка, проспектами Михайла Грушевського і Перемоги, а також вулицею Київською. Найкоротший запропонований маршрут 5 сполучатиме головний транспортний вузол Чернігова (площу Героїв Небесної Сотні) із залізничним та автовокзалом. Найдовший маршрут 15 передбачений для транзитного сполучення житлових масивів і промислових зон у західній частині міста, в тому числі на територіях перспективного використання та редевелопменту. Схожу функцію виконують маршрути 11 і 12 на східних околицях міста.

Загальна протяжність:

72,8 км

- 1 Автозавод — Центр (5,9 км)
- 2 Бобровиця — Центр (6,7 км)
- 3 Болдині гори — Центр (3,4 км)
- 4 просп. Левка Лук'яненка — Центр (3,2 км)
- 5 Вокзал — площа Героїв Небесної Сотні (2,1 км)
- 6 Олександрівка — площа Героїв Небесної Сотні (5,0 км)
- 7 Хімволокно — просп. Миру (4,9 км)
- 8 Ялівщина — просп. Миру (2,2 км)
- 9 Масани — Бойова (3,9 км)
- 10 Студентська площа — Бойова (4,2 км)
- 11 Сіверянка — Льотний (8,1 км)
- 12 Автозавод — вул. Шевченка (6,7 км)
- 13 Подусівка — вул. Мазепи (4,3 км)
- 14 вул. Козацька — Привокзальний ринок (3,9 км)
- 15 вул. Елеваторна — Хімволокно (8,6 км)



15

15

9

1

13

14

12

11

9

10

6

7

15

8

12

11

5

6

11

1

2

5

5

5

2

10

12

11

2



МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №1

Загальна протяжність: **6 км**

Реалізовано: **1 км (16,7 %)**

Запроєктовано: **0 км (0 %)**

Час подолання (з центру): **28 хв**

Час подолання (в центр): **28 хв**



Красна площа
Веломаршрути
№2, 3, 4



просп. Перемоги
Веломаршрут №5



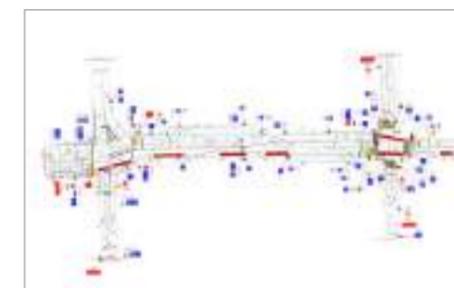
вул. Івана Мазепи
Веломаршрут №7



просп. Перемоги

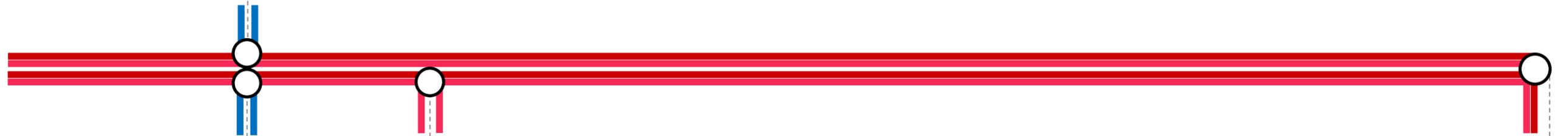


вул. Київська
Веломаршрут №8
(проєкт зміни ОДР)





вул. Козацька
Веломаршрут №9



вул. Героїв Чорнобиля
Веломаршрут №10



вул. Льотна
Веломаршрут №11



вул. Кільцева
Веломаршрут №12





МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №2

Загальна протяжність: **6 км**

Реалізовано: **4,2 км (70 %)**

Запроєктовано: **0,8 км (13,3 %)**

Час подолання (з центру): **28 хв**

Час подолання (в центр): **28 хв**



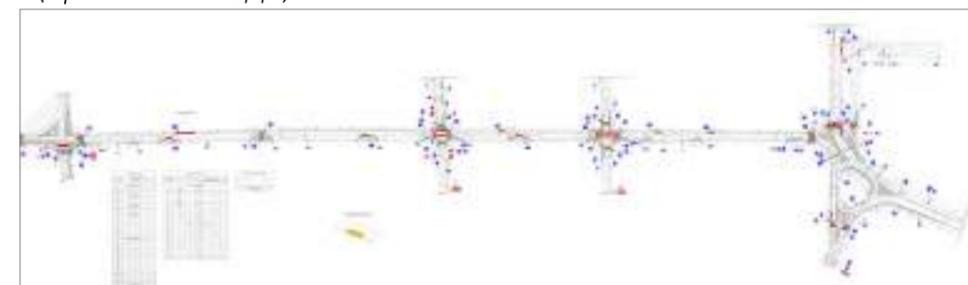
Красна площа
Веломаршрути
№1, 3, 4



міст через р. Стрижень
(проєкт зміни ОДР)



вул. Шевченка
(проєкт зміни ОДР)





просп. Левка Лук'яненко
Веломаршрут №10



вул. Івана Виговського
Веломаршрут №11



вул. Шевченка



вул. Кільцева
Веломаршрут №12



вул. Кленова





МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №3

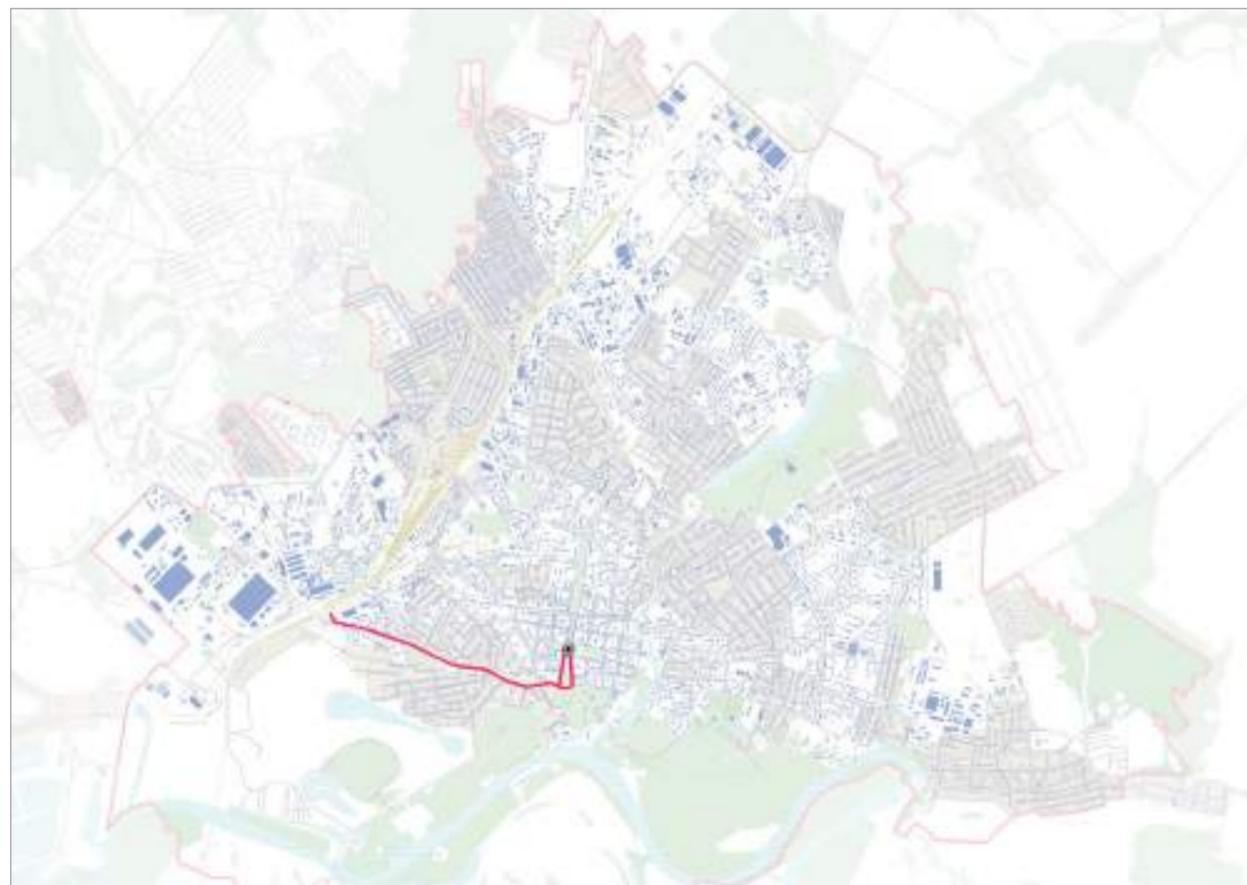
Загальна протяжність: **3,3 км**

Реалізовано: **2,95 км (90 %)**

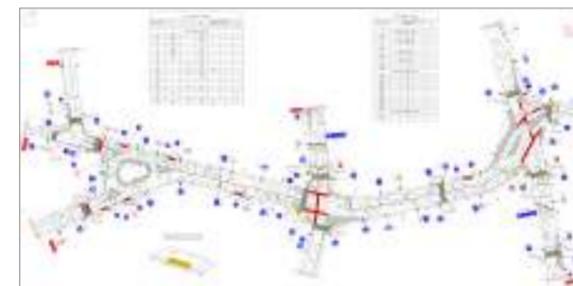
Запроєктовано: **0,35 км (10 %)**

Час подолання (з центру): **16 хв**

Час подолання (в центр): **16 хв**



Красна площа
Веломаршрути
№1, 2, 4



вул. Єлецька
(проєкт зміни ОДР)



просп. Миру





вул. Олександра Довженка



вул. Олександра Довженка



вул. Івана Мазепи
Веломаршрут №7





МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №4

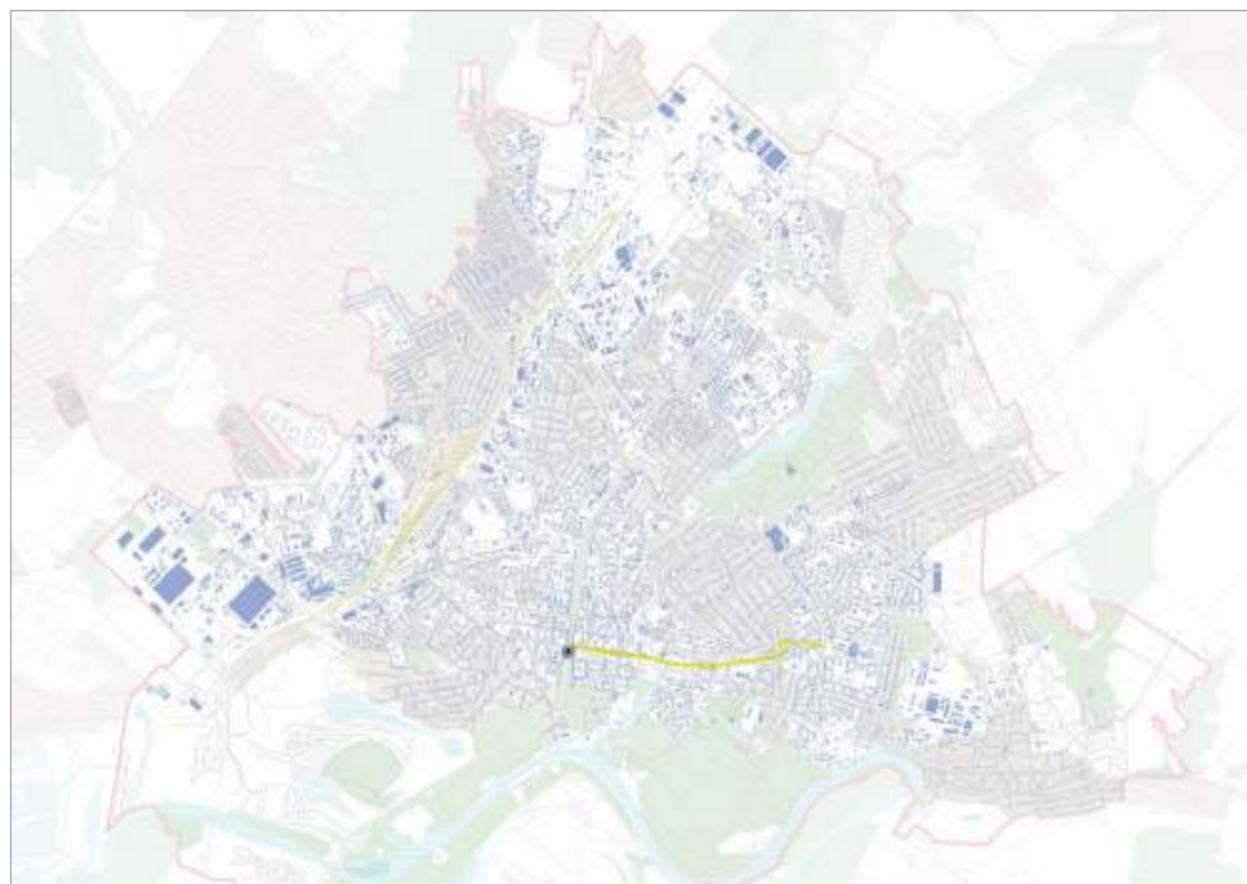
Загальна протяжність: **3,1 км**

Реалізовано: **0 км (0 %)**

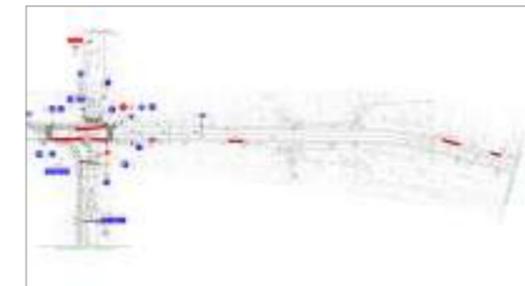
Запроєктовано: **1,1 км (35 %)**

Час подолання (з центру): **15 хв**

Час подолання (в центр): **15 хв**



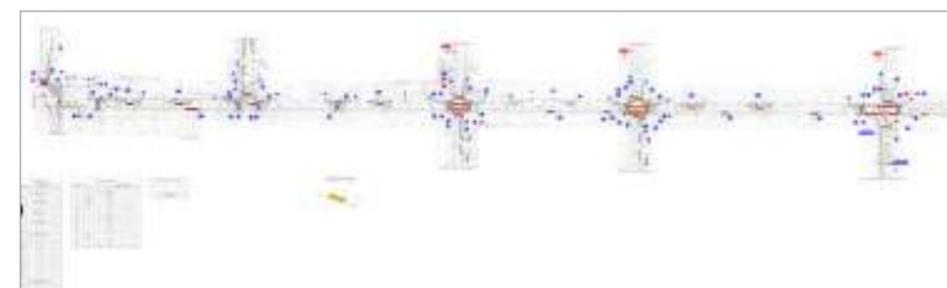
Красна площа
Веломаршрути
№1, 2, 3



р. Стрижень
(проект зміни ОДР)



вул. Гетьмана Полуботка

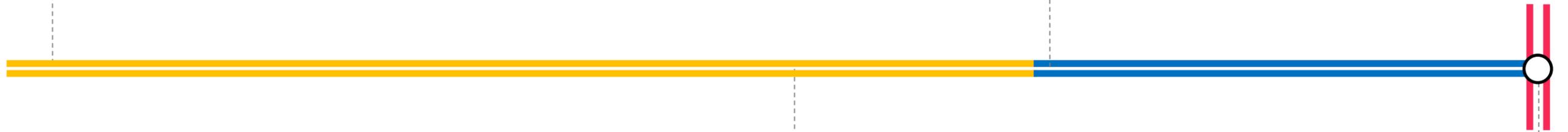




вул. Гетьмана Полуботка
0,4 км



просп. Перемоги



вул. Молодіжна



просп. Левка Лук'яненка
Веломаршрут №10





МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №5

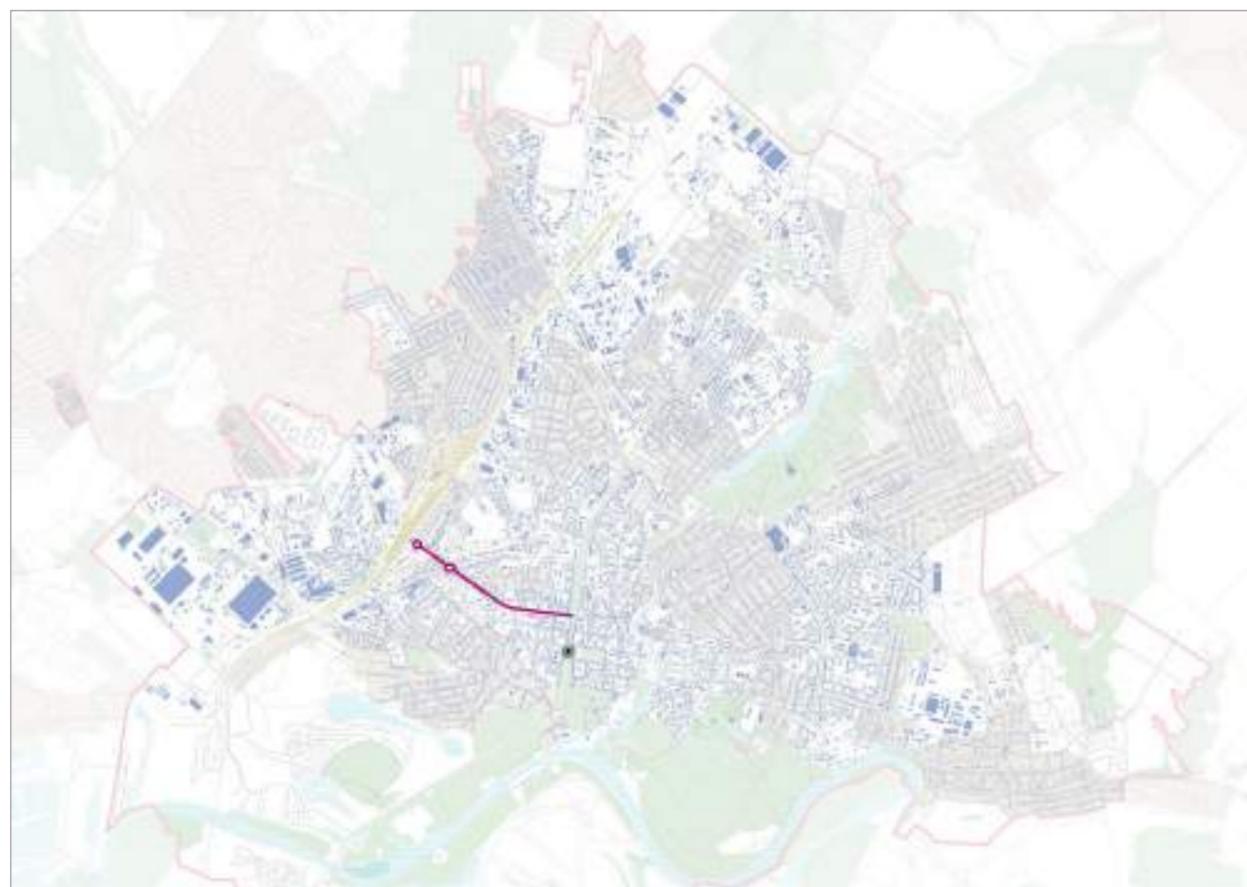
Загальна протяжність: **2 км**

Реалізовано: **0,35 км (18 %)**

Запроєктовано: **0 км (0 %)**

Час подолання (з центру): **10 хв**

Час подолання (в центр): **10 хв**



Вокзальна площа



вул. Жабинського
Веломаршрут №14



просп. Перемоги



просп. Перемоги





площа Перемоги
0,4 км



вул. Івана Мазепи
Веломаршрут №7



вул. Івана Мазепи
Веломаршрут №7



просп. Перемоги



просп. Миру
Веломаршрут №1





МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №6

Загальна протяжність: **5,4 км**

Реалізовано: **0,4 км (7,5 %)**

Запроєктовано: **0,3 км (6 %)**

Час подолання (з центру): **26 хв**

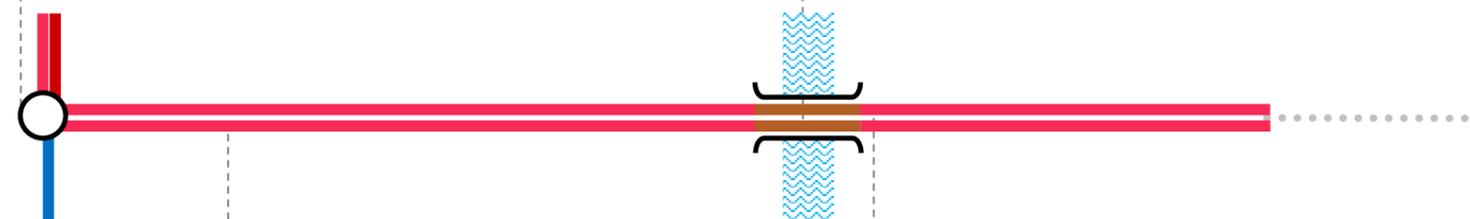
Час подолання (в центр): **25 хв**



просп. Миру
Веломаршрут №1



р. Стрижень

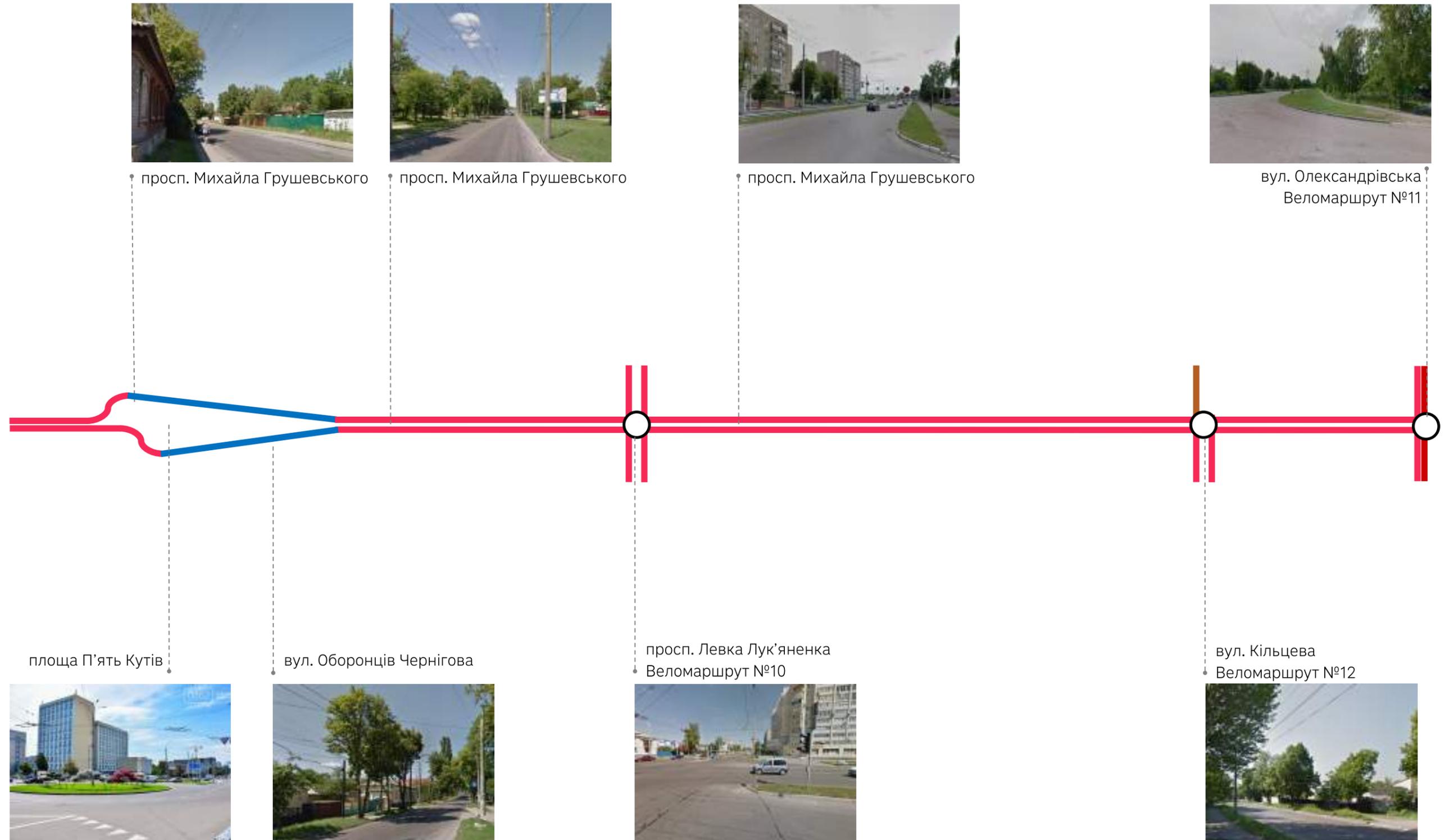


просп. Перемоги



просп. Перемоги







МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №7

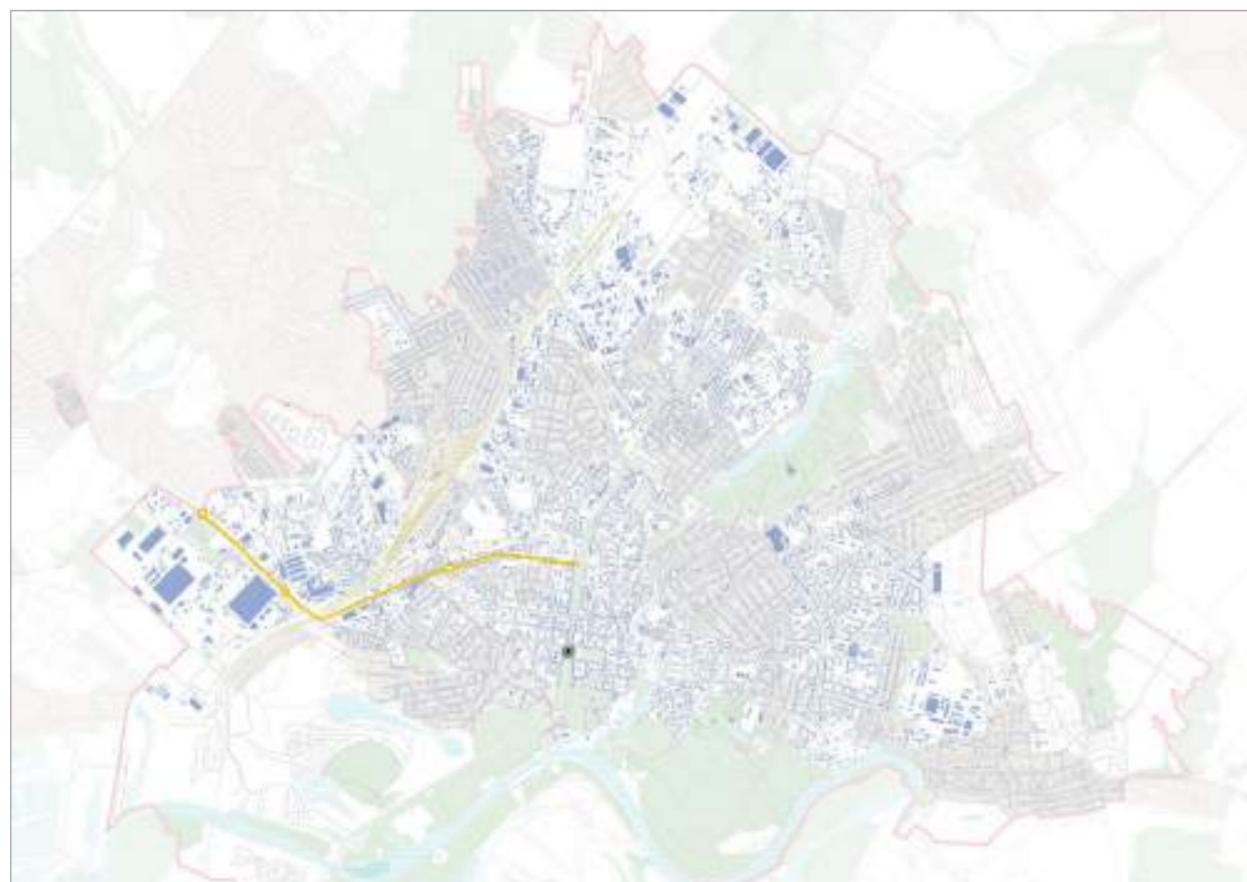
Загальна протяжність: **5 км**

Реалізовано: **1,3 км (26 %)**

Запроєктовано: **0 км (0 %)**

Час подолання (з центру): **16 хв**

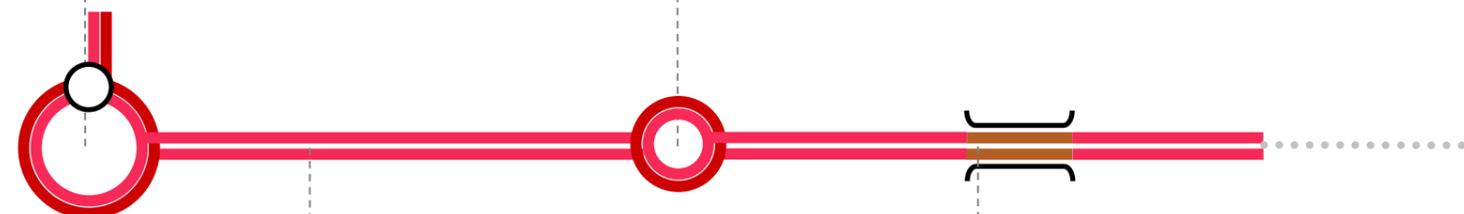
Час подолання (в центр): **16 хв**



вул. Народного Руху
Веломаршрут №15



вул. Текстильників

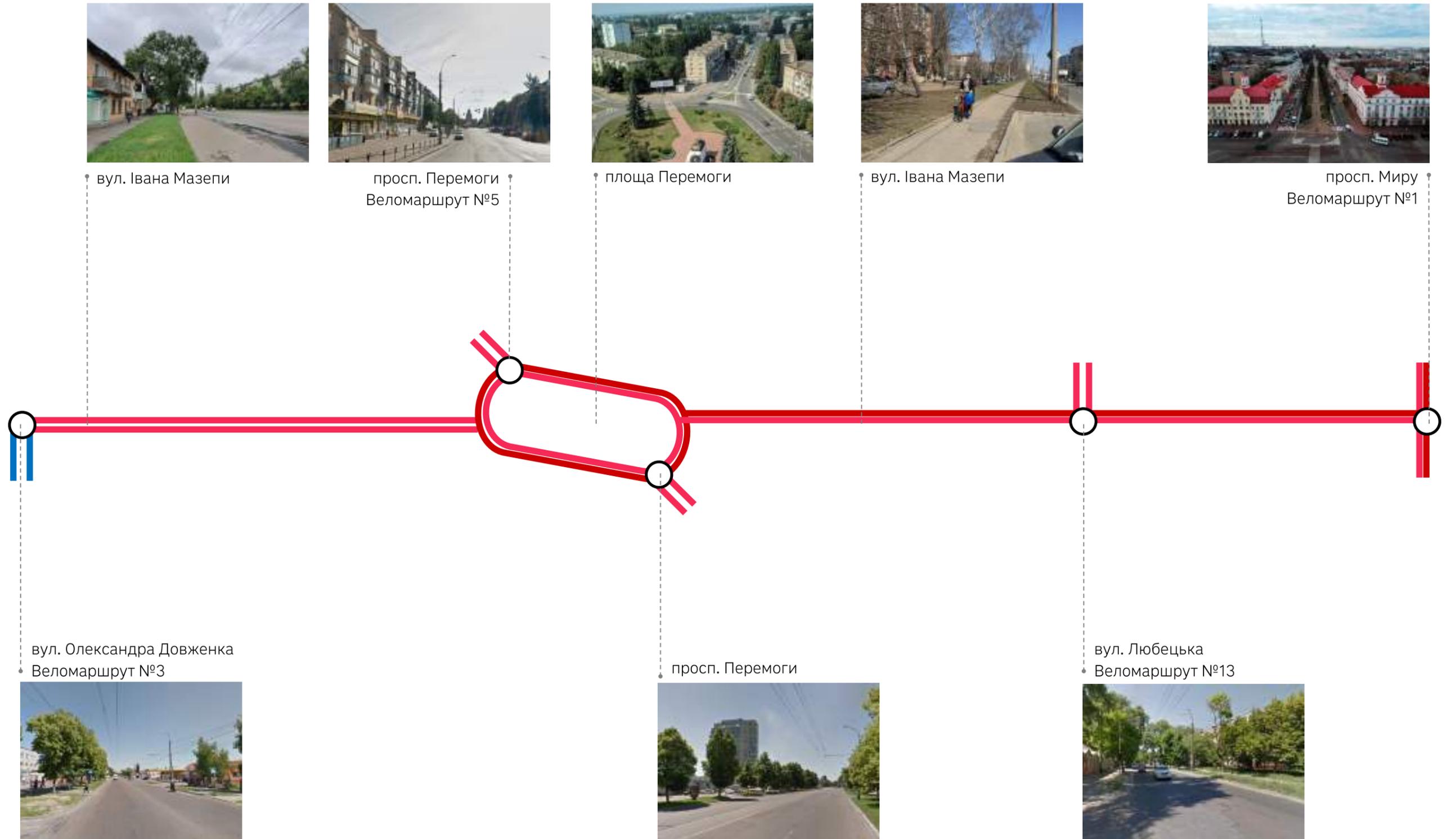


вул. Івана Мазепи



міст над залізницею







МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №8

Загальна протяжність: **2,1 км**

Реалізовано: **0 км (0 %)**

Запроєктовано: **2,1 км (100 %)**

Час подолання (з центру): **10 хв**

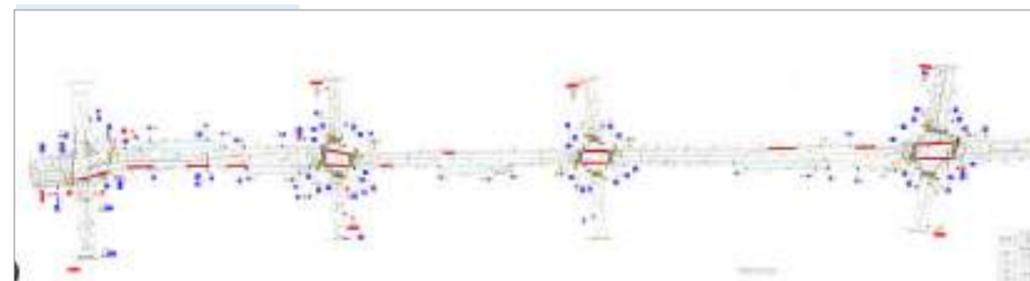
Час подолання (в центр): **10 хв**



просп. Миру
Веломаршрут №1



вул. Київська
(проєкт зміни ОДР)





р. Стрижень
(проєкт зміни ОДР)



вул. Олександрівська
Веломаршрут №11



вул. Київська
(проєкт зміни ОДР)





МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №9

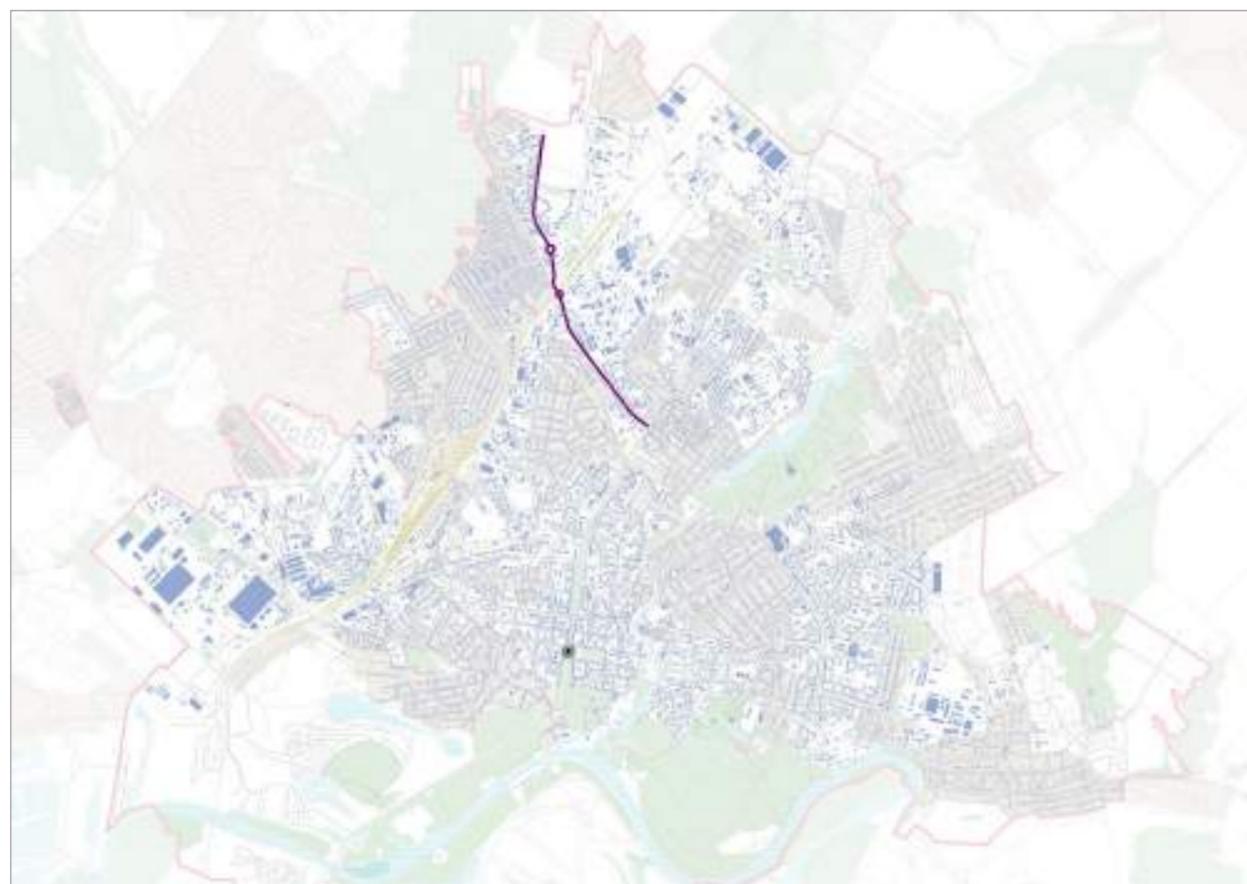
Загальна протяжність: **3,8 км**

Реалізовано: **1,85 км (49 %)**

Запроєктовано: **0 км (0 %)**

Час подолання (з центру): **18 хв**

Час подолання (в центр): **18 хв**



• вул. Незалежності



• вул. Любецька
Веломаршрут №15



• вул. Глібова
Веломаршрут №15





• проїзд під залізницею
0,4 км



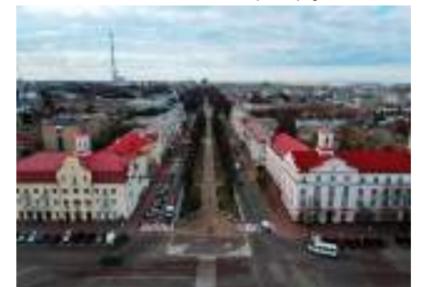
• вул. Козацька



• вул. Любецька
• Веломаршрут №14



• просп. Миру
• Веломаршрут №1





МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №10

Загальна протяжність: **4,3 км**

Реалізовано: **2,5 км (58 %)**

Запроєктовано: **0 км (0 %)**

Час подолання (з центру): **22 хв**

Час подолання (в центр): **22 хв**



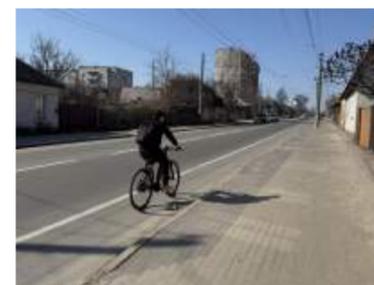
просп. Миру
Веломаршрут №1

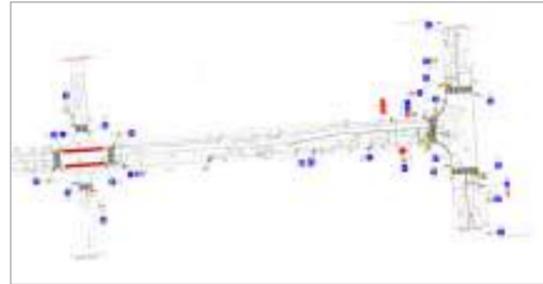


р. Стрижень



вул. Героїв Чорнобиля





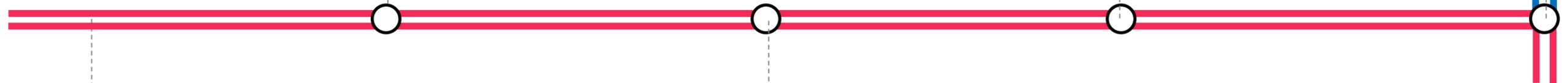
вул. Київська
Веломаршрут №8
(проект зміни ОДР)



просп. Перемоги
Веломаршрут №4



вул. Шевченка
Веломаршрут №2



просп. Левка Лук'яненка



просп. Михайла Грушевського
Веломаршрут №6





МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №11

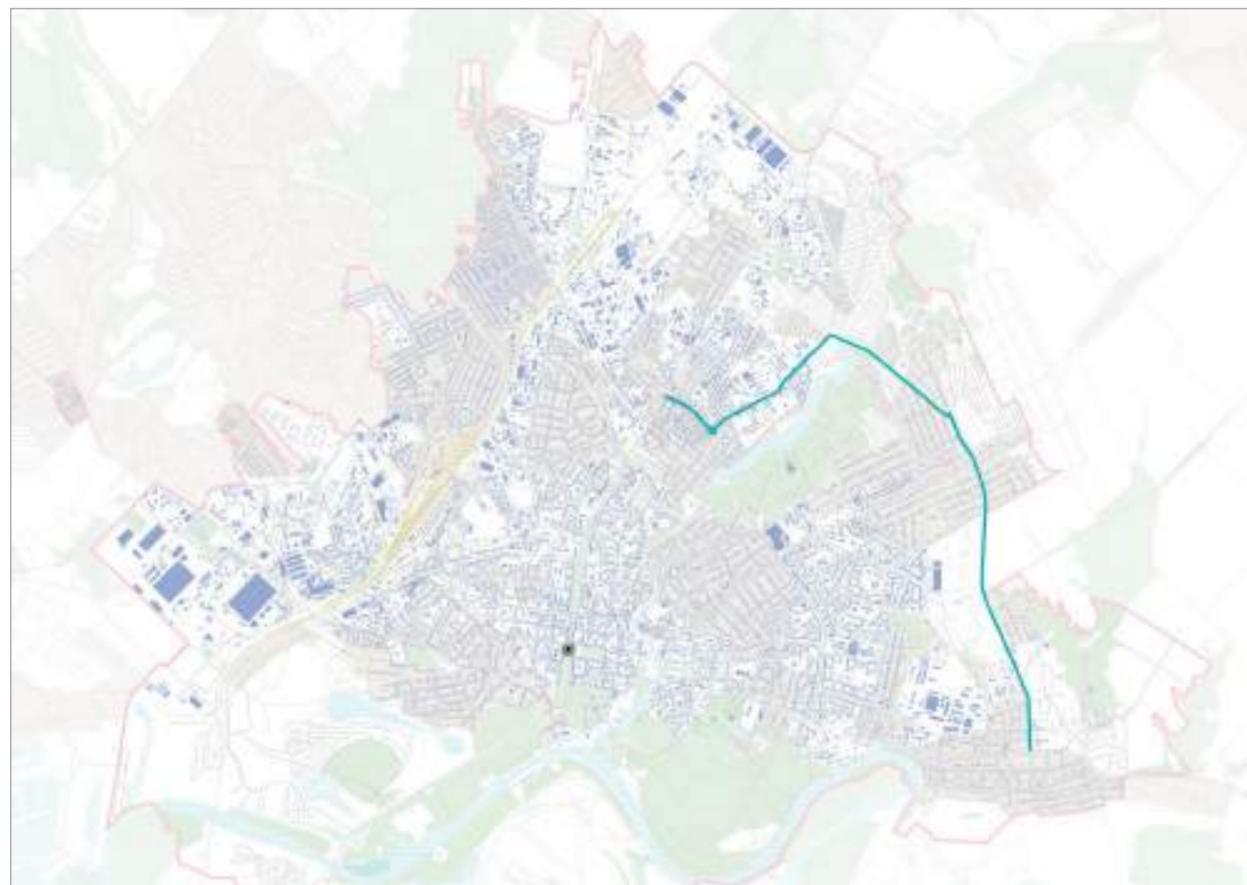
Загальна протяжність: **8,1 км**

Реалізовано: **0,9 км (11 %)**

Запроєктовано: **2 км (25 %)**

Час подолання (з центру): **35 хв**

Час подолання (в центр): **35 хв**



проп. Миру
Веломаршрут №1

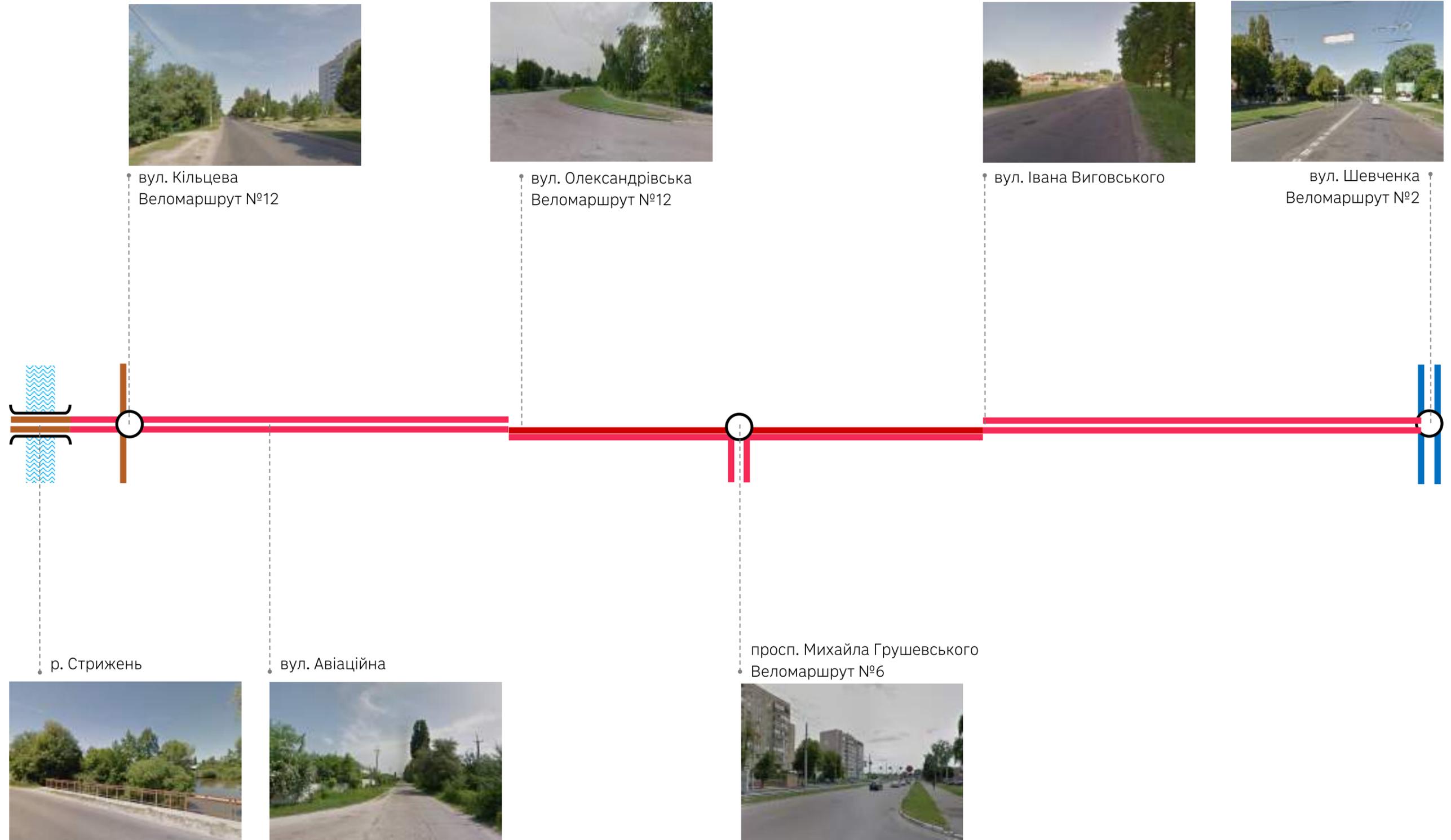


вул. Курсанта Єськова
(проєкт капітального ремонту)



вул. Лютна







МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №12

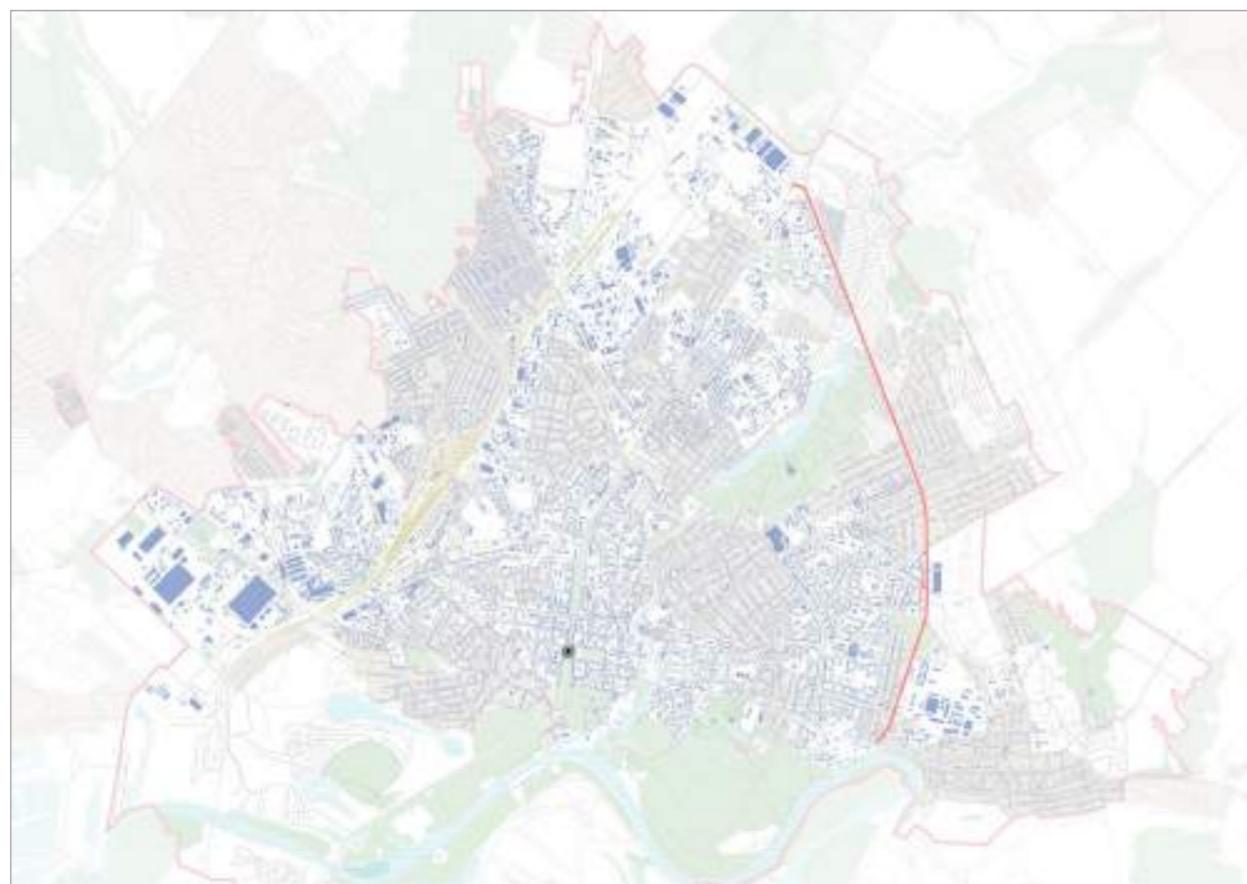
Загальна протяжність: **6,7 км**

Реалізовано: **0,3 км (4 %)**

Запроєктовано: **0 км (0 %)**

Час подолання (з центру): **30 хв**

Час подолання (в центр): **30 хв**



проп. Миру
Веломаршрут №1

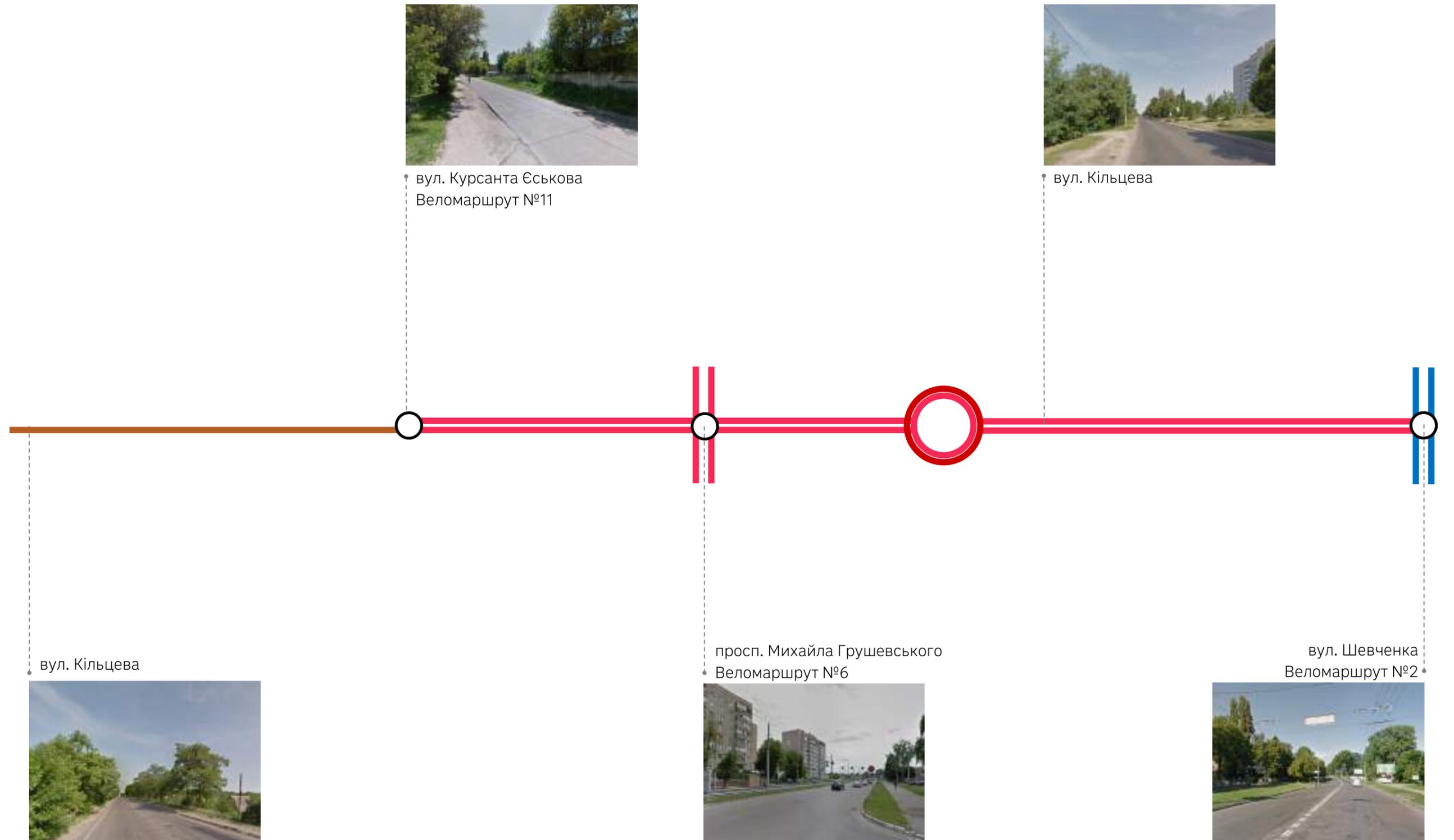


р. Стрижень



вул. Кільцева







МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №13

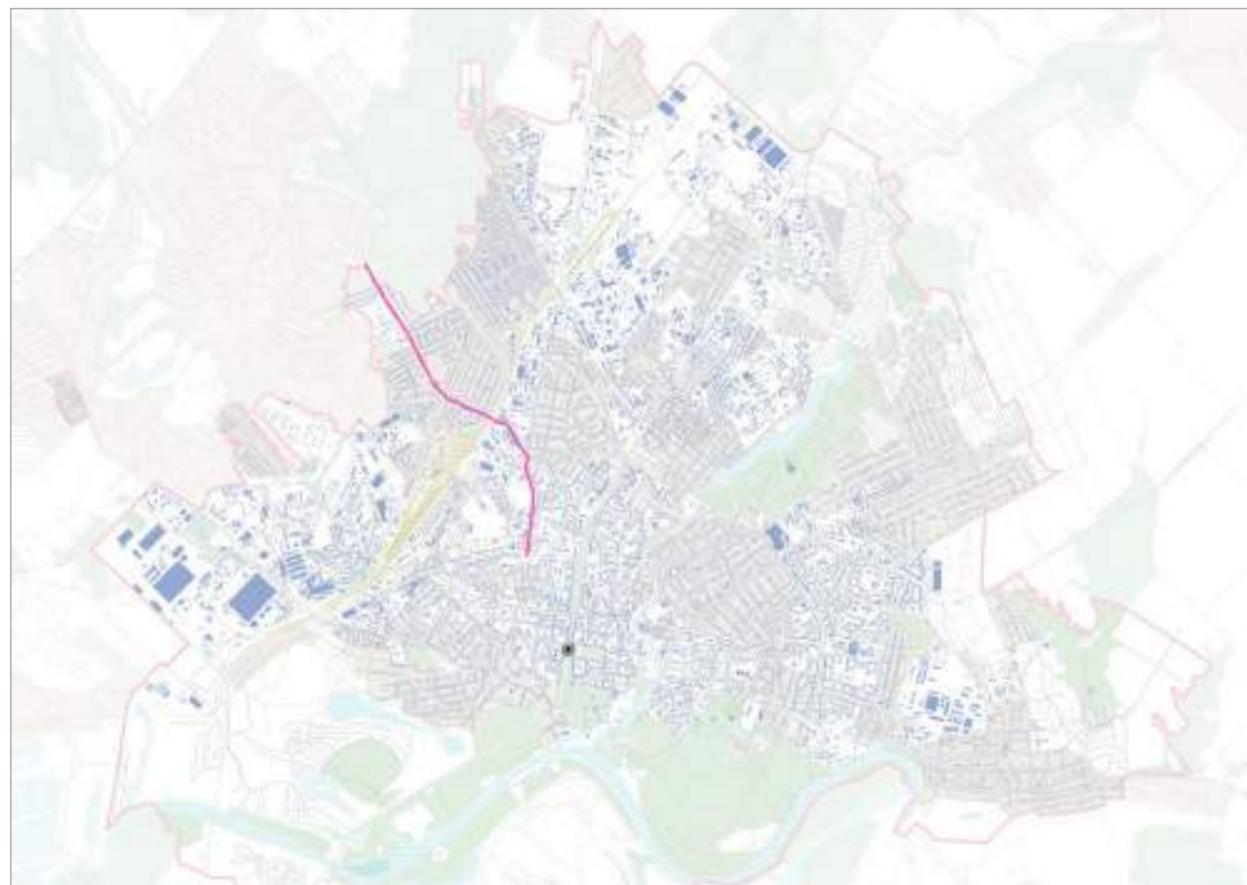
Загальна протяжність: **4,3 км**

Реалізовано: **0,1 км (4 %)**

Запроєктовано: **1,2 км (28 %)**

Час подолання (з центру): **20 хв**

Час подолання (в центр): **20 хв**



вул. Івана Мазепи
Веломаршрут №7



вул. Любецька





вул. Ріпкінська



вул. Тероборони



вул. Тероборони



проїзд під залізницею



вул. Леоніда Пашина
Веломаршрут №15





МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №14

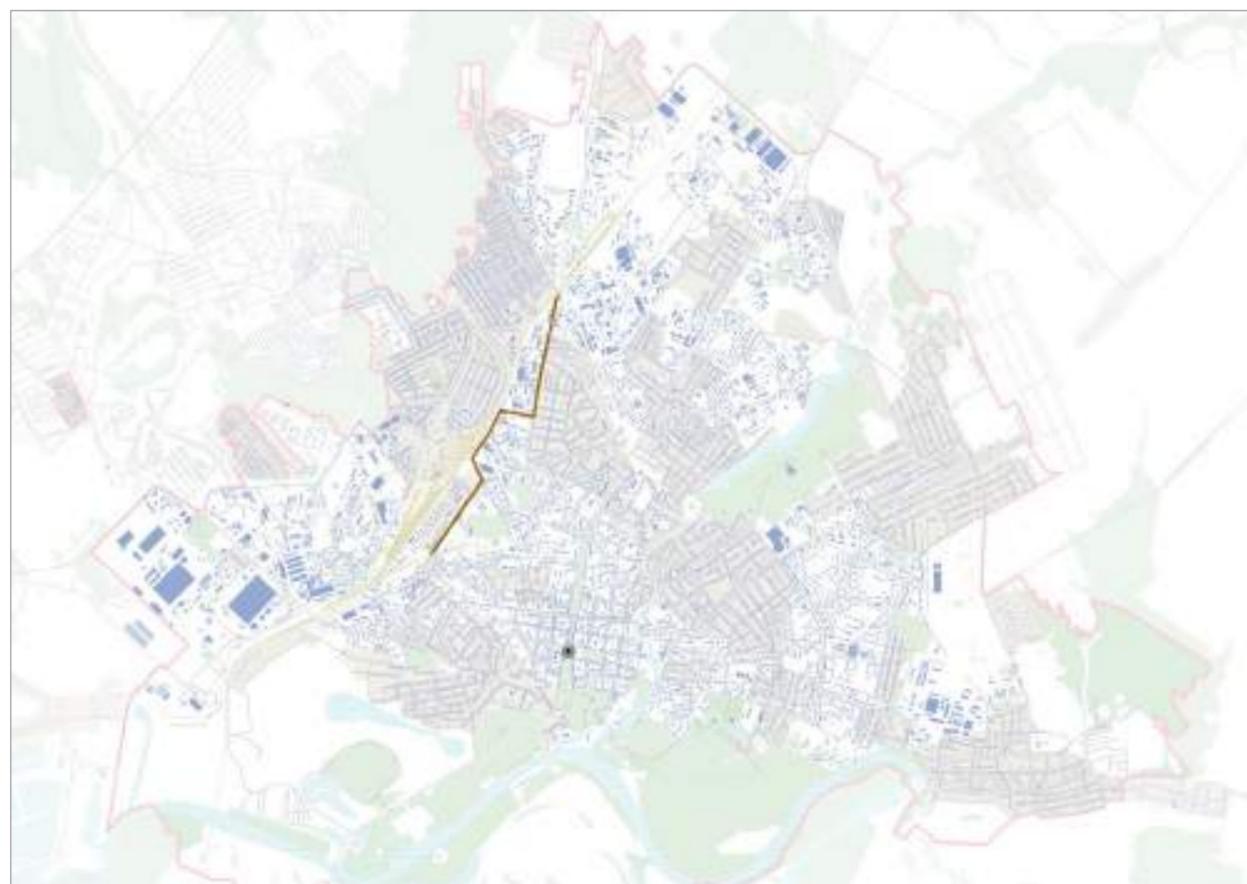
Загальна протяжність: **3,9 км**

Реалізовано: **0 км (0 %)**

Запроєктовано: **1,4 км (36 %)**

Час подолання (з центру): **20 хв**

Час подолання (в центр): **20 хв**



просп. Перемоги
Веломаршрут №5



вул. Старобілоуська



вул. Жабинського





вул. Ріпкінська
Веломаршрут №13



вул. Любецька
(проект капітального ремонту)



вул. Франка



вул. Козацька
Веломаршрут №9





МІСЬКИЙ ВЕЛОМАРШРУТ №15

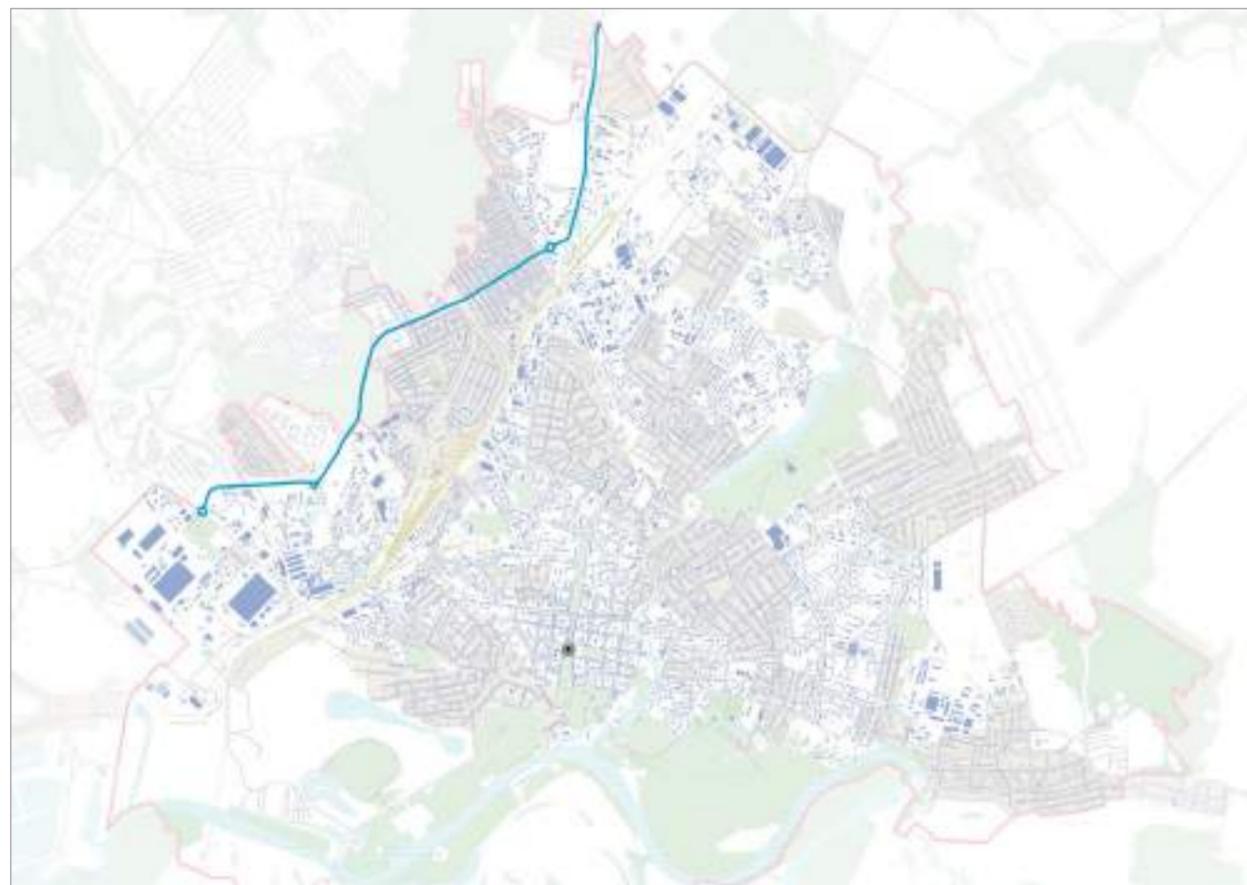
Загальна протяжність: **8,6 км**

Реалізовано: **0 км (0 %)**

Запроєктовано: **0 км (100 %)**

Час подолання (з центру): **40 хв**

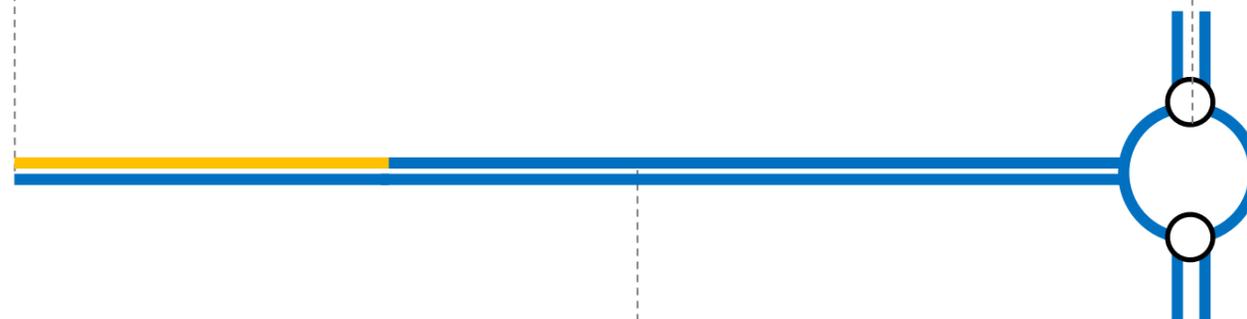
Час подолання (в центр): **40 хв**



вул. Елеваторна

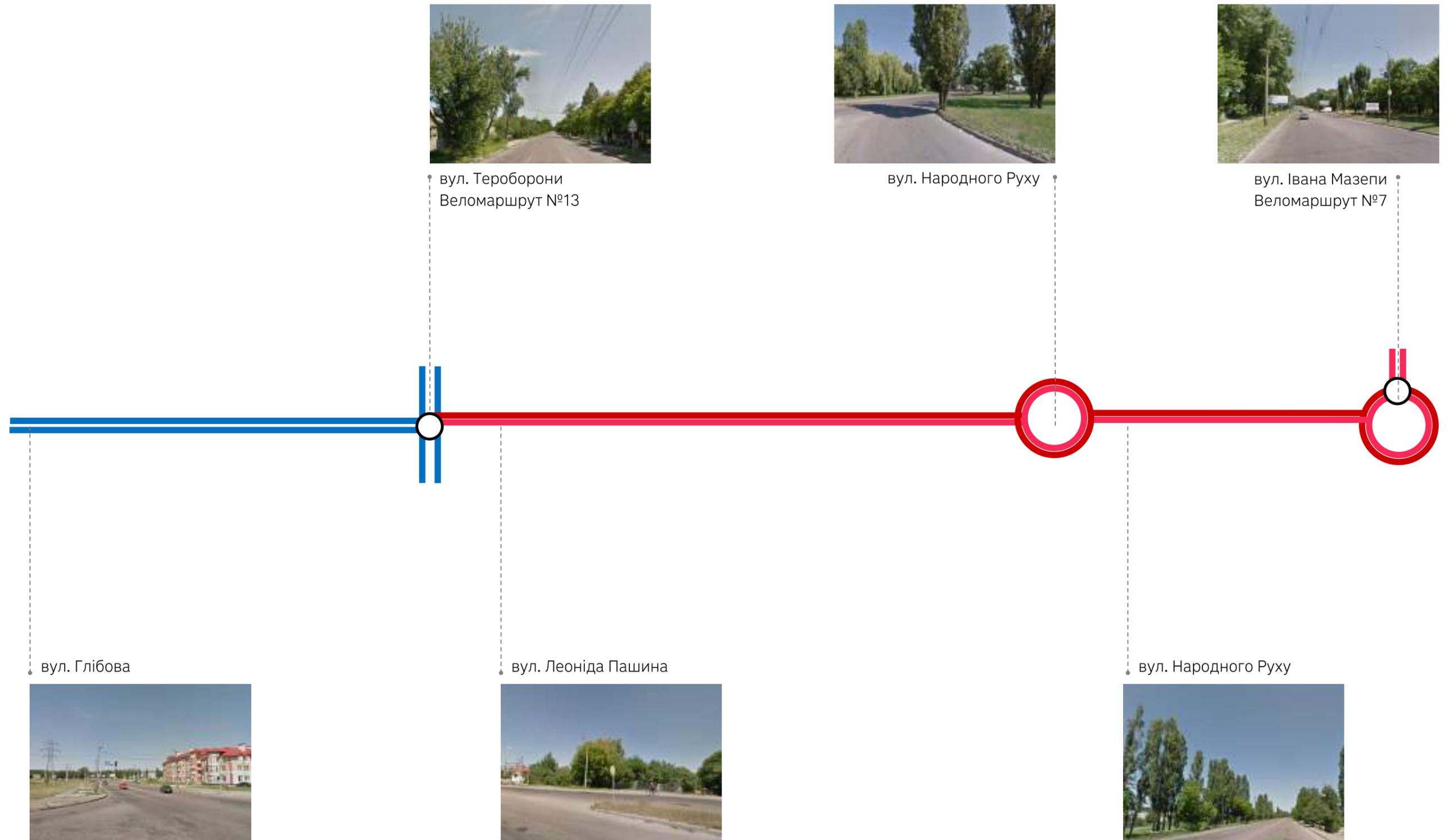


вул. Незалежності
Веломаршрут №9



вул. Любецька
(проєкт капітального ремонту)





МІЖМІСЬКІ ВЕЛОСИПЕДНІ МАРШРУТИ

Міжміські велосипедні маршрути є проміжною ланкою між міською та регіональною веломережею. Вони влаштовуються між населеними пунктами, які об'єктивно поєднані між собою тісними зв'язками в агломерації, а також для більш далеких поїздок, зокрема туристичних. Такі веломаршрути зазвичай розраховані на відстань, яку можна подолати за 1-2 години. Вони прокладаються, як правило, вздовж доріг загального користування, або, для скорочення шляху, можуть мати трасування господарськими, ландшафтними та природно-заповідними територіями. Реалізація міжміських веломаршрутів повинна бути органічно інтегрована у веломережі населених пунктів. Деякі із них можуть проходити паралельно із рекреаційними або туристичними веломаршрутами.

Навколо Чернігова, враховуючи наявність лише одного населеного пункту в територіальній громаді, пропонується створити велосипедні маршрути для сполучення із сусідніми громадами та населеними пунктами. Мережа міжміських веломаршрутів від Чернігова охоплюватиме центри і населені пункти Славутицької міської територіальної громади (Київська область), Михайло-Коцюбинської, Березнянської, Куликівської та Седнівської селищних територіальних громад, а також Новобілоуської, Киселівської, Іванівської сільських територіальних громад. Про важливість таких зв'язків було наголошено громадою під час стратегічної сесії. Перший і найбільш пріоритетний веломаршрут повинен пов'язати Чернігів зі Славутичем через Михайло-Коцюбинське з огляду на найбільшу чисельність населення і потенційних користувачів та стійкі соціально-економічні зв'язки у Чернігівській агломерації. Міжміські веломаршрути сполучатимуться з міською веломережею Чернігова на вулицях Шевченка, Кільцева, Івана Мазепи, Тероборони, Красносільського, Елеваторній та проспекті Миру.

Велосипедні маршрути вздовж доріг загального користування державного значення повинні бути прокладені із влаштуванням відокремлених велосипедних доріжок з окремим полотном, або, у стиснених умовах, велосипедних смуг. Вздовж доріг місцевого значення, а також дорогами без твердого покриття допускається влаштування спільного руху велосипедистів та автотранспорту зі зниженням дозволеної швидкості. Наразі на проектному міжміському велосипедному маршруті №8 (Іванівка — Чернігів) влаштовані спільні доріжки для пішоходів та велосипедистів на мосту через річку Десна.

Пропоновані 14 міжміських велосипедних маршрутів мають загальну довжину 281,2 км, з них всього 10,7 км (4%) пролягатимуть територією Чернігівської міської територіальної громади. При цьому, 44,9 км (16%) веломаршрутів сполучатимуть населені пункти дорогами без твердого покриття або власною трасою окремо від наявних транспортних артерій. Таке трасування дозволяє скоротити шлях при русі велотранспортом відносно індивідуального моторизованого та громадського транспорту, а також зменшує кількість перетинів з автомобільними дорогами поза населеними пунктами, де дозволена швидкість руху є вищою. Перспективний регіональний веломаршрут між Черніговом і Києвом пропонується прокласти вздовж долини річки Десна і автошляху Р-69 через селище Десна і місто Вишгород.

При реалізації міжміських велосипедних маршрутів ключовою є співпраця Чернігівської міської територіальної громади зі Службою відновлення та розвитку інфраструктури у Чернігівській області як балансоутримувачем автошляхів державного значення, державним підприємством «Агентство місцевих доріг Чернігівської області» як балансоутримувачем автошляхів місцевого значення, а також органами місцевого самоврядування сусідніх територіальних громадам.

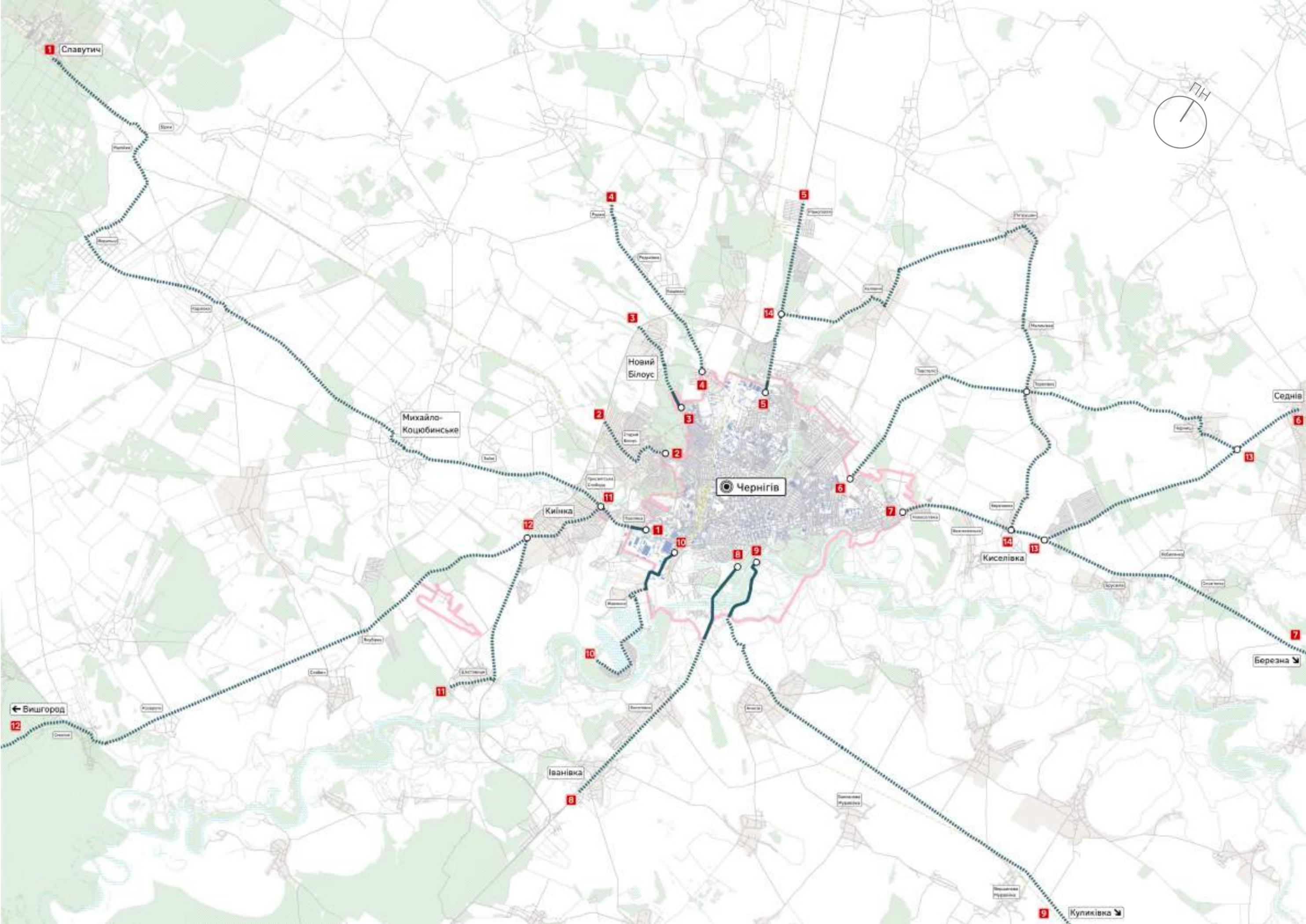
міжміські веломаршрути: **281,2 км**

в межах Чернігівської громади: **10,7 км**

поза межами громади: **270,5 км**

- 1** м. Чернігів — м. Славутич (41,0 км / 0,6* км)
- 2** м. Чернігів — с. Старий Білоус (3,9 км)
- 3** м. Чернігів — с. Новий Білоус (4,1 км / 0,7* км)
- 4** м. Чернігів — с. Рудка (8,7 км)
- 5** м. Чернігів — с. Рівнопілля (8,5 км / 0,4* км)
- 6** м. Чернігів — сел. Седнів (23,9 км)
- 7** м. Чернігів — сел. Березна (29,7 км)
- 8** м. Чернігів — с. Іванівка (10,7 км / 3,6* км)
- 9** м. Чернігів — сел. Куликівка (28,5 км / 3,0* км)
- 10** м. Чернігів — с. Жавинка (9,0 км / 2,4* км)
- 11** с. Киїнка — с. Шестовиця (12,4 км)
- 12** с. Киїнка — у бік м. Вишгород (119,0 км)
- 13** с. Березанка — с. Черниш (12,4 км)
- 14** с. Киселівка — с. Халявин (27,5 км)

* у межах громади



1 Славутич

ПН

Чернівці

Новий Білуос

Михайло-Коцюбинське

Киїнка

Киселівка

Іванівка

Седнів

Березна

Куликівка

← Вишгород

РЕКРЕАЦІЙНІ ВЕЛОСИПЕДНІ МАРШРУТИ

Рекреаційні велосипедні маршрути влаштовуються для зручних, безпечних та екологічно орієнтованих поїздок у ландшафтних, рекреаційних та природно-заповідних зонах. Зазвичай вони пролягають у міських та приміських зелених зонах, окремо від вулиць та доріг. При цьому, на них допускається використання не лише твердого покриття, а й гравійної або щебенево-піщаної суміші, а також прокладання їх ґрунтовими дорогами за неможливості влаштування виділеного шляху. На таких шляхах зазвичай влаштовуються двосторонні велосипедні доріжки, однак на дорогах місцевого значення за низької інтенсивності руху транспорту можливе влаштування спільного руху велосипедного та автотранспорту. Рекреаційні велосипедні маршрути прокладаються не лише для активного відпочинку, але й для повсякденного велоруку, якщо вони поєднують райони міста або населені пункти між собою та слугують коротшим шляхом сполучення між ними. Створення рекреаційних маршрутів доцільне у випадку, коли до них можна доїхати міською або міжміською велосипедною мережею. Їхнє впровадження повинно супроводжуватися відповідною системою маршрутного орієнтування, яка для рекреаційних маршрутів створюється у відтинках зеленого кольору (іноді використовуються відтинки блакитного для маршрутів вздовж водних об'єктів).

Чернігівська міська територіальна громада має значний потенціал та велику кількість різноманітних об'єктів рекреації та зон для відпочинку. Розташування міста у місці злиття трьох річок — Десни, Стрижня і Білоуса — зумовлює наявність різноманітних ландшафтів. Створення рекреаційних велосипедних маршрутів покликане підвищити активність відпочинку населення і гостей громади, а також підвищити її конкурентоспроможність у сфері зеленого і велосипедного туризму.

Головними вузлами рекреаційних веломаршрутів є Вал (Дитинець) і сквери навколо Красної площі. Декілька маршрутів перетинаються в інших частинах міста — вздовж вулиці Шевченка, на річці Стрижень, пляжі Золотий Берег. Велосипедні маршрути сполучатимуть природні об'єкти та зони відпочинку на всій території Чернігова та в найближчих передмістях. Зокрема, у Чернігові вони покриватимуть такі зелені зони як регіональний ландшафтний парк «Ялівщина», заповідне урочище Святе, парки «Міський сад», «Мар'їн гай» і «Березовий гай», бульвари вздовж проспекту Миру, сквери Богдана Хмельницького і Магдебурзького Права, а також Придеснянський ліс. Окремі маршрути проходять біля водних об'єктів — річок Десна, Стрижень і Білоус, озер Лісковицького, Магістратського, Глушець, Капі, Лопуховатого, Бузове, Жовта Яма, Мертва Яма, Чорна Яма, Гребля, Піщане, Монастирське, Прикіл, а також пляжі Золотий Берег, Лісковицький і Придеснянський. Загалом маршрут №5 повністю проходить вздовж річки Стрижень від третьої дамби до пляжу Золотий Берег, маршрут №4 сполучає центр Чернігова через Пішохідний міст з озерами заплави Десни, а маршрут №7 проходить через старе русло Десни. Враховуючи визначений долинами річок рельєф Чернігова, веломаршрути також проходять повз Болдині гори, Королівську гору в Ялівщині, піщаний кар'єр біля старого русла Десни та рукотворний Чорний курган. Маршрут 8 на 90% проходить територією сусідньої Новобілоуської територіальної громади біля межі з Черніговом і сполучає Зазівський ліс із водоспадами на річці Білоус в селі Павлівка через Забарівський і Староподусівський ліси, урочище Зелений гай і озеро Бітлз.

Загальна протяжність 8 проєктних рекреаційних велосипедних маршрутів становить 79,4 км, з них 7 маршрутів довжиною 48,4 км (61%) — на адміністративній території Чернігівської міської громади.

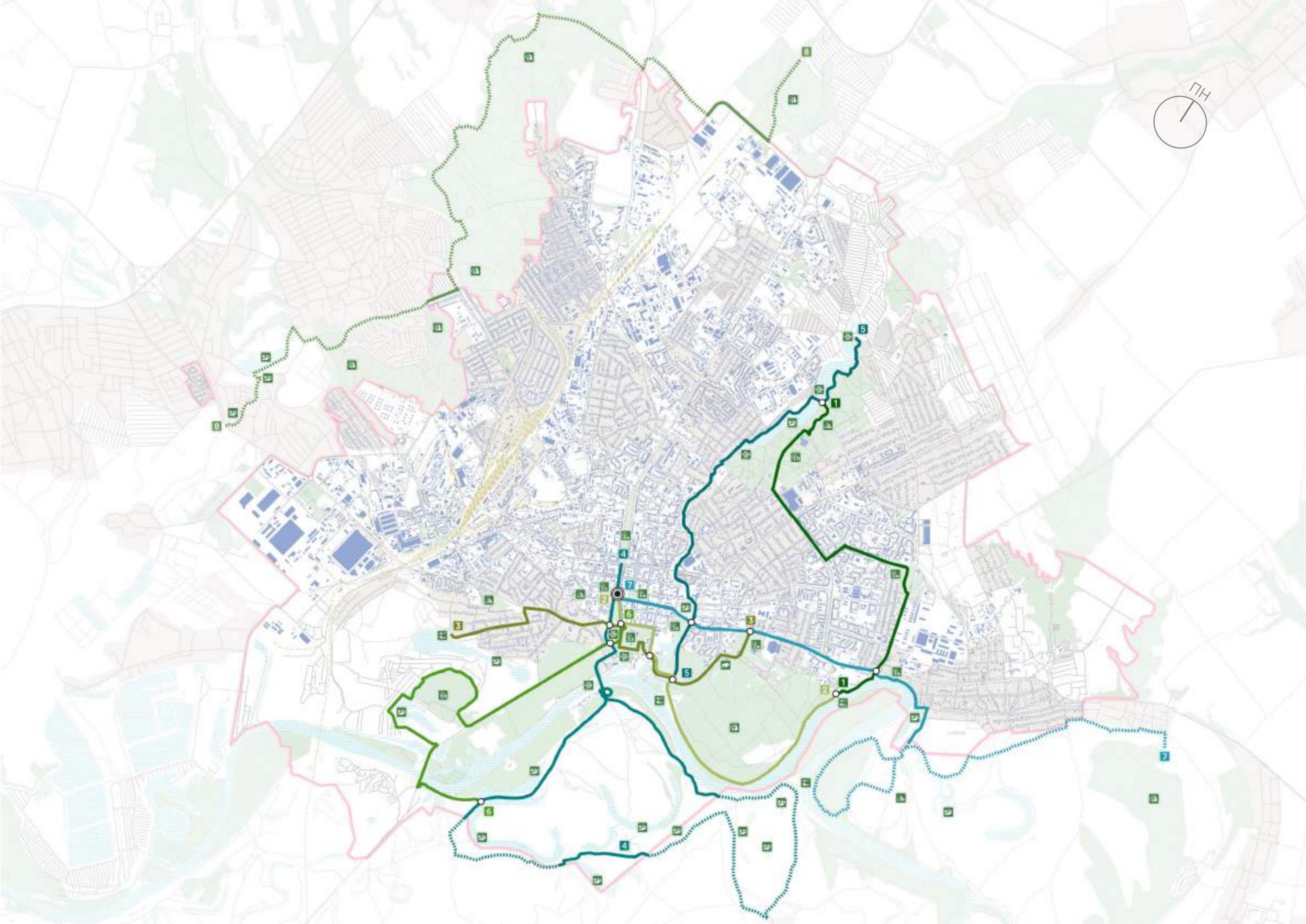
рекреаційні веломаршрути: **79,4 км**

в межах Чернігівської громади: **48,4 км**

поза межами громади: **31,0 км**

- 1** річка Стрижень — Придеснянський пляж (6,5 км)
- 2** Придеснянський пляж — Сквер Магдебурзького Права (5,6 км)
- 3** Лісковицький пляж — Міський сад (5,9 км)
- 4** Сквер Героїв Небесної сотні — заплава Десни (17,3 км / 8,9* км)
- 5** Уздовж річки Стрижень (6,9 км)
- 6** Вал — озеро Глушець (7,7 км)
- 7** Свинський ліс — сквер Богдана Хмельницького (14,0 км / 5,4* км)
- 8** Зазівський ліс — Водоспади на річці Білоус (15,6 км / 1,6* км)

* у межах громади



РЕКРЕАЦІЙНІ ОБ'ЄКТИ НА ВЕЛОМАРШРУТАХ

1. Болдина гора
2. Гребля на річці Стрижень
3. Гребний канал
4. Дитинець
5. Друга дамба на річці Стрижень
6. Заповідне урочище "Святе"
7. Кінний клуб
8. Кордівський ліс
9. Королівська гірка
10. Лісковицьке озеро
11. Лісковицький пляж
12. Набережна річки Стрижень
13. Оглядовий майданчик біля Катерининської церкви
14. Оглядовий майданчик біля пам'ятника Тараса Шевченка
15. Оглядовий майданчик пішохідного моста
16. Озеро "Підкова Леннона"
17. Озеро Глушинець
18. Озеро Магістратське
19. Парк "Березовий Гай"
20. Парк "Мар'їн Гай"
21. Парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва "Міський сад"
22. Пляж "Золотий берег"
23. Придеснянський парк
24. Регіональний ландшафтний парк "Ялівщина"
25. Сквер "Магдебурзького права"
26. Сквер Богдана Хмельницького
27. Сквер Героїв Небесної сотні
28. Човнова станція "Водик"
29. Чорна могила

За межею громади:

Водопад на річці Білоус

Забарівський ліс

Зазівський ліс

Озеро "Бітлз"

Озеро Гребля

Озеро Лопуховате

Озеро Мертва Яма

Озеро Чорна Яма

Піщаний кар'єр

Пляж на Десні

Рукотворні озера в селі Жавинка

Свинський ліс

Стариця Вугор

Урочище Зелений Гай



Сергій Тарабара



спільнота «Старий Чернігів»



Сергій Тарабара



givnefish.com



en1time.com.ua



Чернігівська міська рада



Укртрансбуд



Сергій Тарабара



Чернігівська міська рада



Чернігівська міська рада



Сергій Тарабара



Виноградов А.

1	2
3	4
5	6

1. Болдина гора
2. Чернігівській дитинець
3. Пішохідний міст на річці Десна
4. пляж «Золотий берег» на річці Десна
5. Парк «Березовий гай»
6. Скейт-вело-парк у парку «Березовий Гай!»

1	2
3	4
5	6

1. Регіональний ландшафтний парк «Ялівщина»
2. Набережна річки Стрижень
3. Сквер Богдана Хмельницького
4. Захід сонця на озері «Глушинець»
5. Урочище та озеро «Святе»
6. Парк-пам'ятка садово- паркового мистецтва «Міський сад»

ТУРИСТИЧНІ ВЕЛОСИПЕДНІ МАРШРУТИ

Туристичні велосипедні маршрути влаштовуються між визначними місцями, туристичними об'єктами та пам'ятками, а також транспортними вузлами для зручного та безпечного велосипедного руху з ознайомчою метою. Вони можуть пролягати як паралельно міським або міжміським велосипедним маршрутам, так й існувати окремо, при цьому поєднуючись з іншою велосипедною мережею. Туристичні велосипедні маршрути супроводжуються елементами маршрутного орієнтування у відтінках коричневого кольору.

Чернігів має безцінний туристичний потенціал з огляду на своє географічне положення як історичний центр Сіверщини, значний архітектурний та релігійний спадок, в тому числі приклади давноруського зодчества XI-XIII століть. У Чернігові наявні взірці архітектури різних стилів XVII-XX століть, від найстарішого житлового будинку лівобережжя України до бруталістських модерністичних споруд. Деякі з них отримали офіційний охоронний статус.

У громаді наявні елементи спадщини Київської Русі і Чернігівського князівства, а також Гетьманщини. Перлиною міста є Національний архітектурно-історичний заповідник «Чернігів стародавній», який об'єднує споруди чернігівського дитинця. До них в тому числі відноситься один із найдавніших храмів України — Спасо-Преображенський собор початку XI століття. Іншими прикладами візантійської архітектури є Собор Бориса й Гліба XII століття та Храм Святої Великомучениці Параскеви П'ятниці на Торгу (П'ятницька церква) XIII століття. Серед зразків архітектури українського бароко слід виділити Свято-Троїцький кафедральний собор XVII століття та козацький кафедральний собор Святої Великомучениці Катерини XVIII століття, який зустрічає гостей Чернігова на шляху зі столиці, а також будівлю Чернігівського колегіуму 1700 року — першого закладу вищої освіти на лівобережжі України. У Чернігові можна знайти й приклади інших виразних архітектурних стилів, як-от готики (будинки Тарновського, садиба Глібова), українського модерну (Чернігівська обласна універсальна наукова бібліотека імені Короленка), класицизму (Будинок архієпископа, Чернігівський обласний академічний український музично-драматичний театр імені Тараса Шевченка, обласний молодіжний центр), бруталізму (Готель «Градецький», Річковий вокзал, Палац урочистих подій). Будівля залізничного вокзалу Чернігова поєднує в собі риси готики і бароко (1928 рік). Частина з цих пам'яток тією чи іншою мірою пошкоджені російськими окупантами під час облоги міста у 2022 році, а також ракетними ударами.

У Чернігові можна відвідати літературно-меморіальний музей-заповідник Михайла Коцюбинського, обласний історичний музей імені Василя Тарновського та музей бойової слави. Унікальною історико-архітектурною особливістю Чернігова є чернігівське дерев'яне мереживо. Будинки, оздоблені дерев'яними різьбленими прикрасами, досі розміщуються в різних районах Чернігова та уособлюють його унікальний архітектурний напрям. Розроблені активістами спільноти «Дерев'яне мереживо Чернігова» маршрути між перлинами чернігівського зодчества стануть інтегральною частиною туристичних веломаршрутів громади.

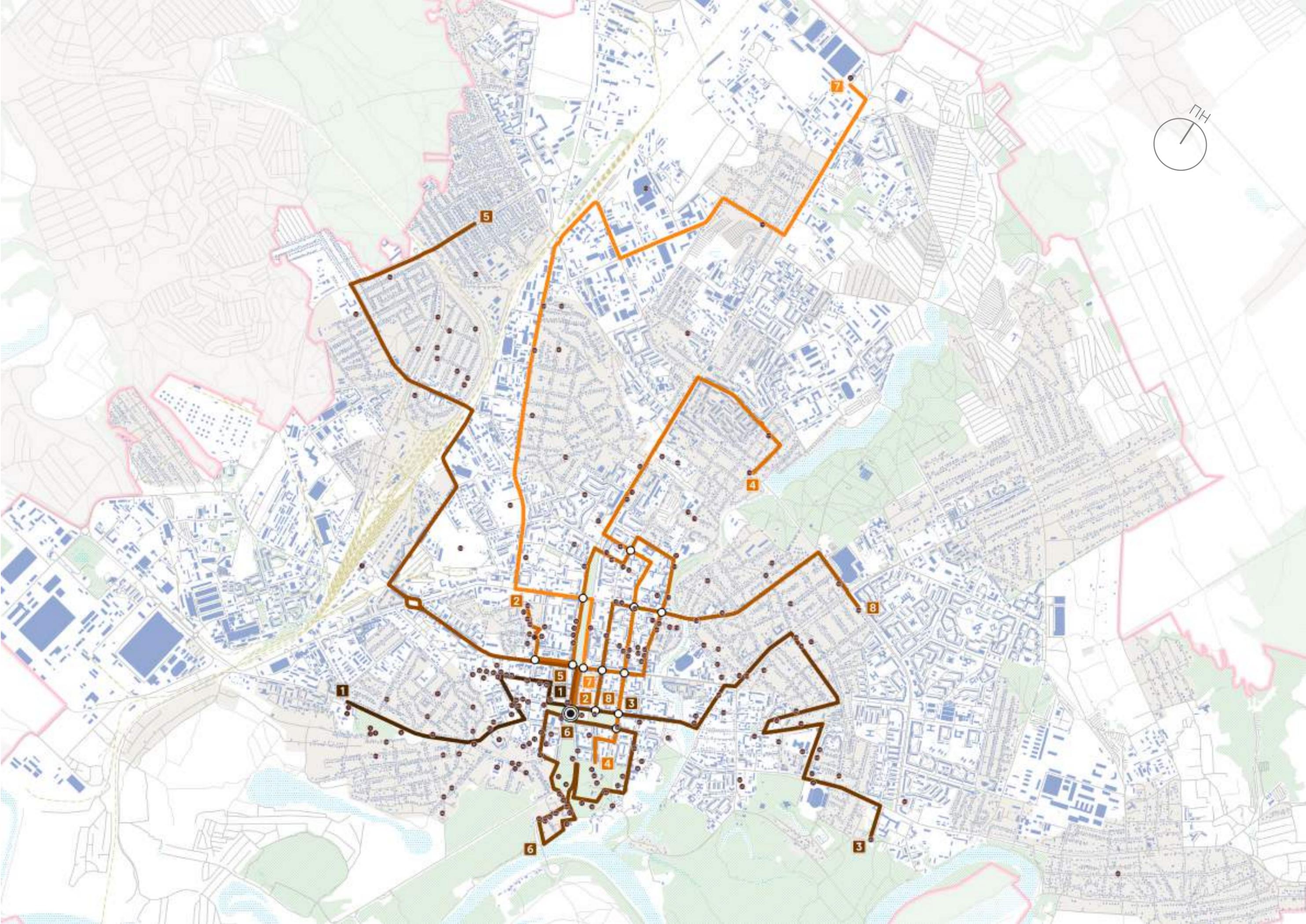
У центральній частині Чернігова облаштовані декілька оглядових майданчиків на Валу, Болдиних горах та Пішохідному мосту через Десну, вони стануть проміжними пунктами на туристичних веломаршрутах, де можна перепочити і споглядати ландшафти навколо.

8 проєктних велосипедних маршрутів сполучають туристичні об'єкти різних районах Чернігова і здебільшого перетинаються в центральній частині міста навколо Красної площі. Вони мають загальну протяжність 43,2 км та повністю розташовуються на території Чернігівської міської громади.

туристичні веломаршрути: **43,2 км**

в межах Чернігівської громади: **43,2 км**

- 1 Свято-Троїцький собор — Красна площа (3,0 км)**
- 2 Землянки (дерев'яне мереживо) — Красна площа (4,8 км)**
- 3 Садиба Глібова — Драмтеатр (5,9 км)**
- 4 Дитинець — Бойова (дерев'яне мереживо) (4,8 км)**
- 5 Стара Подусівка (дерев'яне мереживо) — Красна площа (6,9 км)**
- 6 Річковий вокзал — Драмтеатр (4,5 км)**
- 7 Автозавод — Готель «Україна» (8,8 км)**
- 8 П'ятницька церква — просп. Левка Лук'яненка (3,6 км)**



ТУРИСТИЧНІ ОБ'ЄКТИ НА ВЕЛОМАРШРУТАХ

1. Архітектурний ансамбль Красної площі
2. Болдині гори
3. Борисоглібський собор 1123 року
4. Будинки з дерев'яним мереживом на Бойовій
5. Будинки з дерев'яним мереживом на вулиці Київській
6. Будинки з дерев'яним мереживом на вулиці Полуботка
7. Будинки з дерев'яним мереживом на Землянках
8. Будинки з дерев'яним мереживом на Кавказі
9. Будинки з дерев'яним мереживом на Ковалівці
10. Будинки з дерев'яним мереживом на Лісковиці
11. Будинки з дерев'яним мереживом на Новій Подусівці
12. Будинки з дерев'яним мереживом на Окольному граді
13. Будинки з дерев'яним мереживом на П'яти Кутах
14. Будинки з дерев'яним мереживом на проспекті Лук'яненка
15. Будинки з дерев'яним мереживом на Старій Подусівці
16. Будинки з дерев'яним мереживом на Старому Пивзаводі
17. Будинки з дерев'яним мереживом на Третяку
18. Будинки з дерев'яним мереживом на Холодних Ярах
19. Будинки з дерев'яним мереживом по вул. Любецькій
20. Будинки архієпископа 1780 року
21. Будинки Василя Тарновського XIX століття (зруйнований)
22. Будинки Добровільного пожежного товариства початку XX століття
23. Будинки з дерев'яним мереживом на вул. Литовській, 30
24. Будинки з дерев'яним мереживом на вул. М. Загрівного, 30
25. Будинки з дерев'яним мереживом по вул. Миру
26. Будинки поштової станції XIX століття
27. Будинки Феодосія Чернігівського 1688 року
28. Будинки цивільного губернатора 1896 року
29. Будинки Чернігівської полкової канцелярії 1690-х років
30. Будівля суду 1952 року
31. Введенська трапезна церква 1679 року
32. Військово-історичний музей
33. Володимирське міське училище 1893 року
34. Воскресенська церква 1775 року
35. Головоштамт 1956 року
36. Готель «Градецький»
37. Готель «Десна» 1949 року
38. Готель «Україна» 1961 року (зруйнований)
39. Дзвінниця Троїцько-Іллінського монастиря 1775 року
40. Драмтеатр 1959 року
41. Духовна семінарія 1750-х років
42. Єлецькі печери XI століття
43. Залізничний вокзал 1949 року
44. Інститут історії, етнології та правознавства 1910-х років
45. Інститут фізичних методів лікування початку XX століття
46. Катерининська церква 1715 року
47. Курган «Чорна могила» X століття
48. Меморіал слави
49. Миколаївське єпархіальне братство 1912 року (нині Чернігівська обласна філармонія)
50. Музей «Історія Лісковиці»
51. Музей Михайла Коцюбинського
52. Надбрамна дзвіниця Єлецького монастиря 1670—1675 років
53. Обласна бібліотека імені Русових
54. Обласний молодіжний центр 1946 року
55. П'ятницька церква кінця XII — початку XIII століття
56. Палац урочистих подій 1988 року
57. Перша електростанція 1927 року
58. Річковий вокзал 1964 року
59. Садиба 1905 року на вул. Тролейбусній, 9
60. Садиба Глібова XIX століття (нині Інститут сільськогосподарський НААН України)
61. Свято-Казанська церква 1827 року
62. Спасо-Преображенський собор 1030 року
63. Старий єврейський цвинтар
64. Старий цвинтар
65. Трапезна Петропавлівська церква XVII століття
66. Троїцький собор 1679 року
67. Успенський собор XII століття
68. Центр народних ремесел для дітей та юнацтва початку XX століття
69. Центр підтримки стартапів та інновацій «Перемога»
70. Церква Михаїла і Федора 1806 року
71. Церква-усипальниця Якова Лизогуба 1689 року
72. Чернігівська броварня
73. Чернігівська губернська земська управа 1910 року (нині Чернігівська ОВА)
74. Чернігівська духовна семінарія XVII століття (нині Чернігівський військовий госпіталь)
75. Чернігівська земська фельдшерська школа 1868 року
76. Чернігівська обласна бібліотека для юнацтва
77. Чернігівська філія державного банку 1908 року (нині Чернігівська міська рада)
78. Чернігівське музичне училище
79. Чернігівське реальне училище 1902 року (нині Чернігівський кооперативний технікум)
80. Чернігівське тролейбусне управління
81. Чернігівський автозавод
82. Чернігівський вал (Дитинець)
83. Чернігівський колегіум 1700 року
84. Чернігівський магістрат 1799 року (нині Управління НБУ в Чернігівській області)
85. Чернігівський обласний історичний музей імені Тарновського
86. Чернігівський планетарій (обсерваторія)
87. Чернігівський учительський інститут 1916 року (нині НУ «Чернігівський колегіум» ім. Т.Г. Шевченка)
88. Чоловіче духовне училище 1879 року (Будинки культури будівельників)
89. Школа №1 1936 року



Чернігівщина туристична



Чернігівщина туристична



Чернігівщина туристична



Чернігівщина туристична



Чернігівщина туристична



Богдан Жовток



спільнота «Старий Чернігів»



secretland.info



Чернігівщина туристична



Чернігівщина туристична



Чернігівщина туристична



Чернігівщина туристична

1	2
3	4
5	6

1. Будинок архієпископа 1970 року
2. Будинок Миколаївського єпархіального братства (нині Чернігівський обласний філармонійний центр)
3. Чернігівський дитинець
4. Відновлений будинок з дерев'яним мереживом на вулиці Музейній
5. Колишній інститут фізичних методів лікування ім. Воровського
6. Будинок-корабель Григорія Остапенка

1	2
3	4
5	6

1. Будівля залізничного вокзалу станції «Чернігів»
2. Колишній земельний Банк (нині Обласна наукова бібліотека імені Софії та Олександра Русових)
3. Будівля Чернігівської електростанції (нині АТ «Чернігівобленерго»)
4. Троїцько-Іллінський монастир та Свято-Троїцький кафедральний собор
5. Меморіальний музей-садиба Михайла Коцюбинського
6. Катеринівська церква 1715 року

ОРГАНІЗАЦІЯ ВЕЛОРУХУ НА ПЕРЕХРЕСТЯХ

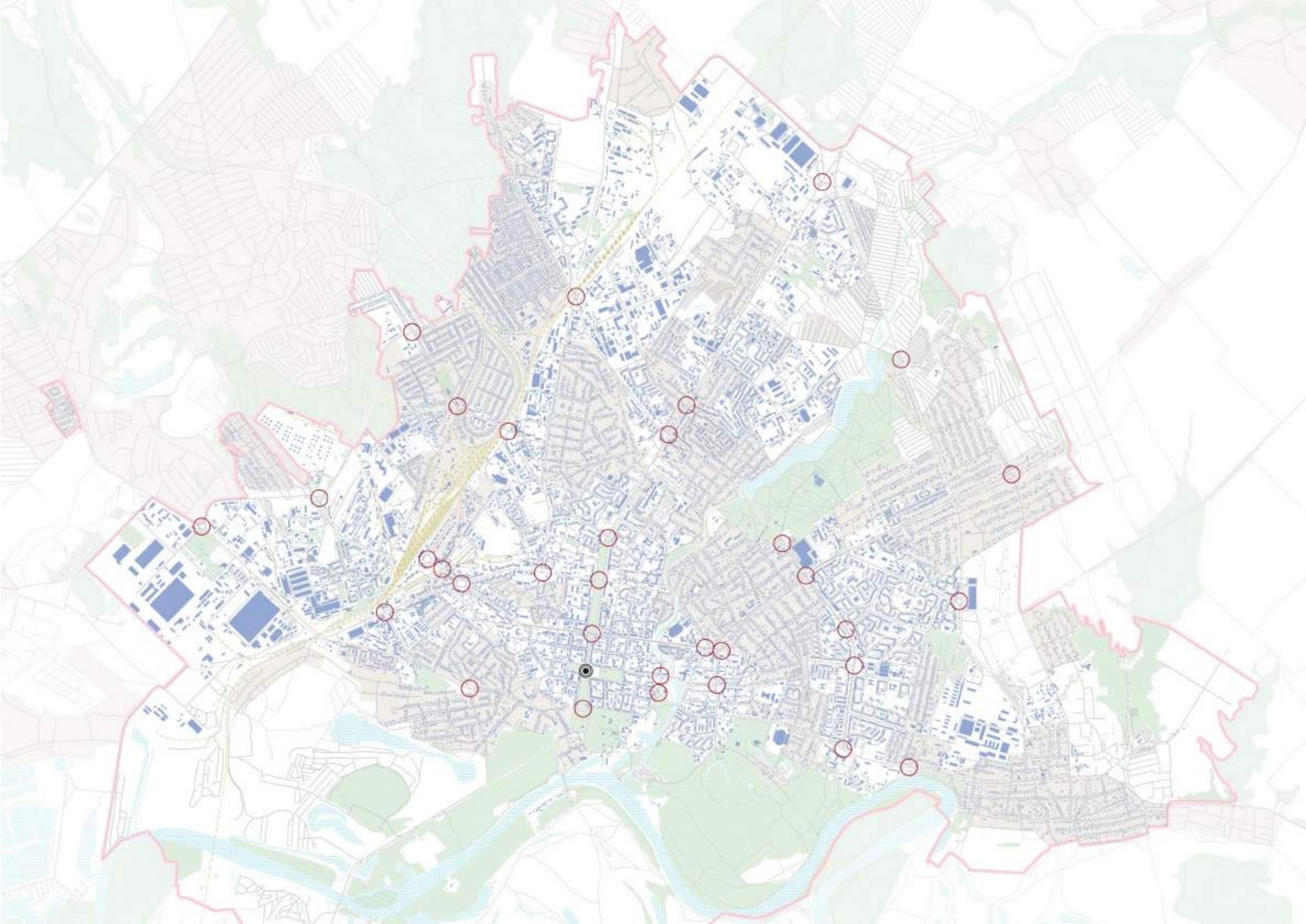
Враховуючи критерії до влаштування веломережі, найбільш складними ділянками її організації є розв'язки вулично-дорожньої мережі в населених пунктах. У залежності від обраної форми велосипедного руху на підходах до перетину та наявності дорожнього простору на перехресті обираються найбільш оптимальні заходи організації велосипедного руху. Поширеною помилкою проєктувальників, яка знижує безпеку дорожнього руху, є «обривання» велосипедної мережі перед перехрестям (що є типовою проблемою для Чернігова, наголошеною учасниками стратегічної сесії), а також обрання форми велоруку, яка створює конфлікти між учасниками дорожнього руху. Наявні перетини вулично-дорожньої мережі з організованим велорухом можна поділити на транспортні розв'язки в одному рівні (нерегульовані, регульовані, кільцеві) та транспортні розв'язки в різних рівнях. Найбільш складними для організації безконфліктного та безпечного велосипедного руху є саме транспортні розв'язки в одному рівні.

У випадку спільного руху велосипедистів та моторизованого транспорту або велосипедних смуг, велосипедист майже завжди матиме пріоритет руху на перехрестях та підпорядковується загальним дорожнім знакам і світлофорному регулюванню. Для безпечного лівого повороту велосипедистів на регульованих перехрестях влаштовуються лівоповоротні зони очікування, виділені червоною розміткою і двома стоп-лініями. Також забезпечити лівий поворот велосипедистів можна з улаштуванням кишені із зоною очікування збоку від проїзної частини. Організація велодоріжок з одного або обох боків вулиці є найзручнішою з точки зору комфорту й мобільності велосипедистів та користувачів ЛПТ, однак проблемною з точки зору безпеки перетину перехрестя. Оскільки велодоріжка не має пріоритету руху на нерегульованих перетинах поза перехрестями, то безпечними способами організації велоруку в таких випадках є влаштування велосипедного переїзду в межах заокруглень бордюрів на перехресті, а особливо — світлофорне регулювання. Наразі не врегульованою є організація велоруку на перетинах з велопішохідними доріжками та зонами. Державними нормами та стандартами не визначені способи перетину, виїзду та заїзду велосипедистами з/на велосипедно-пішохідні доріжки і зони, що створює небезпечні та конфліктні ситуації у випадках створення такої велосипедної інфраструктури. Варто влаштовувати велосипедні переїзди через проїзну частину для поєднання ділянок таких форм велосипедного руху.

Окремим різновидом організації велосипедного руху є її влаштування на кільцевих розв'язках. На односмугових малих та міні-кільцевих розв'язках, відповідно до ДСТУ 8906, рекомендується організувати спільний рух велосипедистів та автотранспорту, однак ДБН В.2.3-5 дозволяє позначати конфліктні зони на перетинах веломережі контрастною дорожньою розміткою. За такої організації дорожнього руху велосипедист на кільці матиме пріоритет та безпечно може виконувати маневр лівого повороту. За організації велосипедного руху на середніх та великих кільцевих розв'язках, які мають більше однієї смуги руху на кільці, та у випадках примикання велосипедних або велопішохідних доріжок облаштовуються велосипедні переїзди поруч з пішохідними переходами. Так велосипедист не має пріоритету проїзду, і має поступатися дорогою моторизованому транспорту, що знижує безпеку, комфортність та привабливість велосипедного руху.

ПЕРЕХРЕСТЯ З НАЙВИЩИМ ПРИОРИТЕТОМ ОРГАНІЗАЦІЇ ВЕЛОРУХУ У ВСІХ НАПРЯМКАХ

1. вул. Козацька — вул. Любецька;
2. просп. Миру — вул. Козацька — вул. Героїв Чорнобиля;
3. вул. Кільцева — вул. Анатолія Шкурка — вул. Курсанта Єськова;
4. вул. Кільцева — вул. 1-ої Танкової Бригади;
5. просп. Михайла Грушевського — вул. Олександрівська;
6. просп. Михайла Грушевського — просп. Левка Лук'яненка;
7. просп. Михайла Грушевського — просп. Перемоги;
8. вул. Оборонців Чернігова — просп. Перемоги;
9. вул. Оборонців Чернігова — вул. Гетьмана Полуботка;
10. вул. Гетьмана Полуботка — вул. Василя Тарновського;
11. вул. Шевченка — вул. Василя Тарновського;
12. вул. Шевченка — просп. Левка Лук'яненка;
13. вул. Шевченка — вул. Кільцева;
14. просп. Левка Лук'яненка — просп. Перемоги — вул. Всіхсвятська;
15. просп. Левка Лук'яненка — вул. Соборності;
16. просп. Левка Лук'яненка — вул. Київська;
17. просп. Миру — вул. Єлецька — вул. Преображенська;
18. просп. Миру — просп. Перемоги;
19. просп. Миру — вул. Івана Мазепи — вул. Київська;
20. просп. Миру — вул. В'ячеслава Чорновола — вул. Софії Русової;
21. просп. Миру — вул. Льотна;
22. просп. Миру — вул. Кільцева;
23. вул. Ріпкинська — вул. Старобілоуська;
24. вул. Тероборони — вул. Дніпровська;
25. вул. Тероборони — вул. Леоніда Пашина;
26. вул. Івана Мазепи — вул. Любецька;
27. вул. Івана Мазепи — просп. Перемоги;
28. вул. Івана Мазепи — вул. Музична;
29. вул. Івана Мазепи — вул. Народного Руху;
30. просп. Перемоги — вул. Жабинського;
31. вул. Олександра Довженка — вул. Лісковицька;
32. вул. Народного Руху — вул. Христини Алчевської;
33. Вокзальна площа.





Київ — Велосипедне місто



Станіслав Клименко



Станіслав Клименко



Rowerowy Poznan

СВІТЛОФОРНЕ РЕГУЛЮВАННЯ

Є одним із основних ефективних механізмів підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Основна його задача – рівномірно розподіляти транспортні потоки, мінімізуючи ризики ДТП, забезпечувати безпечне пересування учасників дорожнього руху, зменшувати ймовірність виникнення заторів та витримувати рекомендовану швидкість руху. Для досягнення зазначених задач необхідно забезпечувати роботу системи світлофорних об'єктів у режимі «зеленої хвилі», оскільки це стимулює водіїв рухатись із дозволеною швидкістю. При плануванні транспортної інфраструктури важливо враховувати, що велосипедисти є одними із найуразливіших учасників дорожнього руху. Тож за наявності велоруку доцільно на регульованих перехрестях встановлювати велосвітлофори. Це сприяє підвищенню рівня безпеки велосипедистів, зменшує кількість конфліктних точок та чітко розмежує їх потоки з іншими видами транспорту та пішоходами. Висота встановлення велосвітлофорів від рівня проїжджої частини має складати від 1,5 до 2 м, що забезпечує їх видимість.

ВИНЕСЕНА СТОП-ЛІНІЯ

Влаштування стоп-лінії для велосипедистів є необхідним елементом організації дорожнього руху на регульованих перехрестях, яким не варто нехтувати. Згідно з ДСТУ 8906, стоп-лінію на велосмугах перед перехрестям має бути нанесено на відстані не менше ніж 3 м від стоп-лінії для автомобілів за напрямком руху. Таке розташування дозволяє велосипедисту зайняти більш видиме положення перед моторизованими видами транспорту під час дії заборонного сигналу світлофора, що в свою чергу значно мінімізує ризики опинитись у «мертвій зоні» огляду великогабаритних транспортних засобів, зокрема вантажівок чи громадського транспорту. Винесена стоп-лінія також забезпечує пріоритет старту для велосипедистів під час увімкнення зеленого сигналу світлофора, що дозволяє їм швидко та безпечно перетнути перехрестя. Варто зазначити, що велосипедисти, які мають окрему просторову зону перед іншими транспортними засобами, почувуються більш захищено та впевнено, що сприяє підвищенню рівня використання велотранспорту в місті.

ЛІВОПОВОРОТНА ЗОНА ОЧІКУВАННЯ

Для створення безпечних умов здійснення лівого повороту велосипедистами рекомендується облаштовувати промарковані зони очікування з винесеною вперед стоп-лінією. На відміну від стандартної винесеної стоп-лінії на велосмузі, у цьому випадку стоп-лінія наноситься на всю ширину смуги руху для автомобілів. Стоп-лінія для моторизованого транспорту наноситься на 5 метрів далі по ходу руху. Такі зони необхідно облаштовувати на перехрестях із високою інтенсивністю руху велосипедистів (за наявності не більше ніж 1 смуги руху в кожному напрямку), зокрема у межах визначених велосипедних маршрутів.

Лівоповоротні зони очікування дозволяють мінімізувати ризики маневрування велосипедистів серед автомобільного потоку. Вони також підвищують видимість велосипедистів для водіїв, оскільки велосипедисти розташовані безпосередньо перед іншими транспортними засобами. Для того щоб такі зони функціонували належним чином – необхідно підвищувати обізнаність через відповідні навігаційні таблички та розмітку.

ЗОНА ДЛЯ ПОВОРОТУ В ДВА ПРИЙОМИ

Для безпечного здійснення велосипедистами лівого повороту на складних перехрестях облаштовують зони повороту в два прийоми. Така зона дозволяє спочатку перетнути перехрестя у прямому напрямку на дозвільний сигнал світлофора та зупинитися в спеціально промаркованій зоні очікування, яка розташовується праворуч від велопереїзду. Після увімкнення заборонного сигналу по ходу прямого потоку та сигналу дозвільної секції світлофора для лівого повороту, велосипедист продовжує рух у напрямку ліворуч та завершує маневр. Дозвільний сигнал світлофора на прилеглий вулиці вмикається із незначною затримкою. Зони повороту в два прийоми необхідно облаштовувати відповідно до вимог ДСТУ 8906. Вони мають бути чітко промарковані розміткою, що орієнтує велосипедистів у напрямку подальшого руху, та повинні доповнюватись відповідними секціями світлофора. Облаштування зон повороту в два прийоми підвищує безпеку маневрування, мінімізує ризик зіткнень із іншими транспортними засобами, сприяє впорядкуванню велоруку.



Олександр Колодзько



Тимофій Нагорний



Чернігівська міська рада



Станіслав Клименко

НЕРЕГУЛЬОВАНИЙ ПРАВИЙ ПОВОРОТ

В умовах регульованого руху на перехресті, з метою зменшення затримок часу у дорозі, доцільно влаштувати нерегульований правий поворот для велосипедистів. Такий маневр реалізується шляхом влаштування додаткової секції із зеленою стрілкою праворуч. Цей елемент облаштовуються виключно на велосипедному світлофорі. Стрілка діє за таким же принципом, як і для транспортних світлофорів, однак його дія розповсюджується лише на велосипедистів. Під час руху на зелену стрілку, велосипедист зобов'язаний надати перевагу всім транспортним засобам, що рухаються в попутному напрямку та пішоходам, які рухаються на дозвільний сигнал світлофора. Зазначені вимоги регламентуються Правилами дорожнього руху України.

Влаштувати нерегульовані праві повороти доцільно на перехрестях з високою інтенсивністю велосипедистів, що рухаються направо або там, де користувачам велосипеда рух дозволено тільки праворуч. Окрім мінімізації часу витраченого на проїзд перехрестя, таке рішення запобігає значному накопиченню велосипедистів перед світлофором.

ОСТРІВЦІ БЕЗПЕКИ

Одним із важливих засобів підвищення рівня безпеки велосипедистів, які перетинають проїзну частину вулиць, є влаштування острівців безпеки. Такі інженерні рішення доцільно реалізовувати насамперед на нерегульованих перехрестях, що мають 2 і більше смуг руху в одному напрямку, а також характеризуються високою інтенсивністю транспортного потоку. Водночас, за можливості, рекомендується облаштовувати острівці безпеки і на регульованих перетинах проїзної частини.

Острівці створюють захищену зону для зупинки велосипедистів та пішоходів під час перетину широких ділянок проїзної частини. Окрім цього, їх наявність дисциплінує водіїв, змушуючи їх знижувати швидкість і більш уважно наближатися до пішохідного переходу та велосипедного переїзду. Острівці безпеки будуються на розділювальній смузі між різними напрямками руху транспорту. Довжина острівця має бути не менше ніж ширина велосипедного та суміжного пішохідного переходу. Мінімальні габарити елементів: довжина — 10 м, ширина — 2 м.

ПІДВИЩЕНІ ПЕРЕХОДИ ТА ВЕЛОПЕРЕЇЗДИ

Підвищення переходів та велопереїздів є одним із засобів заспокоєння дорожнього руху, що сприяє покращенню безпеки велосипедистів та пішоходів під час перетину проїзної частини, особливо в місцях з інтенсивним рухом транспорту. Ймовірність виникнення аварійних ситуацій на таких ділянках знижується, оскільки водії моторизованих видів транспорту змушені знижувати швидкість перед піднятими елементами проїзної частини. Разом з тим, підвищення дозволяють уникнути скупчення дощової води в місцях пониження бордюрного каменю, що є критично важливим для безпечного проїзду велосипедистів.

Підвищені переходи та велосипедні велопереїзди необхідно облаштовувати з урахуванням вимог ДБН В.2.3-5 та ДСТУ 4123. Рекомендованими місцями їх застосування є ділянки, що безпосередньо прилягають до закладів освіти, місць масового відпочинку та у житлових зонах. Підвищені переходи та велопереїзди сприяють формуванню інклюзивного й безбар'єрного середовища в громаді.

ДОРОЖНІ ПАГОРБИ

До 2020 року в Україні використовувались у якості дорожніх пагорбів гумові пристрої примусового зниження швидкості, які на сьогодні все ще є досить розповсюдженими в Україні. Однак відповідно до ДСТУ 4123 необхідно облаштовувати дорожні пагорби інших типів закладених в зазначеному нормативному документі. Поширеною практикою заміни таких гумових пристроїв є влаштування конструктивних дорожніх пагорбів із використанням асфальтобетону чи ФЕМ. Висота таких пагорбів не має складати більше 10 см.

Варто враховувати, що велосипедисти рухаються з меншою швидкістю ніж моторизований транспорт, тож засоби заспокоєння руху для них є не завжди актуальними. Альтернативним варіантом, який забезпечує більш комфортний рух для велосипедистів, є дорожні пагорби типу «берлінська подушка». Зазвичай вони облаштовуються з гуми або високоміцного пластику. Ці пагорби влаштовуються посередині смуги руху, що дозволяє велосипедистам їх оминати не створюючи перешкод.

ВИМОГИ ДО ВЕЛОМЕРЕЖІ

Організація велосипедної мережі передбачає створення комплексної транспортної системи для користувачів велотранспорту та ЛТП. Відповідно, комплексність — це основна вимога, яка має відповідати ряду критеріїв:

Критерій зв'язності та цілісності обумовлює необхідність створення єдиної велосипедної мережі, що органічно поєднує різні за типами веломаршрути облаштовані інтуїтивно зрозумілою системою маршрутного орієнтування. Важливим також є дотримання критерію **системності**, що передбачає створення щільної системи зв'язних ділянок веломережі, що спонукають людей використовувати велосипед у своїй щоденній рутині, як правило це поїздки до 5 км. Мікромережа має на меті поєднати всі соціальні точки тяжіння всередині житлових районів. Така системність поєднує між собою різні райони між собою та утворює єдину систему веломережі. Крім того, будь який маршрут має відповідати **критерію прямолінійності**, який передбачає мінімізацію часу витраченого у дорозі. Важливо зменшувати кількість ділянок, що можуть викликати затримку у русі. Рекомендовано опрацьовувати проблемні ділянки для пошуку оптимальних рішень.

Безпека — базовий критерій, який необхідний для того, щоб спонукати мешканців користуватись велосипедом або ЛТП. Створення якісної велоінфраструктури — запорука безпеки усіх учасників дорожнього руху. Необхідно уникати неорганізованого перетину велокористувачами ділянок вулично-дорожньої мережі, мінімізувати поєднання спільного велоруху та моторизованого транспорту на перевагу відокремленої веломережі. Організація дорожнього руху повинна зменшувати ймовірність виникнення конфліктних точок та ризиків ДТП. Безпечний велорух має бути **інтуїтивно зрозумілим**. Мережу слід облаштовувати просто, щоб спрямовувати користувачів навіть за низького знання ПДР. Навігацію розміщують у точках прийняття рішень, знаки та розмітка мають відповідати призначенню. Також **веломережа має бути однотипною**. Форми веломережі на всій території населених пунктів та громад мають влаштовуватись за типовими проектами згідно чинних ДБН, ДСТУ, ПДР та положень цього Плану. Інфраструктура повинна мати типовий дизайн для легкої ідентифікації та правильного використання.

Критерій комфортності. Це про зменшення затримок у дорозі, про мінімізацію руху на небезпечних переїздах та ділянках вулично-дорожньої мережі, відсутність необхідності спішування, уникнення суміщеного руху з іншими учасниками дорожнього руху, максимально пологий рельєф та зрозуміла навігація. **Привабливість — важливий критерій**, що відповідає за створення веломережі яка задовольняє будь які потреби користувачів у мобільності. Маршрути мають бути зрозумілими та покривати найважливіші точки тяжіння у населених пунктах, утримуватись у належному санітарно-технічному стані, та за необхідності мати зони відпочинку. **Якісне утримання** продовжить життя створеній веломережі. Утримання дорожніх знаків та розмітки в належному стані, прибирання та своєчасний ремонт мотивуватимуть користувачів і надалі обирати велосипед. Важливим при створенні комфортної та привабливої інфраструктури є **конструктивна якість**. Організація велосипедних маршрутів вимагає дотримання державних будівельних норм та стандартів, де безпека та комфорт мають найперший пріоритет. Тож під час створення веломережі необхідно керуватись державними нормативними документами, враховувати місцеві особливості, потреби користувачів та адаптувати досвід розвинених країн.



Станіслав Клименко



Львівська міська рада

ТИП ПОКРИТТЯ

Поверхня повинна бути рівною, без тріщин та вибоїн, не слизькою, стійкою до навантажень і погодних умов. Згідно з ДБН В.2.3-5 для велосипедної мережі рекомендовано використовувати асфальтобетон, фігурні елементи мощення (ФЕМ). Також допускається використання бетону чи щебенево-ґрунтової суміші.

У залежності від типу веломаршруту доцільно використовувати різні типи покриття. Якщо ми говоримо про міське середовище — рекомендовано використовувати безфасковий ФЕМ чи асфальтобетон. При належній якості укладання асфальтобетон має перевагу у використанні, враховуючи його стійкість до навантажень. Вкладання має виконуватись лише механізованим способом.

Щебенево-ґрунтове покриття допускається при облаштуванні рекреаційних чи туристичних маршрутів, якщо є це є найбільш доцільним та оптимальним варіантом в контексті місцевих особливостей.

При виборі покриття необхідно розуміти, що складні у виконанні або дешеві типи покриття з часом може призвести до додаткових витрат на експлуатацію.

ЗАНИЖЕННЯ

Примикання велодоріжок та велопішохідних доріжок до проїзної частини забезпечує безбар'єрний рух потенційних користувачів велоінфраструктури. Для уникнення перешкод на таких ділянках виконують пониження бордюру до рівня проїзної частини або підвищують її до рівня тротуару. Пониження влаштовуються на всю ширину доріжок, повинні мати якісну обробку стиків методом спайки. Виконання примикання без бордюру усуває навіть незначні перепади висоти, які можуть створювати дискомфорт або небезпеку для велосипедистів. Важливо забезпечити якісне водовідведення, щоб уникнути накопичення води та руйнування покриття.

Примикання до проїзної частини мають бути пологими та мати ухил не більше 4-5% та не менше ніж 2,0 метри довжиною. Якщо велопереїзд знаходиться в межах виїзду/заїзду з прилеглої території — велодоріжка та тротуар мають залишатись в одному рівні. Для моторизованого транспорту влаштовується пандус не менше 0,5 м за рахунок технічного тротуару, який рекомендовано виконувати з бортового скошеного каменю.



РОЗДІЛОВІ СМУГИ

Розділення тротуару від велодоріжки — це ключовий елемент безпеки, зручності та інтуїтивного орієнтування для різних учасників дорожнього руху. Таке розділення має бути фізичним, а також візуально і тактильно відчутним. Для цього в якості влаштування роздільної смуги найкраще використовувати колоту бруківку шириною не менше 0,25 м. За достатньої кількості вільного простору допустимо розділяти смугою озеленення шириною не менше 1 м. Тип покриття велодоріжки та тротуару має відрізнитись. Оптимальне рішення — це облаштування пішохідного тротуару з фаскових елементів мощення (ФЕМ), а велодоріжки з асфальтобетону. Розділення потоків пішоходів та велосипедистів з розмітки 1.1 допускається лише у якості тимчасового рішення.

Крім того, важливо під час облаштування розділення враховувати ширину тротуару, яка має відповідати вимогам ДБН В.2.3-5. Якщо велодоріжка розміщена між тротуаром і проїзною частиною, у місцях підходів до пішохідних переходів необхідно передбачати майданчик для накопичення пішоходів довжиною від 2 метрів.

РАДІУСИ ПОВОРОТІВ

Радіуси поворотів велосипедної інфраструктури — це важливий елемент проектування, який безпосередньо впливає на комфорт, безпеку та швидкість руху велосипедистів. Плавні радіуси на шляхах руху велосипедистів забезпечують комфортність руху. Не допускається влаштування велосипедних шляхів під кутом без відповідної дуги радіусу.

Мінімально допустимий радіус для веломережі — 1 м, оптимально для всіх типів користувачів велосипеда — 3 м. Для міського, гірського чи спортивного велосипеда є достатнім зовнішній радіус 1,7 м, для вантажного велосипеда або велосипеда з дитячим візочком — 2,3 м, для велосипеда з вантажним причепом — 2,7 м, тандем потребує 3,2 м. Радіус визначає зручність повороту: чи потрібно знижувати швидкість, чи можна проїхати плавно, чи забезпечено достатній огляд. Тож за необхідності та наявності місця рекомендується робити їх більш плавнішими на відокремленій веломережі. У поворотах допускається розширення велодоріжок на 0,5 м для врахування динамічного габариту учасників руху.

ОСВІТЛЕННЯ

Велосипедна інфраструктура вимагає належної якості контрастного освітлення, відповідно як і інші об'єкти вулично-дорожньої мережі, адже це передусім безпека дорожнього руху. У темну пору доби добре освітлені ділянки допомагають водіям моторизованого та рейкового транспорту своєчасно помічати велосипедистів. Крім того, мають бути освітленими форми велоруку, що розміщуються поза проїзною частиною вулиць та доріг, а також населених пунктів. Зовнішнє освітлення проектується відповідно до ДБН В.2.3-5 та ДБН В.2.5-28.

З метою оптимізації, освітлення на ділянках з низькою інтенсивністю руху поза населеними пунктами може реалізовуватись шляхом встановлення автономних ліхтарів, що обладнані датчиками руху.

За умов обмеженого бюджету, як тимчасове рішення варто застосовувати вставки розмічальні дорожні (ВРД) та розмітку з світлоповертальним ефектом. Особливо це актуально в місцях, де велосипедний рух здійснюється у межах проїзної частини, а вуличне освітлення недостатнє чи відсутнє.

ВЕЛОПЕРЕЇЗДИ

Місця перетину відокремленої велосипедної інфраструктури з проїзною частиною це ділянки із підвищеним ризиком виникнення дорожньо-транспортних пригод, особливо в умовах інтенсивного руху моторизованого транспорту. Під час влаштування таких велопереїздів необхідно застосовувати розмітку 1.15 відповідно до ДСТУ 2587, а також дорожні знаки відповідно до ДСТУ 4100: 5.93.1-5.93.2, якщо це велопереїзд суміщений з пішохідним переходом або 5.92.1-5.92.2 якщо переїзд окремий.

У разі впровадження велосмуг велопереїзди влаштовуються на перехрестях і виїздах з прилеглих територій та позначаються тією ж розміткою 1.15. Якщо велопереїзд нерегульований, необхідно забезпечити хорошу видимість у двох напрямках. Поверхня має бути рівною та не слизькою. Оптимальний кут перетину з проїзною частиною — 90°, що дозволяє велосипедисту своєчасно оцінити дорожню ситуацію і зробити безпечний маневр. Розмітка 1.15 найкраще контрастує з покриттям з асфальтобетону, що забезпечує її найкращу видимість.

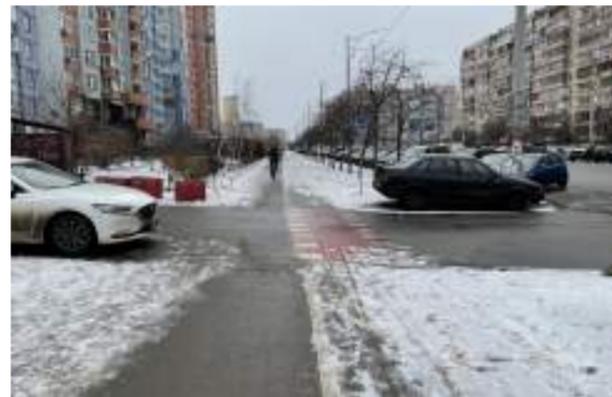
УТРИМАННЯ ВЕЛОМЕРЕЖІ



Вінницька міська рада



Київська міська державна адміністрація



Станіслав Клименко



Станіслав Клименко

УТРИМАННЯ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Основними елементами організації дорожнього руху, які підлягають постійному контролю за їх утриманням в належному санітарно-технічному стані, є дорожні знаки та дорожня розмітка. Вимоги до експлуатаційного стану визначені в ДСТУ 3587.

Загальні технічні вимоги щодо дорожньої розмітки містяться в ДСТУ 2587. Розмітка має бути видимою в будь-який час доби, за різних погодних умов та освітлення, а також мати світлоповертальні властивості. Поновлення розмітки проводиться щороку. Відповідно до нормативних документів, у випадку втрати яскравості чи ефекту світлоповертання дорожня розмітка 1.12 та 1.15 має бути поновлена протягом 14 діб, інша дорожня розмітка — протягом 30 діб. З метою підвищення безпеки руху рекомендується здійснювати поновлення велопереїздів (розмітка 1.15), поздовжньої розділювальної розмітки, а також піктограм 1.36 у максимально стислі терміни.

Якщо застосовуються вставки розмічальні дорожні (ВРД), вони мають бути відновлені або замінені, з урахуванням кліматичних умов, протягом чотирнадцяти діб. Їх експлуатаційний стан має відповідати ДСТУ 4036.

Загальні технічні вимоги щодо дорожніх знаків містяться в ДСТУ 4100. Усі дорожні знаки, що стосуються велосипедного руху, мають бути чітко помітними незалежно від часу доби та погодних умов, правильно орієнтованими та такими, що не створюють перешкод для руху велосипедистів. Поверхня знака має бути чистою й без дефектів, які можуть ускладнювати сприйняття інформації. Якщо вулиця не має штучного освітлення, слід обов'язково використовувати знаки зі світлоповертальним покриттям. Відстань встановлення дорожнього знаку від краю проїзної частини — мінімум 0,5 м. З метою уникнення травмування велосипедистів, розміщення знаків має забезпечувати для їх переміщення вільний вертикальний габарит — 2,5 м від нижнього краю знаку до рівня дорожнього покриття (згідно з ДСТУ 8906). Знаки, що не відповідають нормативним вимогам — підлягають заміні протягом 1-3 діб. У разі, якщо знак передбачений чинною схемою організації дорожнього руху, але його немає, його встановлення має бути здійснене без зволікань.

Поновлення всіх технічних засобів регулювання дорожнього руху відбувається відповідно до затверджених схем організації дорожнього руху.

ЗИМОВЕ УТРИМАННЯ ВЕЛОМЕРЕЖІ

Вимоги щодо зимового утримання веломережі визначаються ДСТУ 3587. Велосипедна мережа вулиць та доріг населених пунктів, що розташовується в межах проїзної частини повинна очищатись від снігу у термін від 4 до 6 годин після закінчення снігопаду, а велосипедні доріжки у термін від 1 до 3 годин в залежності від інтенсивності руху велосипедистів. Під час прибирання важливо не допускати формування снігових валів на шляхах руху велосипедистів, адже це перешкоджає безпечному пересуванню. Слизька поверхня має бути оброблена протиожеледними матеріалами протягом 3-4 годин з моменту їх виявлення.

При формуванні графіків зимового утримання балансоутримувачам важливо враховувати наявність велосипедних маршрутів, як на проїзній частині, так і за її межами. Утримання повинно охоплювати всю існуючу велоінфраструктуру громади, незалежно від її типу, функціонального призначення чи розташування. Пріоритетним при формуванні таких графіків є міжміські та міські велосипедні маршрути, як мають першочергове значення для комфортної мобільності. Крім того, першочергово підлягають обслуговуванню заклади соціального обслуговування громадян (заклади освіти, медичні установи тощо), а також об'єкти критичної інфраструктури.

Під час обробки слизьких поверхонь велосипедних шляхів, що проходять за межею проїзної частини або є частиною рекреаційних веломаршрутів, перевагу слід надавати піщаним та гравійним сумішам. Такі суміші вважаються більш екологічними, адже не завдають шкоди рослинності чи дорожньому покриттю, при цьому забезпечуючи необхідне зчеплення з поверхнею. Важливо забезпечити своєчасне прибирання протиожеледних матеріалів після завершення заморозків та остаточного сходження снігового покриву.

Аби уникнути зниження частки користувачів веломережею взимку, необхідно своєчасно та якісно здійснювати заходи з її утримання. Це надає змогу активно використовувати велосипед навіть в холодну пору року, що допомагає розвантажити вулиці та дороги громади від моторизованого транспорту під час складних погодних умов. Забезпечення постійного зворотного зв'язку з користувачами велоінфраструктури буде перевагою, яка дозволяє своєчасно виявляти та оперативну усувати проблемні ділянки протягом усього зимового періоду.



М.П.ШЕУ Шевченківського району м. Києва



Чернігівська міська рада



Станіслав Клименко



Веніурій Київ

ВЕСНЯНО-ОСІННЄ УТРИМАННЯ ВЕЛОМЕРЕЖІ

У весняно-осінній період веломережа потребує регулярного утримання для забезпечення безпеки та комфорту користувачів. Одним із основних завдань є своєчасне очищення велосипедних шляхів від опалого листя, бруду, гілок та іншого сміття. Такі забруднення можуть спричинити ковзання та обмеження видимості розмітки, перешкоджає водовідведенню, тому важливо забезпечити регулярне механізоване або ручне прибирання, залежно від особливостей ділянки. Належне утримання допомагає запобігати виникненню ризиків виникнення нещасних випадків, травмування учасників дорожнього руху чи пошкодження транспортних засобів.

Під час весняного утримання, коли температура піднімається вище 0°C, першочергово усуваються залишки протиожеледних сумішей, залишки снігових валів, дрібного сміття та опалого листя. Додатково, у весняний період доцільно проводити інспекцію покриття на предмет пошкоджень, що виникли після зими. Тріщини, ямковість та деформації слід усувати до початку пікового сезону використання велоінфраструктури.

У періоди інтенсивних дощів та танення снігу критичним є ефективно водовідведення. Балансоутримувач має забезпечити справність водостічної системи, ухилів покриття та дренажу для уникнення підтоплень, збереження покриття та зменшення ризику падінь та утворення ожеледиці. У разі виявлення ділянок, схильних до підтоплення чи розмивання, необхідно вживати заходів з укріплення або корекції дренажу.

Особливу увагу слід приділяти відновленню дорожньої розмітки, яка стирається під впливом опадів, реагентів та інтенсивного руху. Чітка видимість розмітки є важливою умовою безпечного користування веломережами, особливо в зонах перетину з потоками моторизованого транспорту.

Під час створення графіків утримання у весняно-осінній період важливо враховувати наявність велоінфраструктури, особливо на формах велоруку, що знаходяться поза межами проїзної частини. Також важливою складовою є інформування користувачів про проведення ремонтних або сервісних робіт. Завчасне попередження про тимчасові обмеження сприяє виникненню конфліктних ситуацій та підтримує довіру до якості обслуговування веломережі. Утримання в міжсезоння є запорукою її повноцінного функціонування у високий сезон.

УТРИМАННЯ ЗЕЛЕНИХ НАСАДЖЕНЬ

Зелені насадження вздовж вулиць і доріг, що включають велосипедну інфраструктуру, можуть бути представлені деревами, чагарниками, газонами, а також дикорослою рослинністю, яка потребує контролю задля забезпечення безпеки руху. Вони виконують не тільки декоративну роль, але й сприяють поліпшенню екологічного середовища: зменшують шум, поглинають вуглекислий газ тощо.

Незважаючи на їхні переваги, такі насадження потребують регулярного догляду. Важливо забезпечити своєчасне обрізання гілок, що звисають або можуть створювати небезпеку для велосипедистів, а також контролювати ріст чагарників і дерев, які можуть звужувати проїзд або створювати перешкоди для руху. Висота крон дерев над велодоріжкою повинна бути не менше 2,5 м (згідно з ДСТУ 8906), а між краєм проїзної частини та кроною дерева має бути не менше 0,5 м, що дозволяє забезпечити комфортний і безпечний проїзд.

Важливим аспектом є також правильна висадка зелених насаджень для формування комфортного та безпечного середовища для користувачів веломаршрутів. Необхідно передбачити розміщення рослин таким чином, щоб вони не перешкождали видимості дорожніх знаків та не заважали іншим елементам інфраструктури. Не допускається розташування дерев або чагарників висотою понад 0,5 м у межах трикутника видимості на примиканнях з дорогами, виїздами та на перехрестях.

Газони, багаторічні або дикорослі рослини, які часто зростають вздовж велошляхів, можуть бути як корисними, так і шкідливими. Деякі з них відіграють важливу роль у підтримці біорізноманіття, але можуть також створювати проблеми (алергічні реакції, укуси кліщів тощо), якщо не контролювати їхній ріст. Тому важливо вчасно видаляти агресивні або небажані види, які можуть заважати велосипедистам, зокрема в періоди активного росту. Такі рослини рекомендується скошувати смугою в 1 м вздовж шляхів руху.

Зелена рослинність також має важливе значення для водовідведення. Кущі та дерева, що ростуть уздовж веломаршрутів, можуть допомогти в утриманні ґрунту, однак, якщо рослини занадто заростають, це може погіршити дренаж, спричиняючи накопичення води на покритті велодоріжки. У таких випадках необхідно здійснювати регулярне прибирання та обрізку зелених насаджень для забезпечення належного водовідведення.

ПАРКУВАННЯ ВЕЛОТРАНСПОРТУ ТА ЛПТ

Паркування та зберігання велосипеда є нагальним питанням для всіх власників цього виду транспорту. Велосипедні парковки — це важливий елемент інфраструктури в містах, який повинен забезпечувати зручне та безпечне зберігання велосипедів. Їхня наявність сприяє популяризації велосипедного транспорту та розвитку екологічних способів пересування. Велосипедні парковки можуть бути розташовані біля транспортних вузлів, закладів освіти, а також місць надання послуг. Якщо ж паркувальних стійок у зоні доступності нема, велосипедисти вимушені шукати імпровізовані місця для паркування, такі як огорожі, дерева, лавки, опори освітлення або елементи фасаду. Одним із найбільш впливових факторів, який стримує мешканців від користування велосипедом як щоденним видом транспорту, є загроза крадіжки велосипеда. Кожен заклад, облаштовуючи надійну велосипедну парковку, стає більш дружнім, адже повідомляє своїм гостям, що їм та їхнім велосипедам тут завжди раді.

Комунальне підприємство «Паркування та ринок» Чернігівської міської ради встановило більшість велосипедних паркувальних стійок до 2022 року. Крім них, велопарковки встановлюють різні суб'єкти господарювання, однак вони не мають єдиного стандарту конструкції і дизайну. Часто такі парковки є шкідливими, адже негативно впливають на технічний стан велосипеда або не враховують існуючу геометрію вулиці та забезпечення транзитного руху пішоходів тротуарами. Вони розміщені у 70 локаціях біля закладів соціальної інфраструктури, у рекреаційних зонах та в туристичному центрі міста. З 2022 року велосипедні паркувальні стійки встановлюють в рамках співпраці Чернігівської міської ради та громадської організації «Еко Місто Чернігів», зокрема в рамках проєкту «Go Bike Chernihiv», при цьому вперше були використано оптимальний стандарт велосипедної паркувальної стійки типу «Шеффілд стенд». Вони передусім встановлені біля закладів освіти та поштових відділень. Наразі на території громади встановлені велосипедні парковки у 139 локаціях. Вони найбільше сконцентровані вздовж проспекту Миру і Левка Лук'яненка, а також вулиці Шевченка, однак поширилися і на периферійні місцевості, зокрема житловий масив Шерстянка. Важливо, що велосипедними парковками було обладнано більшість закладів середньої освіти в Чернігові. Найменше забезпечена велопаркувальною інфраструктурою північна і західна частини міста. Не передбачена інфраструктура для паркування велосипедів і в переважній більшості сучасних житлових комплексів Чернігова.

Неправильно спроєктовані велосипедні паркувальні стійки можуть створювати численні проблеми для велосипедистів та призводити до незручностей. На практиці часто зустрічаються «унікальні та неповторні» велосипедні парковки, коли власники не хочуть витрачати гроші на купівлю готового стенду, а намагаються зробити його самотужки, ігноруючи світовий досвід. У гонитві за унікальністю з одного боку та економією з іншого, конструкції велопарковок втрачають своє цільове призначення і часто стають шкідливими. Ознаками поганої велосипедної парковки є недостатній інтервал між стійками, відсутність простору для колеса велосипеда, відсутність підтримки для рами, ненадійна фіксація самих стійок, занадто низька або надмірна висота стійки, недостатнє інтуїтивне сприйняття цільового призначення стійки саме як велосипедної парковки. Такі велосипедні паркувальні стійки можуть призвести до незручностей та збитків для велосипедистів. Тому важливо проектувати та встановлювати їх з урахуванням зручності та безпеки користувачів та їхнього транспорту.



1	2
3	4
5	6

1. Велосипедна парковка біля торговельного закладу на просп. Левка Лук'яненка
2. Паркування велосипедів у місцях, де немає велосипедних парковок
3. Стійки велосипедних парковок на просп. Миру
4. Велосипедна парковка біля закладу на просп. Левка Лук'яненка
5. Зона для паркування велосипедів біля ТРЦ Hollywood
6. Стійки для паркування велосипедів на вул. Святомиколаївській

Станіслав Клименко

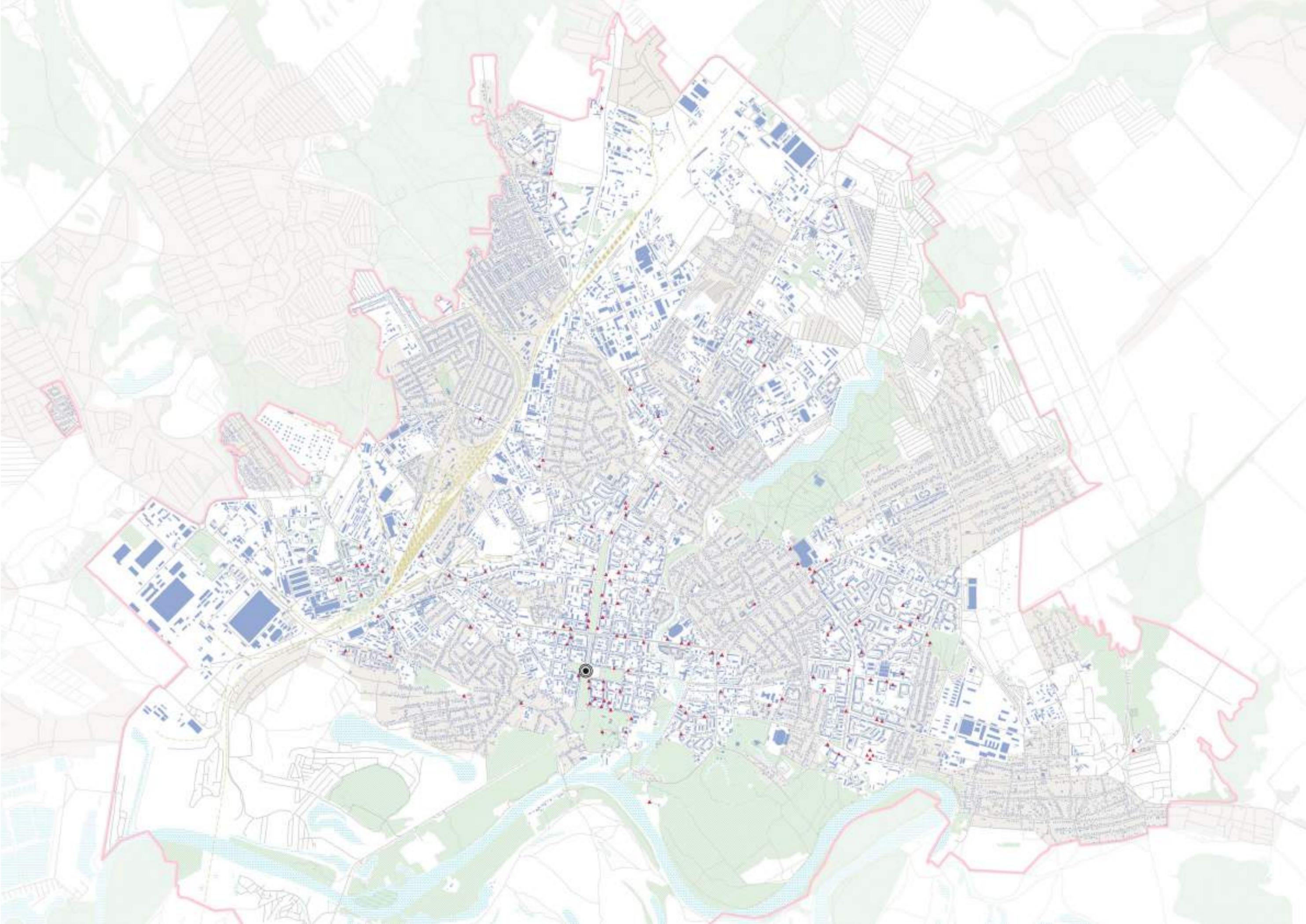
Станіслав Клименко

Станіслав Клименко

Станіслав Клименко

Станіслав Клименко

Станіслав Клименко



Для задоволення базових потреб у зберіганні велосипедів необхідно забезпечити паркування у спеціальних місцях на вулицях і площах біля закладів торгівлі, сервісу, культури, спортивних та рекреаційних споруд і просторів. Велосипедні паркувальні стійки найкраще підходять для короткострокового паркування велосипеда до 2 годин. Стійки є легкими у використанні, вони впорядковують простір навколо, а пристібнутий велосипед добре видно із закладів або з вулиці. Паркувальні стійки треба розміщувати поза транзитною зоною тротуару, не створюючи перепон для руху пішоходів та велосипедистів. Також їх можливо встановлювати на проїзній частині на притротуарних острівцях безпеки, виділених розміткою або конструктивно. Також їх можна встановлювати замість стримувальних стовпчиків вздовж краю тротуару. У залежності від прогнозованого попиту у різних локаціях можна встановлювати одну велопарковку або декілька.

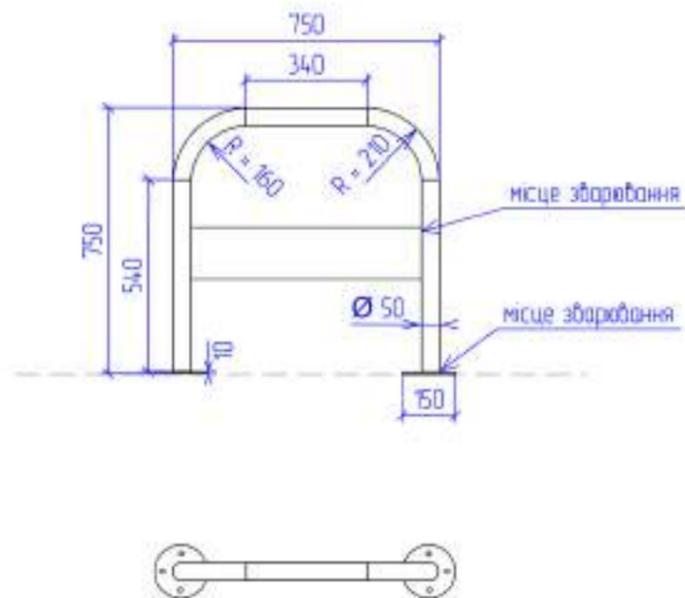
Для зберігання велосипеда протягом тривалого часу (робочого дня або подового) використовують велосипедні паркінги. Це закрита велосипедна парковка у вигляді окремого приміщення або кімнати, розрахована на велику кількість паркувальних місць із використанням горизонтальних чи вертикальних велосипедних стійок. Зазвичай, велосипедні паркінги розміщують на великих транспортно-пересадкових вузлах, біля закладів освіти, у центрі міста або районах з великою концентрацією місць прикладання праці. Усередині велосипедного паркінгу також може розміщуватися супутня інфраструктура. До переваг велосипедних паркінгів можна віднести велику місткість, обмежений доступ сторонніх осіб, міцні матеріали та невразливість при механічних пошкодженнях, індивідуальний замок, наявність відеоспостереження або охорони, впорядкування хаотичного паркування на вулицях. До недоліків — сервіс може бути платним, а під час масових заходів паркувальних місць може не вистачати для всіх охочих.

Якщо рівень попиту на паркування велосипедів занижений для влаштування велосипедного паркінгу, а загроза вандалізму та крадіжок висока, можливий варіант використання персонального велосипедного гаража. Це закрита парковка контейнерного типу для велосипеда, доступ до якої має лише власник транспортного засобу. На жаль, більшість багатопверхових житлових будинків старих серій не підлаштовані для зберігання велосипедів, тому актуальним є облаштування персональних сховищ у районах такої забудови або на території підприємств чи виробничих зон. Серед їхніх переваг можна виділити високий рівень безпеки велосипедів від погодних умов та крадіжок, встановлення сигналізації, а сам гараж невразливий до механічних пошкоджень.

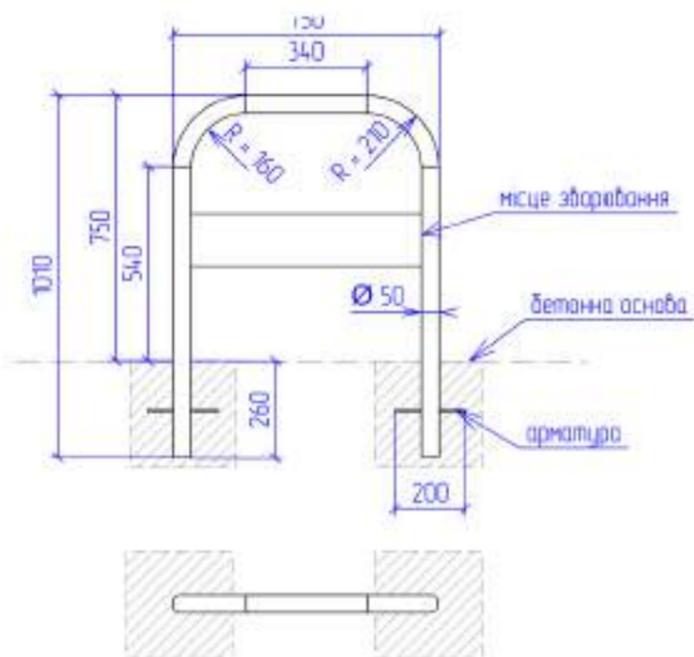
При новому житловому та офісному будівництві, а також за можливості й в існуючих будівлях, необхідно передбачати влаштування велосипедних сховищ. Це окреме приміщення на рівні першого або підвального поверху будівлі, де мешканці або працівники можуть залишати свій велосипед на тривалий період. До сховища мають доступ лише власники відповідних карток або ключів. Якщо приміщення розташовується не на рівні землі, необхідно передбачати пандус для швидкого і доступного переміщення велосипеда від входу в будівлю до самого сховища. Як правило, у такому приміщенні одразу ж влаштовується супутня інфраструктура. Серед переваг виступає найбільший рівень захисту від погодних умов та крадіжок завдяки системі контролю доступу, а серед недоліків переважає складність організації у вже наявних будівлях та значне здорожчання загального кошторису проєктів при новому будівництві.

Тип об'єкта	Кількість паркомісць	Розміщення
Прибудинкова територія багатоквартирної забудови	0,1 м ² на одну особу 0,25 м ² на одну квартиру	1 поверх
Санаторно-курортні та рекреаційні заклади	4 паркомісця на 100 осіб	до 500 м
Автовокзал, залізничний вокзал, аеропорт та транспортно-пересадкові вузли	1% користувачів на добу +2% від отриманого числа	до 30 м
Установи, офіси та бізнес-центри, заклади вищої та професійної освіти, заклади дошкільної та загальної освіти, торговельні центри, універмаги, магазини, ринки, ресторани та кафе, театри, цирки, кінотеатри, концертні зали, будинки творчості, бібліотеки, музеї, розважальні та виставкові центри, культові споруди, парки культури та відпочинку, готелі, підприємства побутового обслуговування, спортивні заклади, стадіони та басейни	мінімум 10 паркомісць (з резервом під розширення)	до 30 м
Промислові підприємства, склади, установи комунального господарства	мінімум 10 паркомісць (з резервом під розширення)	до 100 м (на території)

анкерне кріплення

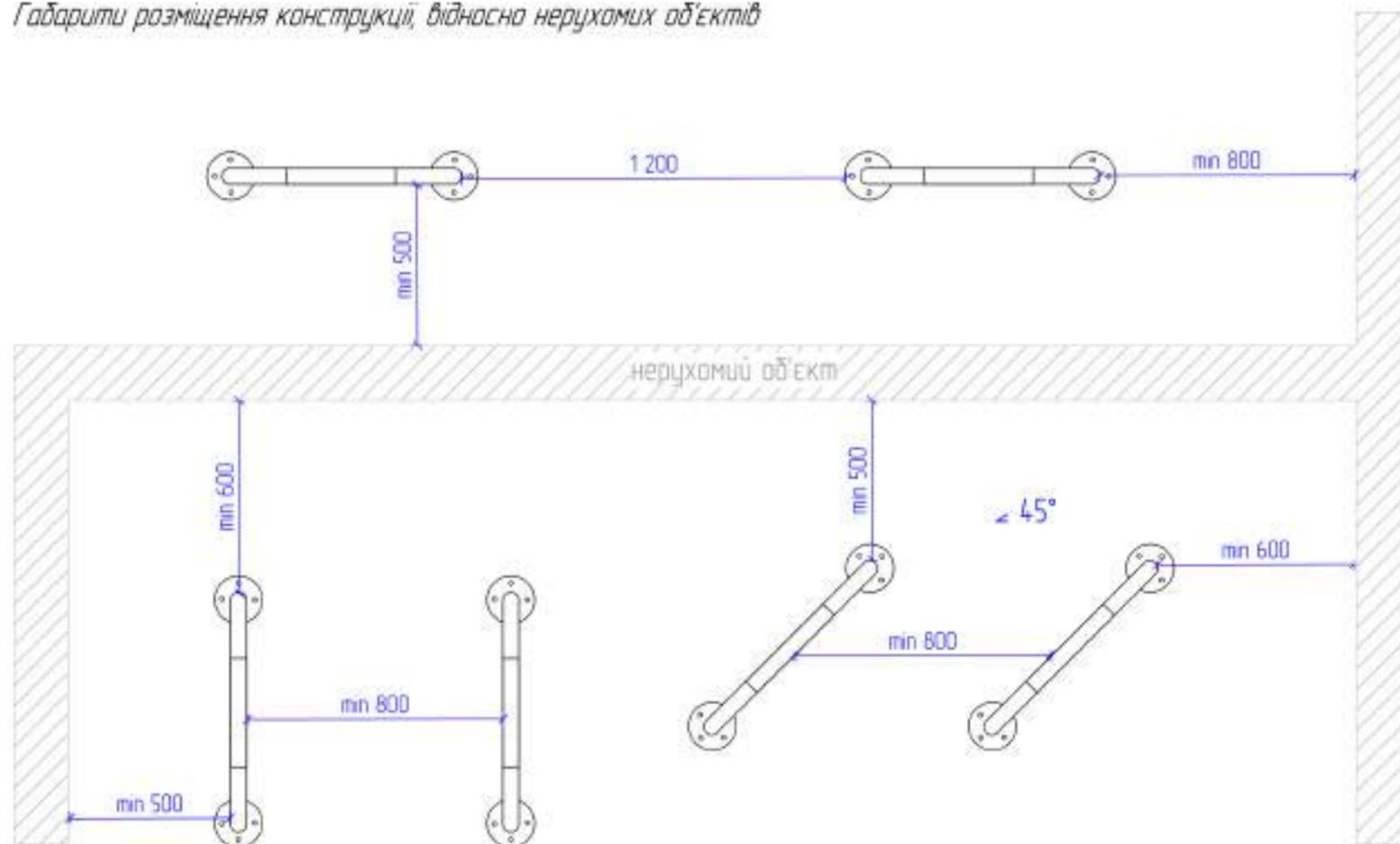


кріплення шляхом бетонування

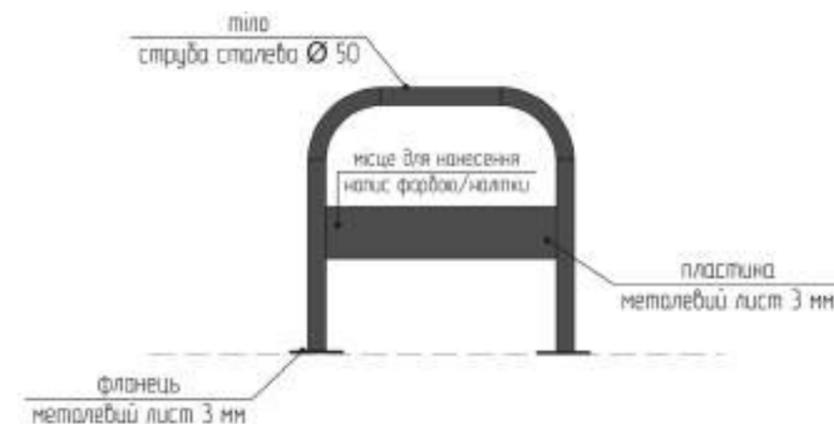


Всі розміри наведено в міліметрах

Габарити розміщення конструкції, відносно нерухомих об'єктів



Зовнішній вигляд готового виробу



Технічні характеристики
 Розмір - 750x750 мм
 Матеріал - сталеві труба, металевий лист
 Тип з'єднання деталей - зварювання
 Захисне покриття - цинкування
 Колір покриття - порошкове RAL 6022
 Додаткова - отвір, наліпки

Додаток А - Велосипедна парковка					
Зм.	Кільк.	Арк.	№ док.	Підпис	Дата
Розробив		Клименко С.В.			04.2025
Н.Контроль		Торба Я.Р.			04.2025
Стойка Шеффілд стэнд для паркування велосипедів					
Стадія	Аркуш	Аркушів			
РД	1	1			
План розвитку велосипедної інфраструктури Чернівецької міської територіальної громади					



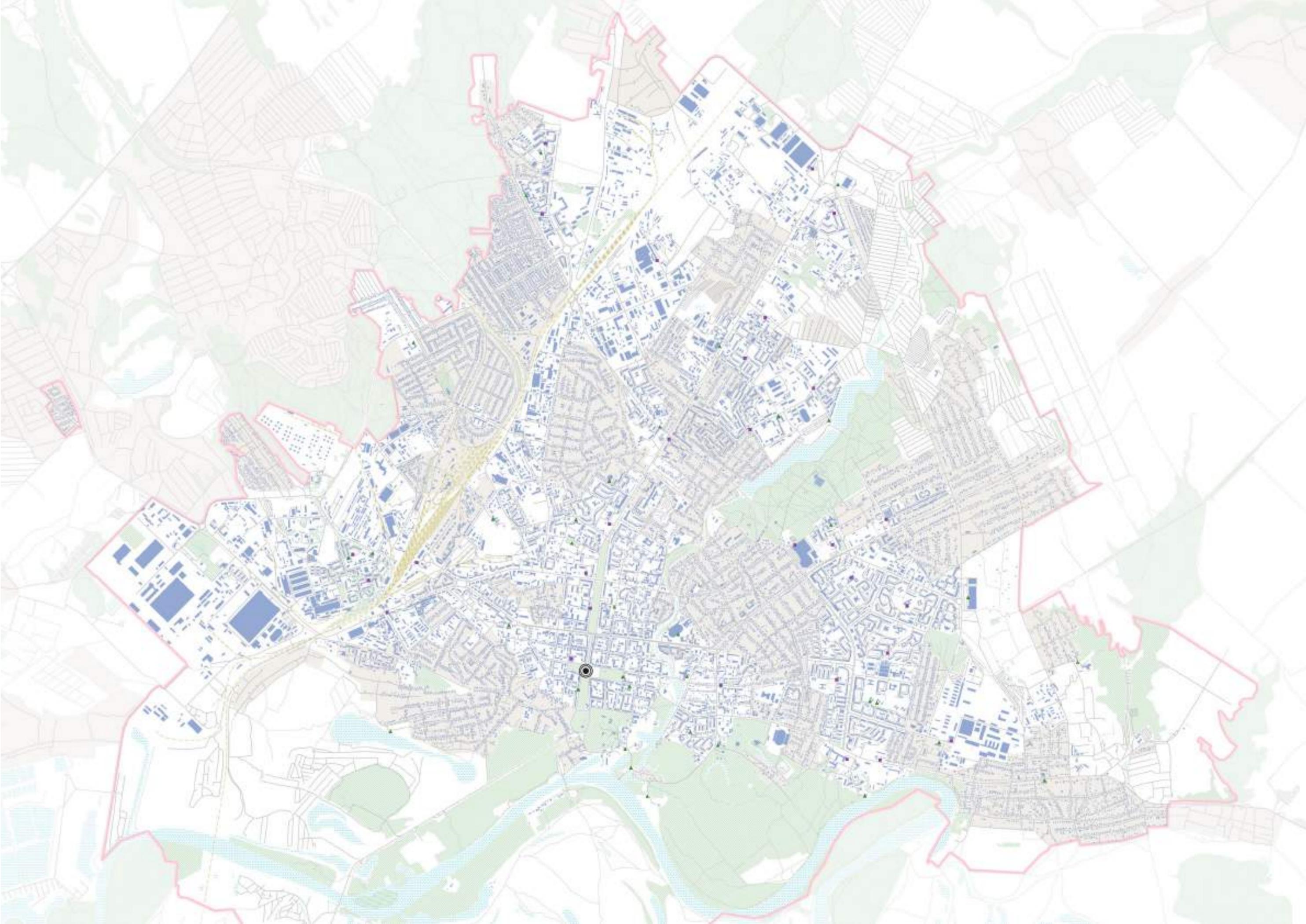
МІСЦЯ ВСТАНОВЛЕННЯ ВЕЛОПАРКОВОК

1. вул. Незалежності, 50
2. вул. Красносільського, 73а
3. просп. Миру, 193
4. вул. Кільцева, 2а (Чернігів Арена)
5. вул. Козацька, 4
6. вул. Курсанта Єськова, 26
7. вул. Стрілецька, 84
8. просп. Михайла Грушевського, 170
9. Ріг вул. Кільцева і вул. І Танкової Бригади
10. вул. Шевченка, 185
11. вул. захисників України, 22
12. вул. захисників України, 36
13. вул. захисників України, 76
14. вул. Шевченка, 1016
15. вул. Оборонців Чернігова, 2
16. вул. Іллі Шрага, 14
17. вул. Гетьмана Полуботка, 40
18. пляж Золотий Берег
19. річка Стрижень (перша дамба)
20. вул. Музейна, 28
21. вул. Шевченка, 17
22. вул. Мстиславська, 9
23. просп. Миру, 14
24. вул. Олександра Мацієвського, 33
25. Лісковицький пляж
26. вул. П'ятницька, 42
27. вул. Пирогова, 16
28. вул. В'ячеслава Чорновола, 24
29. вокзальний пров., 3
30. вул. Шевчука, 11
31. вул. Народного Руху, 6
32. вул. Дмитра Самоквасова, 14
33. вул. Тероборони, 50
34. просп. Перемоги, 110
35. вул. Івана Виговського, 59



МІСЦЯ ОБЛАШТУВАННЯ ВЕЛОПАРКІНГІВ

1. вул. Незалежності, 60
2. вул. Незалежності, 12
3. вул. Інструментальна, 20
4. просп. Миру, 312
5. просп. Миру, 255
6. вул. Волковича, 25
7. просп. Миру, 2016
8. вул. Курсанта Єськова, 10
9. вул. Курсанта Єськова, 256
10. просп. Миру, 139
11. просп. Левка Лук'яненка, 74
12. просп. Михайла Грушевського, 170
13. просп. Михайла Грушевського, 180
14. вул. Соборності, 9
15. вул. Соборності, 29
16. вул. Соборності, 24а
17. вул. захисників України, 28
18. вул. Шевченка, 114
19. вул. Шевченка, 95
20. вул. Кочерги, 31
21. вул. Гетьмана Полуботка, 53
22. вул. Магістратська, 7
23. просп. Миру, 34
24. вул. Івана Мазепи, 1
25. просп. Миру, 68
26. просп. Перемоги, 1 (залізничний вокзал)
27. вул. Івана Мазепи, 60а
28. вул. Текстильників, 15а
29. вул. Народного Руху, 14



СУПУТНЯ ВЕЛОСИПЕДНА ІНФРАСТРУКТУРА



Станіслав Клименко



Тимофій Нагорний



Станіслав Клименко



Максим Цвеліх

ВЕЛОСТО

Пункти самостійного технічного обслуговування велосипедів (VELOСТО) — зручне рішення для обслуговування транспорту без участі майстра. ВелоСТО розміщуються вздовж велосипедних маршрутів у туристичних зонах та у межах транспортних вузлів. Поза межами міст велоСТО можуть стати незамінними, особливо під час тривалих поїздок, тому важливо розміщувати їх на виїздах з населених пунктів та на міжміських маршрутах. Основне оснащення включає ручний або ножний насос, набір ключів, викрутки, фіксатори для коліс та інші базові інструменти. Завдяки цьому можна підкачати шини, підтягнути гальма або змінити дрібні деталі прямо в дорозі. Варто розуміти, що такі СТО потребують захисту: конструкція має бути антивандальною, інструменти — надійно закріпленими, а простір, за можливості — під наглядом або відеокамерами. Також важливо вчасно обслуговувати такі майстерні та замінювати технічно зношений інструмент. ВелоСТО можна поєднувати з велопарковками та велосховищами, а також це вдале рішення для заміни повноцінних майстерень у малих населених пунктах, що дозволяє заощадити час та кошти на транспортування велосипеду до найближчого сервісу.

ПІТНІ ФОНТАНЧИКИ

У весняно-літній період потреба у вільному доступі до питної води значно зростає, особливо для користувачів велосипедного транспорту. Під час поїздок організм активно втрачає вологу, а можливість придбати воду у торговельних точках може бути обмеженою через відсутність велосипедних парковок. Встановлення питних фонтанчиків уздовж різних типів велосипедних маршрутів є важливою умовою підвищення комфортності пересування у населеному пункті та поза його межами. Найбільш доцільно їх облаштовувати в межах транспортних вузлів, уздовж довгих маршрутів, що проходять через парки та лісосмуги, у місцях технічного обслуговування, неподалік туристичних об'єктів, у віддалених місцях від торговельних точок з питною водою.

Сучасні конструкції забезпечують зручність та гігієнічність. Вони дозволяють набирати воду у пляшки або пити безпосередньо. Також це сприяє зменшенню споживання одноразового пластику. У багатьох містах такі рішення інтегруються в систему міських велопаркінгів та велохабів, підтримуючи цілі сталого розвитку та екологічного способу життя. Така інфраструктура формує комфортне середовище для всіх користувачів.

СТІЙКИ ОЧІКУВАННЯ

З метою підвищення ефективності та безпеки велоруку на вулично-дорожній мережі, зокрема на регульованих перехрестях доцільно впроваджувати стійки очікування для велосипедистів, що розміщуються біля світлофорів на велосипедних доріжках чи велосмугах. Ці елементи інфраструктури дозволяють зменшити потребу у спішунні під час зупинки, оскільки забезпечують опору для ноги на рівні педалі, що значно полегшує старт після ввімкнення зеленого сигналу світлофору.

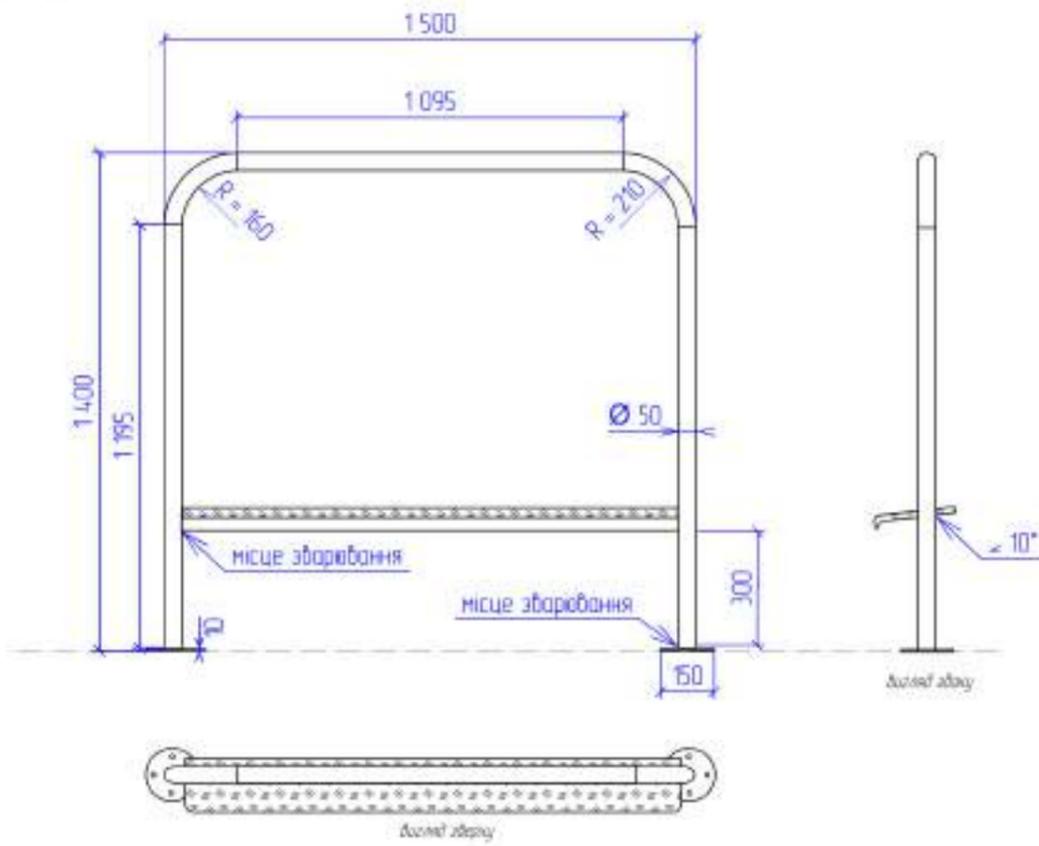
Наявність стійок очікування дозволяє велосипедисту зберігати стабільне положення без втрати балансу, а також покращує його динаміку на старті, знижує ризик затримок та зменшує ймовірність конфліктів з іншими учасниками дорожнього руху. Розміщення стійки з винесеною вперед стоп-лінією дозволяє велосипедисту проїхати перехрестя перш ніж це зроблять моторизовані види транспорту. Рекомендована висота полочки для ноги становить 0,15-0,20 м над рівнем проїзної частини (або велодоріжки), що відповідає висоті педалі. Поручень для тримання рукою облаштовується на висоті 1,0–1,3 м, що підвищує стабільність та комфорт під час зупинки.

ЛІЧИЛЬНИКИ ВЕЛОРУХУ

Велолічильники — автоматизовані пристрої, що фіксують кількість велосипедистів на певних ділянках веломережі. Отримані дані дозволяють визначати фактичну інтенсивність руху, аналізувати динаміку змін та оцінювати ефективність існуючої інфраструктури. Лічильники є важливим інструментом для планування, моніторингу та аргументації рішень при подальшому проектуванні. Такі пристрої зазвичай встановлюють на магістральних веломаршрутах, у центральних районах громади та у місцях перетину популярних напрямків. Збір статистики забезпечує об'єктивну оцінку поведінки, дає підстави для майбутніх інвестицій у розвиток велоінфраструктури.

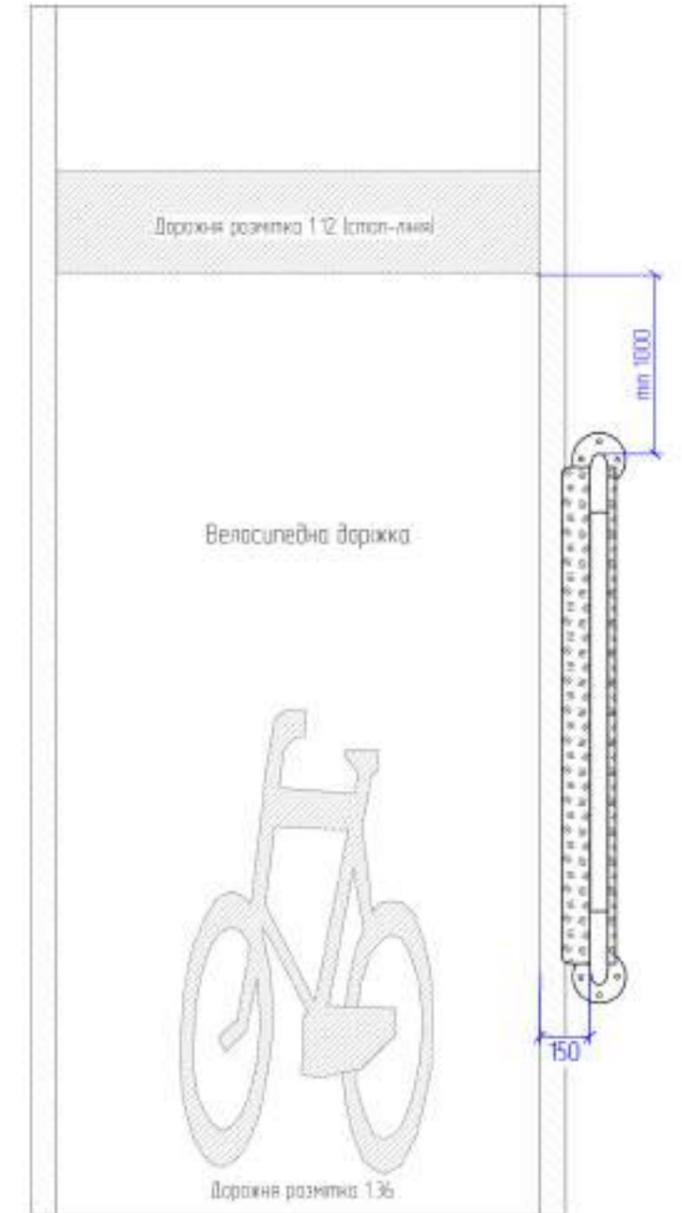
Існують різні типи лічильників, що відрізняються механізмом роботи. Лічильники з пневматичними трубками фіксують зміну тиску, коли на них наїжджає велосипед. Лічильники з використанням індукційних петель реагують на металічні частини велосипеда. Лічильники з термодатчиками виявляють велосипедистів за тепловим випромінюванням тіла. Крім того, можливе застосування відеоаналітики, де система розпізнає велосипед за допомогою камери та відповідних алгоритмів.

анкерне кріплення

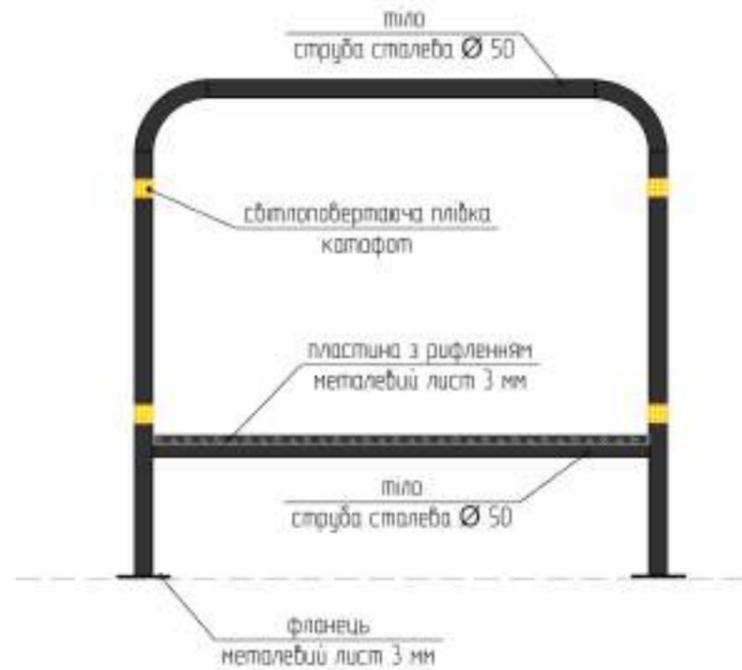
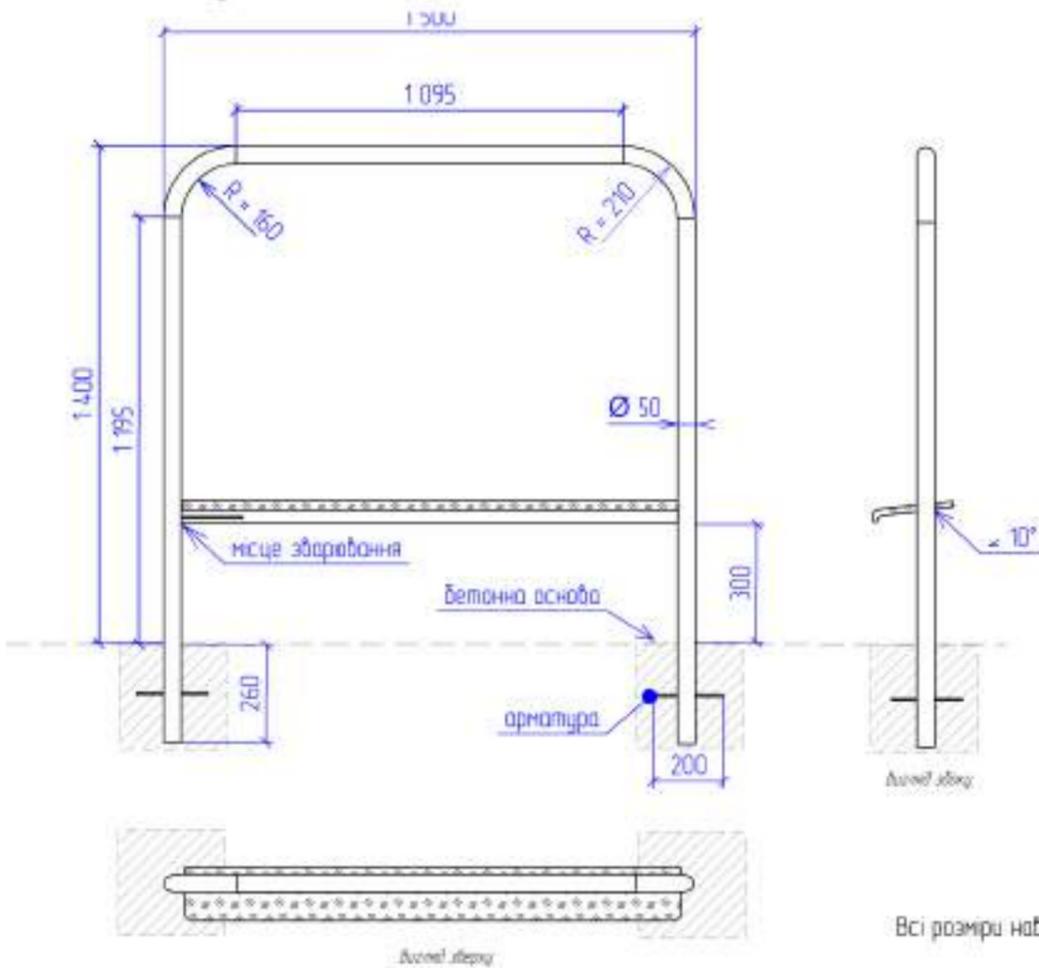


Технічні характеристики:
 Розмір - 1500x1400 мм
 Матеріал - сталеві труба, лист металевий рефлений
 Тип з'єднання деталей - зварювання
 Захисне покриття - цинкування
 Колір покриття - парашкобе RAL 6022
 Додатково - світлоповертальні елементи

Габарити розміщення конструкції відносно велодоріжки / велосмуги



кріплення шляхом бетонування



Зм.	Кільк.	Арк.	№ док.	Підпис	Дата
Розробив		Клименко С.В.			04.2025
Н.Контроль		Торба Я.Р.			04.2025

Додаток Б - Стійка очікування для велосипедистів

Стійка очікування для велосипедистів на світлофорно регульованих перехрестях

Стадія	Аркуш	Аркушів
РД	1	1

План розвитку велосипедної інфраструктури Чернівецької міської територіальної громади

Всі розміри наведено в міліметрах



ВЕЛОСИПЕДНІ СТО

1. вул. Незалежності, 60
2. вул. Незалежності, 12
3. вул. Інструментальна, 20
4. просп. Миру, 312
5. просп. Миру, 255
6. вул. Волковича, 25
7. просп. Миру, 2016
8. вул. Курсанта Єськова, 10
9. вул. Курсанта Єськова, 256
10. просп. Миру, 139
11. просп. Левка Лук'яненка, 74
12. просп. Михайла Грушевського, 170
13. просп. Михайла Грушевського, 180
14. вул. Соборності, 9
15. вул. Соборності, 29
16. вул. Соборності, 24а
17. вул. захисників України, 28
18. вул. Шевченка, 114
19. вул. Шевченка, 95
20. вул. Кочерги, 31
21. вул. Гетьмана Полуботка, 53
22. вул. Магістратська, 7
23. просп. Миру, 34
24. вул. Івана Мазепи, 1
25. просп. Миру, 68
26. просп. Перемоги, 1 (залізничний вокзал)
27. вул. Івана Мазепи, 60а
28. вул. Текстильників, 15а
29. вул. Народного Руху, 14
30. вул. Слов'янська, 90
31. вул. Нова, 18
32. просп. Миру, 13
33. вул. Василя Тарновського, 15
34. вул. Шевченка, 246а



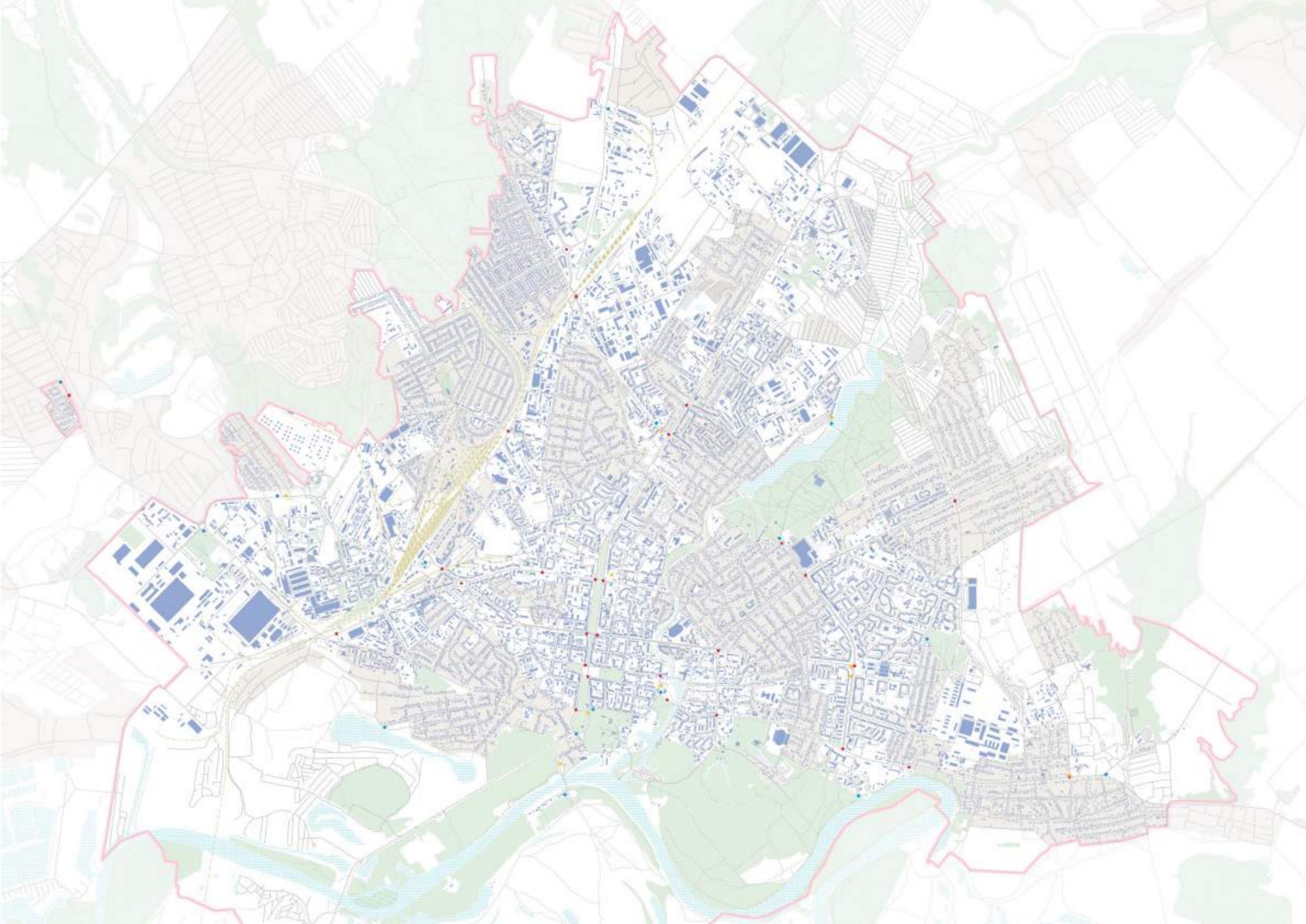
ПИТНІ ФОНТАНЧИКИ

1. вул. Елеваторна, 2
2. просп. Миру, 249
3. пров. 1-й Зарічний, 28
4. вул. Івана Мазепи, 110
5. вул. Слов'янська, 90
6. просп. Перемоги, 1
7. вул. Варзара, 133 (пляж Лісковицький)
8. вул. Нова, 18
9. вул. Берегова (пляж Золотий Берег)
10. вул. Старостриженська, 8а
11. вул. Преображенська, 2 (Вал)
12. вул. Василя Тарновського, 15
13. вул. Шевченка, 103
14. вул. Шевченка, 231
15. вул. Володимира Коваленка, 87
16. вул. Ялівщина, 1
17. вул. Козацька, 4
18. вул. Стрілецька, 84



ЛІЧИЛЬНИКИ ВЕЛОРУХУ

1. вул. Незалежності, 37
2. вул. Козацька, 51
3. просп. Миру, 126
4. просп. Миру, 163
5. просп. Левка Лук'яненка, 26
6. просп. Михайла Грушевського, 141
7. просп. Михайла Грушевського, 238
8. просп. Левка Лук'яненка, 35
9. вул. Шевченка, 244
10. вул. Шевченка, 134
11. вул. Шевченка, 112а
12. вул. Шевченка, 30а
13. просп. Перемоги, 139
14. вул. Василя Тарновського, 15
15. вул. Гетьмана Полуботка, 30
16. просп. Миру, 13
17. вул. Шевченка, 9
18. вул. Магістратська, 1
19. просп. Перемоги, 87
20. просп. Перемоги, 86
21. вул. Київська, 3
22. вул. Івана Мазепи, 1
23. вул. Івана Мазепи, 41
24. просп. Миру, 13
25. вул. Івана Мазепи, 64
26. вул. Мурахтова, 1
27. вул. Ріпкинська, 6
28. вул. Івана Мазепи, 16



ВЕЛОСИПЕДНІ СЕРВІСИ



Станіслав Клименко



Суспільне Чернігів



Станіслав Клименко



Станіслав Клименко

ПРОКАТ ВЕЛОТРАНСПОРТУ ТА ЛПТ

Розвинений сектор споживчих послуг з надання в прокат велосипедного транспорту та ЛТП сприяє зросту культури відповідальної мобільності мешканців громади. Такі послуги не потребують великих вкладень в їх рекламу, оскільки сама їх наявність створює чудову альтернативу приватному автомобілю та навіть громадському транспорту. Особливо це стосується коротких щоденних поїздок. Як правило, сервіси з прокату засновані приватним бізнесом або в рамках інвестиційного проєкту. Забезпечення комунікації з органами місцевої влади, зокрема в частині розміщення велосипедів та ЛТП, сприятиме залученню більшої кількості користувачів велоінфраструктури, що виправдовуватиме бюджетні вкладення в її розвиток. На сьогодні безстанційний прокат набув найбільшої популярності. Для таких сервісів важливо врегулювати зону дії мобільності та паркування транспорту. Незважаючи на популярність, хаотичне паркування транспортних засобів може стати проблемою для інших учасників дорожнього руху. У місцях де необхідно уникати таких проблем — доцільно влаштовувати станційний прокат.

СЛУЖБОВИЙ ВЕЛОТРАНСПОРТ

Службовий велотранспорт є альтернативою приватному автомобілю чи громадському транспорту для щоденних поїздок до місця роботи на дистанції до 5 км. Такий вид мобільності може бути додатковим бонусом як для приватних організацій та компаній, так і для органів місцевої влади та підприємств, що їм підпорядковуються. Наявність службового велотранспорту не тільки підвищує вклад у збалансований розвиток громади, а й позитивно впливає на імідж структур в яких вони наявні. Для компаній це знижує витрати на компенсацію проїзду чи організацію службових перевезень. У містах велосипед дозволяє бути більш мобільним у ранкові та вечірні пікові години, що підвищує загальну продуктивність співробітників. Однак організація коротких робочих поїздок на велосипедів вже буде перевагою. Щоденне використання велосипеда у службових поїздах сприяє підвищенню рівня фізичної активності працівників та зниження рівня стресу. Яскравим прикладом з розвитку службового велотранспорту є такі країни як Нідерланди та Данія, які вдало інтегрують велосипед у повсякденне життя свої громадян.

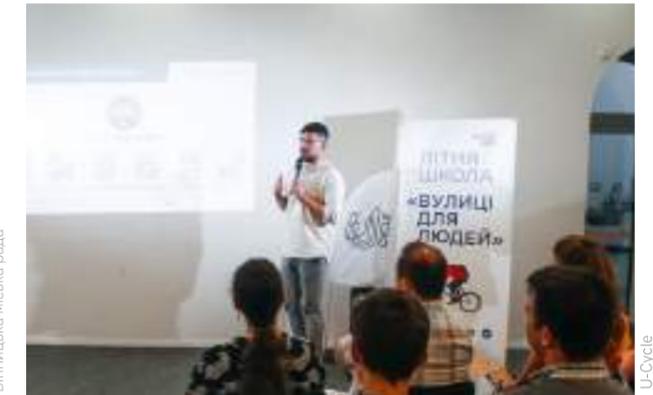
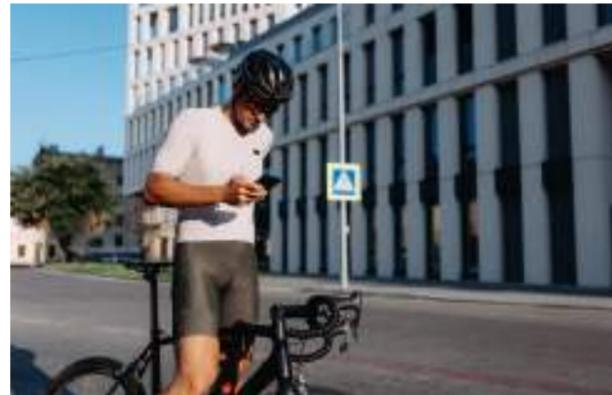
ВЕЛОСИПЕДНІ КУР'ЄРИ

Велокур'єри є частиною розвитку культури службового велосипедного транспорту. В сучасних умовах глобалізації та великого споживацького попиту на швидку доставку, сервіси з доставки продуктів харчування чи інших товарів господарського призначення є надзвичайно популярними у світі, зокрема в Україні. Все частіше компанії залучають до надання кур'єрських послуг саме велосипедистів, оскільки це також підвищує їхній імідж. Питання сталого розвитку набуває все більшої ваги у суспільстві, і тому вибір на користь велодоставки має не лише практичне, а й символічне значення. Велодоставка сприяє зменшенню заторів у містах та зниженню рівня викидів парникових газів, адже це зменшує потребу у використанні моторизованих видів транспорту. З метою розвитку сталої мобільності у громаді необхідно створювати якісну велоінфраструктуру, що передбачає безпечні та безперервні шляхи руху, зручні паркомісця та широка мережа сервісних точок обслуговування. Компанії, що працюють на доставку, активніше розвиватимуть велокур'єрські послуги, якщо це підтримується з боку місцевої влади.

ВАНТАЖНІ ВЕЛОСИПЕДИ

Вантажні велосипеди — це тип велосипедів, що передбачені для переміщення габаритних вантажів без використання автомобіля. Зазвичай вони використовуються у роботі сервісів доставки чи для транспортування товарів малого бізнесу. Їхня конструкція має посилену раму та містить вантажну платформу, яка може бути розташована як спереду, так і позаду велосипедиста. Такий транспорт активно використовується в європейських країнах, зокрема в Нідерландах, Данії, Німеччині тощо, як частина міської логістики. Підтримка місцевої влади є надзвичайно важливою під час розвитку сервісів з перевезень вантажними велосипедами. У містах на кшталт Амстердама та Копенгагена створено спеціальні велосипедні маршрути, що враховують габарити вантажних моделей і дозволяють кур'єрам безпечно пересуватись. Також прикладом підтримки з боку міської влади є місто Лейпциг, де діє програма субсидій компаніям на придбання вантажних велосипедів. Під час планування розвитку велоінфраструктури громади, варто враховувати перспективи, що надають вантажні перевезення велосипедом.

АНАЛІТИКО-ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ



ІНФОРМАЦІЙНІ РЕСУРСИ

Для забезпечення належного розвитку велоінфраструктури органи місцевої влади мають задіювати всі доступні ресурси. Структурам, які відповідальні за розвиток веломережі в громаді, необхідно забезпечувати регулярний збір даних та їх аналітику: щодо потреб мешканців, інтенсивності руху, аналізу безпеки тощо. Результати досліджень варто застосовувати у роботі та для презентації мешканцям, з метою популяризації велоруку. Важливо регулярно публікувати новини та звіти про реалізацію проєктів, забезпечувати доступ до відкритих наборів даних щодо переліку адрес та інтерактивних карт наявної веломережі, велопарковок, інтенсивності руху тощо. Також рекомендовано застосування онлайн-платформи для зворотного зв'язку та забезпечення регулярного проведення тематичних інфокампаній. Комунікація з цільовими користувачами забезпечує прозорість системи та підвищує довіру до органів місцевої влади. У вільному доступі має завжди бути План розвитку велоінфраструктури, звіти про виконання програми, контакти відповідальних осіб, а також інші документи з тематикою вело.

ГРОМАДСЬКІ ОБГОВОРЕННЯ

Партисипативний підхід у плануванні розвитку громади в сучасному світі стає незамінним для побудови якісного діалогу з громадськістю та зміцнення до неї довіри. Громадські обговорення є одним із інструментів партисипативного підходу, що передбачає залучення мешканців до процесу прийняття рішень. Громадські обговорення важливо ініціювати під час запуску нових проєктів з розвитку велосипедної інфраструктури (проєктів будівництва, реконструкції, ремонту тощо) та вирішення вже існуючих конфліктних точок. Обговорення можуть проводитись шляхом громадських слухань, нарад, конференцій, круглих столів тощо. Під час організації обговорень необхідно завчасно інформувати громадськість про майбутні проєкти, надавати час для зворотного зв'язку та публікувати результати обговорень та пояснення щодо прийнятих рішень. Залучення громадськості до процесу прийняття рішень формує відповідальне ставлення до міського простору, знижує ризики різкої критики та підвищує ймовірність прийняття найбільш оптимальних рішень з урахуванням думки усіх учасників процесу.

АРХІТЕКТУРНІ КОНКУРСИ

Архітектурні конкурси є загальносвітовою практикою, які мають ряд переваг над традиційними процедурами визначення виконавця з розробки проєктів на будівництво чи реконструкцію об'єктів. Такі конкурси залучають до роботи фахівців із різним баченням, досвідом та стилем роботи, у результаті чого замовник отримує декілька альтернативних рішень для вирішення однієї задачі, що дозволяє обрати найбільш оптимальний варіант. В контексті велоруку архітектурні конкурси, як правило, оголошуються не винятково для розвитку велоінфраструктури, а для комплексного переосмислення вулиць, окремих кварталів та районів або інших громадських просторів, де велосипедна інфраструктура стає частиною більшого проєктного рішення. Такі конкурси зазвичай організуються громадами чи міжнародними організаціями, однак ініціаторами також можуть виступати проєктні команди чи архітектурні бюро, які пропонують свої послуги з розробки проєктів для громад. Надані пропозиції ухвалюються колегіальним рішенням фахівців, із залученням представників замовника та громадськості.

УПОВНОВАЖЕНИЙ З ВЕЛОІНФРАСТРУКТУРИ

Роль уповноваженого з велоінфраструктури полягає у забезпеченні системного, послідовного та ефективного розвитку велоінфраструктури в межах загальної транспортної політики міста. Основна функція посади – координувати усі відповідальні виконавчі органи влади та комунальні підприємства задля забезпечення якісної комунікації між ними. З метою прийняття ефективних управлінських рішень Уповноважений повинен налагодити комунікацію не лише з органами місцевої влади, а й з громадськістю.

Окрім координаційної функції, на Уповноваженого мають бути покладені обов'язки із забезпечення реалізації Плану розвитку велосипедної інфраструктури громади та інших місцевих нормативних документів. Уповноважена особа бере участь у розробці цільових програм, формуванні бюджетних пропозицій, контролі якості реалізованих проєктів на предмет комфорту та безпеки дорожнього руху тощо. Оскільки посада Уповноваженого передбачає технічний супровід проєктів, обов'язковою вимогою є наявність освіти, у сфері містопланування, інженерного проектування або архітектури.

ПРОМОЦІЯ ТА ПОПУЛЯРИЗАЦІЯ ВЕЛОРУХУ



Львівська міська рада



Житомирська міська рада



Курчівська громада



ГО «Еко Місто»

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ТИЖДЕНЬ МОБІЛЬНОСТІ

Європейський тиждень мобільності (ЄТМ) — це загальноєвропейська ініціатива, що заснована Європейською комісією та проходить у багатьох містах щороку. Усі заходи в рамках ЄТМ відбуваються для заохочення людей частіше користуватись більш екологічними способами пересування: ходити пішки, їздити на велосипеді або обирати громадський транспорт замість приватного автомобіля. Заходи, проведені в рамках ініціативи, передбачають більш глибоку мету — поліпшення стану природного середовища у громадах. Найкращим рішенням для популяризації ідей тижня мобільності є співпраця громадськості та інших заінтересованих сторін з органами місцевого самоврядування, що відкриває чудові можливості для проведення різноманітних тематичних подій. Це може бути блок з освітніми заходами: лекції та дискусії, заохочувальними: розіграші зі знижками на громадський транспорт чи велопрокат, інтерактивними: виставки, велосипедні заїзди, тематичні екскурсії тощо. Разом з цим, це чудова нагода щодо підбиття підсумків про проведену роботу спрямовану на розвиток сталої мобільності та планування подальших заходів з її розвитку.

ДЕНЬ БЕЗ АВТОМОБІЛЯ

День без автомобіля — це справжня «родзинка» Європейського тижня мобільності. Його щороку проводять 22 вересня як символічне завершення тижня, який присвячений розвитку сталої мобільності. У цей день міста закликають мешканців обрати альтернативні способи пересування: пішки, на велосипеді чи громадським транспортом, оскільки це чудова нагода продемонструвати на практиці якими можуть бути наші міста без заторів, надмірного шумового забруднення та без великої кількості вихлопних газів. Також це чудова нагода переосмислити функціональність простору навколо: скільки місця займають авто, і як можна було б використовувати його інакше. Основна мета заходу — формування нової культури міської мобільності та створення комфортних умов для її збалансованого розвитку. На жаль, в Україні цей день офіційно не відзначається, та попри це в громадах відбуваються акції щодо підтримки дня без автомобіля за участі органів місцевого самоврядування, активістів та небайдужих громадян. Крім того, це гарна нагода щоб спонукати мешканців громади відчувати переваги більш уповільненого темпу міського життя.

ВЕЛОСИПЕДОМ НА РОБОТУ/ НАВЧАННЯ

Велосипедом на роботу чи навчання — це ще одна можливість залучати мешканців громади до розвитку сталої мобільності та звернути увагу на переваги екологічного транспорту в повсякденному житті. Ініціаторами таких подій часто виступають громадські організації, а їхня тісна співпраця з органами місцевого самоврядування суттєво поліпшує якість організації заходу, його безпеку та промоцію серед населення. До участі активно долучаються підприємства, установи, громадські організації, а також заклади освіти — як середньої, так і вищої.

Такі зустрічі, як правило, організовуються в центральній частині населеного пункту, окремих його районах чи в певних визначних місцях у ранкові години. Це допомагає не лише популяризувати велосипед як щоденний транспорт, а й налагодити ділову та неформальну комунікацію серед учасників. Це не просто самостійна поїздка, а цілісна подія: організовані колони, спілкування, кава, фото та гарний настрій на початку робочого дня. Із заохочувальною метою можна проводити конкурси, які передбачають подарунки — «Найкращий діловий стиль», «Найбільша корпоративна колона» тощо.

ТЕМАТИЧНІ ВЕЛОПАРАДИ / ЗАЇЗДИ

Тематичні велопаради/заїзди — ще один дієвий інструмент, який використовується для популяризації велосипеду як щоденного транспорту, а також як нагадування, що цей транспорт не лише про спорт чи туризм, який потребує особливого екіпірування чи наявності певної фізичної підготовки. Саме тому при проведенні таких заходів акцентується увага на повсякденному одязі. Якщо велопарад чи заїзд має певну тематику, то рекомендується дотримуватись стилю вбрання, що відповідає конкретній події. Наприклад в Україні проводяться такі тематичні заходи, як «Велопарад дівчат», «Велосипедний ретро-круз», «Новорічний велопарад» тощо.

Велопаради/заїзди мають завжди відбуватись організовано: має бути визначена тематика, локація, узгоджений маршрут, належна комунікація та визначені безпекові заходи. Організаторами можуть виступати громадські організації чи місцеві велоспільноти, однак участь органів місцевого самоврядування у таких подіях — буде перевагою. Наявність партнерів також є гарною перспективою для залучення інвестицій на проведення заходу на належному рівні.



Олександр Колодзько



ТУМі: шлях до школи



ГО «Еко місто»



БФ «Солом'янські котики»

ІНФОРМАЦІЙНІ КАМПАНІЇ

Як в Україні, так і за кордоном практикується проведення різноманітних інфокампаній. Їхні теми можуть охоплювати різноманітні аспекти, що стосуються велоруку. Вони можуть мати різну мету в залежності в поточних потреб громади: популяризація велосипедного транспорту, підвищення безпеки дорожнього руху, просування змін у міській інфраструктурі, поліпшення стану довкілля тощо. Інфокампанії, в залежності від поставлених цілей та мети, можуть організовуватись громадськими організаціями, органами місцевого самоврядування, міжнародними інституціями, освітніми та науковими установами. Залучення Національної поліції до проведення інфокампаній є доцільним у випадку, коли головною темою є безпека дорожнього руху.

Показовим прикладом інфокампанії в Україні, під час війни та відключень електроенергії, стала тема безпеки дорожнього руху в темний час доби. Кампанія «Будь видимим на дорозі» закликає учасників дорожнього руху користуватись світлоповертальними елементами, щоб зменшити ризики виникнення аварій. Організатори таких заходів зазвичай дарують мешканцям світлоповертальні елементи: катафоти, жилети тощо.

ВЕЛОСИПЕДНА ШКОЛА

Велошкола є практичним освітнім заходом, що спрямований на підвищення навичок безпечного керування велосипедом, а також формує культури взаємоповаги під час дорожнього руху. Як правило, такі заходи складаються з теоретичної та практичної частин. Теоретична частина присвячується вивченню правил дорожнього руху, зокрема правил проїзду складних перехресть, виконання лівих поворотів тощо, основ безпечної поведінки в міському середовищі, а також вивчаються основи обслуговування велосипеда. Для освоєння практичних навичок необхідно приїхати на справному велосипеді. Під час заїздів виконуються вправи з маневруванням, гальмуванням, подоланням перешкод, освоюються правила проїзду перехресть. Навчальні виїзди проводяться під наглядом досвідчених інструкторів.

Велосипедні школи, як правило, організовуються громадськими організаціями, однак доцільно організувати такі заходи органами місцевої влади у співпраці з Національною поліцією. Проведення велошкіл сприяє популяризації велосипедного транспорту та підвищенню безпеки усіх учасників дорожнього руху.

КУРСИ З ВЕЛОРЕМОНТУ

Курси з велоремонту є спеціалізованими навчальними тренінгами, де навчають самостійному обслуговуванню та ремонту велосипеда. Зазвичай це лекції у поєднанні з практичною частиною, які проводять в рамках велосипедної школи, інших тематичних подій або як самостійний захід. У межах таких курсів професійні майстри чи механіки навчають таким базовим речам, як догляд за велосипедом в сезон та поза ним, підготовці велосипедиста та його транспортного засобу до руху на міських вулицях чи до змагань, перевірки справності та ремонту основних вузлів та механізмів (заміна камер та покришок, обслуговування ланцюга, перевірка справності гальмівної системи, налаштування посадки тощо). Разом з тим, такі тренінги можуть поєднуватись з лекціями направленими на підвищення знань з безпеки дорожнього руху. Навички, що отримані на таких курсах допомагають підвищити безпеку руку, продовжити термін служби велосипеда, а також зменшити витрати на професійний ремонт у майстернях. Крім того, отримані знання стають особливо корисними під час далеких подорожей на велосипеді або участі у змаганнях.

КУРСИ З ДОМЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ

Велосипедист є повноцінним учасником дорожнього руху, який має володіти базовими навичками з надання домедичної допомоги. Проведення курсів з надання домедичної допомоги підвищують загальний рівень знань та навичок громадян. Такі тренінги, як правило, проводяться для широкого кола населення, однак це можуть бути і локальні ініціативи від велошкіл чи в межах спортивних заходів. Зазвичай такі тренінги організовуються спеціалізованими громадськими організаціями, органами місцевого самоврядування населення у співпраці з медичними закладами або ДСНС. Програма включає теоретичні заняття та практичні відпрацювання навичок: оцінка стану потерпілого, зупинка кровотеч, іммобілізація кінцівок при переломах, забезпечення прохідності дихальних шляхів, проведення серцево-легеневої реанімації, надання допомоги при теплових ударах чи при втраті свідомості тощо. Здобуті навички допомагають оперативно реагувати в критичних ситуаціях, мінімізувати наслідки травм, зберегти життя та здоров'я постраждалих до приїзду професійних медиків. Такі курси допомагають підвищити загальну культуру на дорозі.

ПЛАН РЕАЛІЗАЦІЇ

№	Назва заходу	Відповідальний виконавець	Термін виконання	Індикатор виконання
1	Організація міської велосипедної мережі	Управління житлово-комунального господарства Чернігівської міської ради	2045	Облаштовано мережу протяжністю 94,8 км
2	Організація районної велосипедної мережі		2045	Облаштовано мережу протяжністю 112,9 км
3	Організація квартальної велосипедної мережі		2045	Облаштовано мережу протяжністю 128,1 км
4	Реалізація міського велосипедного маршруту №1		2027	Облаштовано маршрут довжиною 5,9 км
5	Реалізація міського велосипедного маршруту №2		2028	Облаштовано маршрут довжиною 6,7 км
6	Реалізація міського велосипедного маршруту №3		2029	Облаштовано маршрут довжиною 3,4 км
7	Реалізація міського велосипедного маршруту №4		2031	Облаштовано маршрут довжиною 3,2 км
8	Реалізація міського велосипедного маршруту №5		2032	Облаштовано маршрут довжиною 2,1 км
9	Реалізація міського велосипедного маршруту №6		2033	Облаштовано маршрут довжиною 5,0 км
10	Реалізація міського велосипедного маршруту №7		2035	Облаштовано маршрут довжиною 4,9 км
11	Реалізація міського велосипедного маршруту №8		2036	Облаштовано маршрут довжиною 2,2 км
12	Реалізація міського велосипедного маршруту №9		2037	Облаштовано маршрут довжиною 3,9 км
13	Реалізація міського велосипедного маршруту №10		2039	Облаштовано маршрут довжиною 4,2 км
14	Реалізація міського велосипедного маршруту №11		2040	Облаштовано маршрут довжиною 8,1 км
15	Реалізація міського велосипедного маршруту №12		2041	Облаштовано маршрут довжиною 6,7 км
16	Реалізація міського велосипедного маршруту №13		2043	Облаштовано маршрут довжиною 6,7 км
17	Реалізація міського велосипедного маршруту №14		2044	Облаштовано маршрут довжиною 3,6 км
18	Реалізація міського велосипедного маршруту №15		2025	Облаштовано маршрут довжиною 8,6 км
19	Реалізація міжміського велосипедного маршруту №1 *		2029	Облаштовано частину маршруту довжиною 0,6 км
20	Реалізація міжміського велосипедного маршруту №3 *		2031	Облаштовано частину маршруту довжиною 0,7 км
21	Реалізація міжміського велосипедного маршруту №5 *		2033	Облаштовано частину маршруту довжиною 0,4 км
22	Реалізація міжміського велосипедного маршруту №8 *		2035	Облаштовано частину маршруту довжиною 3,6 км
23	Реалізація міжміського велосипедного маршруту №9 *		2037	Облаштовано частину маршруту довжиною 3,0 км
24	Реалізація міжміського велосипедного маршруту №10 *		2039	Облаштовано частину маршруту довжиною 2,4 км
* - у межах Чернігівської міської територіальної громади				

№	Назва заходу	Відповідальний виконавець	Термін виконання	Індикатор виконання
25	Реалізація рекреаційного велосипедного маршруту №1	Управління житлово-комунального господарства Чернігівської міської ради Управління у справах сім'ї, молоді та спорту Чернігівської міської ради	2028	Облаштовано маршрут довжиною 6,5 км
26	Реалізація рекреаційного велосипедного маршруту №2		2030	Облаштовано маршрут довжиною 5,6 км
27	Реалізація рекреаційного велосипедного маршруту №3		2031	Облаштовано маршрут довжиною 5,9 км
28	Реалізація рекреаційного велосипедного маршруту №4 *		2035	Облаштовано частину маршруту довжиною 8,9 км
29	Реалізація рекреаційного велосипедного маршруту №5		2038	Облаштовано маршрут довжиною 6,9 км
30	Реалізація рекреаційного велосипедного маршруту №6		2042	Облаштовано маршрут довжиною 7,7 км
31	Реалізація рекреаційного велосипедного маршруту №7 *		2044	Облаштовано частину маршруту довжиною 5,4 км
32	Реалізація рекреаційного велосипедного маршруту №8 *		2045	Облаштовано частину маршруту довжиною 1,6 км
33	Реалізація туристичного велосипедного маршруту №1	Управління культури та туризму Чернігівської міської ради	2027	Облаштовано маршрут довжиною 3,0 км
34	Реалізація туристичного велосипедного маршруту №2		2029	Облаштовано маршрут довжиною 4,8 км
35	Реалізація туристичного велосипедного маршруту №3		2031	Облаштовано маршрут довжиною 5,9 км
36	Реалізація туристичного велосипедного маршруту №4		2033	Облаштовано маршрут довжиною 4,8 км
37	Реалізація туристичного велосипедного маршруту №5		2036	Облаштовано маршрут довжиною 6,9 км
38	Реалізація туристичного велосипедного маршруту №6		2039	Облаштовано маршрут довжиною 4,5 км
39	Реалізація туристичного велосипедного маршруту №7		2043	Облаштовано маршрут довжиною 8,8 км
40	Реалізація туристичного велосипедного маршруту №8		2045	Облаштовано маршрут довжиною 3,6 км
41	Встановлення велосипедних паркувальних стійок	Управління житлово-комунального господарства Чернігівської міської ради Управління економічного розвитку міста Чернігівської міської ради	2045	Встановлено не менше 500
42	Влаштування велосипедних паркінгів/хабів		2045	Влаштовано не менше 29
43	Влаштування велосипедних СТО		2045	Влаштовано не менше 34
44	Влаштування питних фонтанчиків		2045	Влаштовано не менше 18
45	Влаштування лічильників велоруху		2045	Влаштовано не менше 28
46	Влаштування велосипедних стійок очікування		2045	Влаштовано не менше ніж у 57 локаціях
47	Залучення прокатних велосипедів	Управління економічного розвитку міста Чернігівської міської ради	2045	Залучено не менше 500 ТЗ
48	Залучення прокатних засобів ЛПТ		2045	Залучено не менше 500 ТЗ
49	Проведення освітніх заходів	Управління освіти Чернігівської міської ради	Щороку	Проведено не менше 4 заходів
50	Проведення інформаційних кампаній	Управління у справах сім'ї, молоді та спорту Чернігівської міської ради	Щороку	Проведено не менше 4 кампаній
51	Проведення заходів з популяризації велоруху		Щороку	Проведено не менше 4 заходів
* - у межах Чернігівської міської територіальної громади				

ЦІЛІ ТА ІНДИКАТОРИ ВИКОНАННЯ

1. СТВОРЕННЯ МЕРЕЖІ МІСЬКИХ ВЕЛОСИПЕДНИХ МАРШРУТІВ

Завдання 1. Створення зв'язної та інтегрованої велотранспортної мережі

Завдання 2. Підвищення мобільності населення

Завдання 3. Поліпшення транспортної доступності

Індикатори:

1.1. Кількість реалізованих маршрутів — 15*;

1.2. Протяжність маршрутів — 75,2 км*;

1.3. Зв'язність віддалених житлових масивів з центром міста;

1.4. Час подолання веломережі — не більше 30 хв.

2. РОЗВИТОК МІЖМІСЬКИХ ВЕЛОСИПЕДНИХ МАРШРУТІВ

Завдання 1. Створення зв'язної та інтегрованої велотранспортної мережі

Завдання 2. Підвищення мобільності населення

Завдання 3. Поліпшення транспортної доступності

Індикатори:

2.1. Кількість реалізованих маршрутів — 6*;

2.2. Протяжність маршрутів — 10,7 км*;

2.3. Зв'язність прилеглих населених пунктів і центрів громад з Черніговом;

2.4. Забезпечення веломаршрутів відповідними елементами маршрутного орієнтування.

3. ОБЛАШТУВАННЯ РЕКРЕАЦІЙНИХ ВЕЛОСИПЕДНИХ МАРШРУТІВ

Завдання 6. Популяризація велосипедного руху в громаді

Завдання 7. Покращення екологічного стану громади

Завдання 8. Покращення фізичного та ментального здоров'я населення

Індикатори:

3.1. Кількість реалізованих маршрутів — 8*;

3.2. Протяжність маршрутів — 48,4 км*;

3.3. Зв'язність рекреаційних зон між собою і з центром громади;

3.4. Забезпечення веломаршрутів відповідними елементами маршрутного орієнтування.

4. ОБЛАШТУВАННЯ ТУРИСТИЧНИХ ВЕЛОСИПЕДНИХ МАРШРУТІВ

Завдання 6. Популяризація велосипедного руху в громаді

Завдання 9. Стимулювання місцевої економіки

Завдання 10. Розвиток туристичного потенціалу громади

Індикатори:

4.1. Кількість реалізованих маршрутів — 8*;

4.2. Протяжність маршрутів — 43,2 км*;

4.3. Зв'язність туристичних об'єктів між собою і з центром громади;

4.4. Забезпечення веломаршрутів відповідними елементами маршрутного орієнтування.

5. ВСТАНОВЛЕННЯ ВЕЛОСИПЕДНИХ ПАРКУВАЛЬНИХ СТІЙОК

Завдання 3. Поліпшення транспортної доступності

Завдання 6. Популяризація велосипедного руху в громаді

Завдання 9. Стимулювання місцевої економіки

Індикатори:

5.1. Кількість встановлених нових велосипедних паркувальних стійок — не менше 500*;

5.2. Забезпечення велосипедними парковками всіх закладів освіти;

5.3. Забезпечення велосипедними парковками всіх поштових відділень;

5.4. Забезпечення велосипедними парковками всіх об'єктів соціальної інфраструктури.

6. ОБЛАШТУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНИХ ПАРКІНГІВ

Завдання 3. Поліпшення транспортної доступності

Завдання 6. Популяризація велосипедного руху в громаді

Завдання 9. Стимулювання місцевої економіки

Індикатори:

6.1. Кількість облаштованих велосипедних паркінгів — не менше 29*;

6.2. Забезпечення велосипедними паркінгами залізничних станцій та ЗВО;

6.3. Забезпечення місцями для довготривалого зберігання велосипедів у житлових масивах.

* на розрахунковий період до 2045 року

7. ОБЛАШТУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНИХ СТО

Завдання 3. Поліпшення транспортної доступності

Завдання 6. Популяризація велосипедного руху в громаді

Завдання 9. Стимулювання місцевої економіки

Індикатори:

- 7.1. Кількість облаштованих велоСТО — не менше 34*;
- 7.2. Забезпечення велосипедними СТО вузлових точок міста;
- 7.3. Забезпечення велосипедними СТО житлових масивів багатоповерхової забудови.

8. ОБЛАШТУВАННЯ ПИТНИХ ФОНТАНЧИКІВ

Завдання 6. Популяризація велосипедного руху в громаді

Завдання 7. Покращення екологічного стану громади

Завдання 8. Покращення фізичного та ментального здоров'я населення

Індикатори:

- 8.1. Кількість облаштованих питних фонтанчиків — не менше 18*;
- 8.2. Забезпечення питними фонтанчиками вузлових точок міста;
- 8.3. Забезпечення питними фонтанчиками рекреаційних зон та веломаршрутів.

9. ОБЛАШТУВАННЯ ЛІЧИЛЬНИКІВ ВЕЛОСИПЕДНОГО РУХУ

Завдання 1. Створення зв'язної та інтегрованої велотранспортної мережі

Завдання 6. Популяризація велосипедного руху в громаді

Завдання 9. Стимулювання місцевої економіки

Індикатори:

- 9.1. Кількість облаштованих лічильників велоруху — не менше 28*;
- 9.2. Забезпечення лічильниками велоруху ключових магістралей і перехресть міста;
- 9.3. Забезпечення лічильниками велоруху виїздів з міста за організації веломережі.

10. ОБЛАШТУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНИХ СТІЙОК ОЧІКУВАННЯ

Завдання 1. Створення зв'язної та інтегрованої велотранспортної мережі

Завдання 4. Підвищення безпеки дорожнього руху

Завдання 6. Популяризація велосипедного руху в громаді

Індикатори:

- 10.1. Кількість облаштованих стійок очікування — не менше 57 локацій*;
- 10.2. Забезпечення велосипедними стійками очікування всіх регульованих перехресть міста;
- 10.3. Забезпечення велостійками очікування всіх регульованих пішохідних переходів.

11. РОЗВИТОК ПРОКАТНИХ СЕРВІСІВ ВЕЛОСИПЕДІВ ТА ЛПТ

Завдання 2. Підвищення мобільності населення

Завдання 5. Розвиток систем прокату велосипедного та легкого персонального транспорту

Завдання 6. Популяризація велосипедного руху в громаді

Індикатори:

- 11.1. Залучені декілька операторів прокатних сервісів, створено умови для їхньої роботи;
- 11.2. Залучено не менше 500* прокатних велосипедів;
- 11.3. Залучено не менше 500* прокатних засобів ЛПТ.

12. ПРОВЕДЕННЯ ЗАХОДІВ І КАМПАНІЙ З ПОПУЛЯРИЗАЦІЇ ВЕЛОРУХУ

Завдання 4. Підвищення безпеки дорожнього руху

Завдання 6. Популяризація велосипедного руху в громаді

Завдання 8. Покращення фізичного та ментального здоров'я населення

Індикатори:

- 12.1. Проводяться не менше 4 освітніх заходів з велоруху на рік;
- 12.2. Проводяться не менше 4 заходів з популяризації велоруху на рік;
- 12.3. Проводяться не менше 4 промокампаній щодо велоруху на рік.

* на розрахунковий період до 2045 року

ОЧІКУВАНІ РЕЗУЛЬТАТИ

План розвитку велосипедної інфраструктури Чернігівської міської територіальної громади сприятиме створенню безпечних, доступних та комфортних умов пересування велосипедним та легким персональним транспортом. Впровадження нових та покращення існуючих інфраструктурних умов забезпечуватиме інтегрований розвиток велосипедного руху в загальній транспортній системі міста та громади. Створення кращих умов пересування сприятиме залученню більшої кількості людей до переміщень велосипедами та легким персональним транспортом з різною метою. Це поліпшуватиме якість життя населення і підвищуватиме конкурентоспроможність громади.

План розвитку велосипедної інфраструктури засновується на попередніх галузевих стратегічних документах міста — Концепції розвитку велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури у м. Чернігові та Програмі розвитку велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури у м. Чернігові на 2017-2020 роки. Він повністю синхронізований із актуальними планувальними документами, зокрема Концепцією розвитку Чернігова «Стійке місто. Стійкий дух. Стійкий розвиток», Планом відновлення та розвитку Чернігівської міської територіальної громади, Генеральним планом міста Чернігова, Стратегією сталого розвитку Чернігівської області на період до 2027 року, а також Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року. Таким чином досягатиметься інтегрований розвиток громади та її транспортної системи, при якому стратегічні документи не суперечать одне одному, а спільно визначають головні напрямки розвитку території на тривалий період. Наявність стратегічного документа з розвитку велосипедної інфраструктури уможливить налагодження оптимальної координації для створення нерозривної велосипедної мережі із використанням різних форм велосипедного руху та її інтеграції в загальну транспортну систему громади. Влаштування велосипедних маршрутів міського, міжміського, туристичного та рекреаційного призначення стане логічним упорядкуванням велосипедних шляхів, надасть їм конкретне значення для різних поїздок. Впровадження елементів маршрутного орієнтування стане підходом до розвитку дизайн-коду громади.

За рахунок створення комфортних умов для поїздок велосипедом на короткі і середні відстані буде підвищено рівень щоденного користування цим видом транспорту, в тому числі із залученням нових користувачів. Безпечна велосипедна інфраструктура стане основою для зниження рівня аварійності й смертності всіх учасників руху. Цьому сприятимуть як використання сучасних технічних засобів регулювання дорожнього руху, так і вивчення Правил дорожнього руху для велосипедистів, правильного технічного обслуговування велосипеда та надання першої домедичної допомоги.

Розвиток інфраструктури для велосипедів та легкого персонального транспорту як найдешевших видів індивідуального транспорту забезпечить рівні права доступу до зручного і безпечного пересування містом. Реалізація велосипедної мережі на кожній вулиці громади забезпечить комфортний і безпечний велосипедний рух від кожної точки А до кожної точки Б. Визначений перелік велосипедних маршрутів підлягає поетапному впровадженню для формування каркасу велосипедної мережі. Критично важливою є співпраця Чернігівської

міської ради з сусідніми територіальними громадами і Службою відновлення та розвитку інфраструктури в Чернігівській області задля організації міжміських, а також частини рекреаційних велосипедних маршрутів.

Розширення мережі велосипедних парковок та запровадження велосипедних паркінгів, а також умов для паркування велосипедів у багатоповерхових житлових будинках та поруч із ними покликане зробити зберігання та використання велосипеда зручним для щоденних поїздок. Розвиток локальної системи прокатних сервісів слугуватиме додатковою можливістю для пересування цими видами транспорту в межах Чернігівської міської територіальної громади. Це буде зручно мешканцям, які не мають можливості зберігати або обслуговувати велосипед чи легкий персональний транспорт, а також гостям міста.

Розвинена велосипедна інфраструктура стане основою для підвищення культури активного використання велосипедного транспорту. При цьому стане можливою організація регулярних туристичних, культурних та пізнавальних активностей у громаді з використанням велосипеда. Для досягнення зручних і безпечних умов руху велосипедистів, разом із впровадженням велосипедної мережі та супутньої інфраструктури, будуть проводитися інформаційно-просвітницькі кампанії з використання велосипедного транспорту та стимулювання шанобливого ставлення різних учасників дорожнього руху.

Велосипед є найбільш екологічно чистим видом індивідуального транспорту, тому створення пріоритету і покращення умов для мікромобільності сприятиме зменшенню інтенсивності руху моторизованого транспорту і його впливу на довкілля. Також це дозволить оптимально використовувати обмежений простір міста для переміщення більшої кількості людей. Розвиток велосипедної інфраструктури стимулюватиме щоденні навантаження користувачів, які покращуватимуть фізичне та ментальне здоров'я. Це сприятиме зниженню ризиків розвитку серцевих і респіраторних захворювань у мешканців громади за рахунок активного способу життя.

Велосипедна політика громади полягає у реалізації Плану розвитку велосипедної інфраструктури та її відповідне аналітико-інформаційне забезпечення. Уся інформація про наявну велосипедну інфраструктуру повинна бути у вільному доступі онлайн. Для ефективного впровадження велоінфраструктури повинні дотримуватися принципи партисипативно-го планування. Координувати процеси повинна уповноважена особа на рівні міської ради.

Підвищення економічної спроможності громади для малого та середнього бізнесу буде досягнуто за рахунок забезпечення точок тяжіння доступністю велосипедним транспортом, а також розвитку сервісів із обслуговування велосипедів та супутніх велосипедних сервісів, зокрема, прокату велосипедів та електросамокатів, систем кур'єрської доставки на велосипедах тощо. Розвиток велосипедної інфраструктури підвищить туристичну привабливість громади за рахунок створення туристичних і рекреаційних велосипедних маршрутів та розвитку супутніх сервісів, а також місцевих підприємств і сервісів. У довгостроковій перспективі це підвищить якість життя населення громади та конкурентоспроможність Чернігова на регіональному і національному рівнях.

СЛОВНИК

У документі використано такі скорочення:

ГБН — галузеві будівельні норми

ГТ — громадський транспорт

ДБН — державні будівельні норми

ДСТУ — державні стандарти України

ДТП — дорожньо-транспортна пригода

ЗЗР — засоби заспокоєння руху

КСОДР — комплексна схема організації дорожнього руху

КСТ — комплексна схема транспорту

ЛПТ — легкий персональний транспорт

ОДР — організація дорожнього руху

ПДР — Правила дорожнього руху

ТЗ — транспортний засіб

ТЗРДР — технічні засоби регулювання дорожнього руху

У документі вжито терміни та визначення:

Автомобілізація — впровадження автомобілів у повсякденне життя людей та підвищення їхньої ролі порівняно з іншими видами транспорту. У числовому відношенні вимірюється рівнем автомобілізації — кількістю зареєстрованих автомобілів у розрахунку на 1000 мешканців.

Безпека дорожнього руху — комплекс та система правил, заходів і засобів, що забезпечують умови безконфліктного і безаварійного дорожнього руху, спрямовані на захист і збереження життя і здоров'я учасників дорожнього руху, а також захист і збереження довкілля та майна.

Велосипедизація — підвищення ролі велотранспорту в повсякденному житті людей. У числовому відношенні вимірюється рівнем велосипедизації — кількістю велосипедів у розрахунку на 1000 мешканців.

Велосипедна доріжка (велодоріжка) — доріжка з покриттям поза межами проїзної частини вулиці та/або дороги, розташована окремо чи суміжно з тротуаром або пішохідною доріжкою, що призначена для руху на велосипедах, кріслах колісних, немоторизованих засобах пересування і позначена відповідними дорожніми знаками та горизонтальною розміткою.

Велосипедна інфраструктура (VELOінфраструктура) — сукупність об'єктів, засобів, сервісів функціонування (утримання, ремонту та будівництва), що потрібні для безпечного та комфортного пересування на велосипеді.

Велосипедна мережа (VELOмережа) — сукупність пов'язаних між собою форм організації велосипедного руху.

Велосипедна смуга (VELOсмуга) — смуга, призначена для руху велосипедистів у межах проїзної частини вулиці та/або дороги, яка виділена за допомогою дорожньої розмітки та/або конструктивно.

Велосипедна смуга зустрічного руху (контрVELOсмуга) — вело смуга, для руху велосипедистів в протилежному напрямку на вулицях з одностороннім рухом.

Велосипедна спільнота (VELOспільнота) — сукупність людей, які активно використовують велосипедний транспорт і виступають за розвиток велосипедного руху та інфраструктури.

Велосипедний маршрут (VELOмаршрут) — цілісне поєднання велосипедних доріжок, смуг та інших ділянок, призначених для руху велосипедистів, які зв'язують основні об'єкти населеного пункту, його райони чи території поза ним.

Велосипедний переїзд (VELOпереїзд) — місце перетину велосипедистами проїзної частини в межах перехрестя або поза ними, позначене дорожньою розміткою 1.15 та дорожніми знаками 5.92.1/5.92.2 або 5.93.1/5.93.2.

Велосипедний рух (VELOрух) — процес руху велосипедистів як учасників дорожнього руху; сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою велотранспорту.

Велосипедний транспорт (VELOтранспорт) — частина транспортної системи, що базується на задоволенні потреб мобільності населення шляхом використання засобів для переміщення людей і вантажів із використанням велосипедів.

Велосипедний туризм (VELOтуризм) — один із видів туризму, в якому велосипед служить головним або єдиним засобом пересування.

Велосипедно-пішохідна доріжка (VELOпішохідна доріжка) — доріжка або тротуар, рух яким дозволяється пішоходам та велосипедистам, при цьому останні мають надавати перевагу в русі пішоходам.

Велосипедно-пішохідна зона (VELOпішохідна зона) — площа, вулиця або її частина, позначена дорожніми знаками 5.90, де дозволяється рух пішоходів, велосипедистів та ЛПТ, а також моторизованих транспортних засобів, що обслуговують громадян і підприємства, які розташовані у зазначеній зоні або належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні. А також транспортним засобам що належать чи перевозять людей з інвалідністю.

Дороги державного значення — автомобільні шляхи категорій М (міжнародні), Н (національні), Р (регіональні) і Т (територіальні), які можуть бути суміщені з європейськими транспортними коридорами.

Дороги загального користування — дороги державного та місцевого значення, які забезпечують внутрішньодержавні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів, з'єднують населені пункти і є частиною єдиної транспортної системи держави.

Доступність — забезпечення рівного доступу всім групам населення до фізичного оточення, транспорту, інформації та зв'язку, інформаційно-комунікаційних технологій і систем, а також до інших об'єктів та послуг, як у міських, так і в сільських районах.

Доступність просторова — відстань або час для подолання певного відрізка простору за конкретною траєкторією наявними шляхами сполучення.

Доступність фізична — властивості шляхів сполучення (експлуатаційний стан, вплив природних умов, правильність облаштування, наявність обмежень для певних категорій користувачів), які сприяють або перешкоджають пересуванню з визначеною швидкістю та рівнями безпеки і зручності.

Житлова зона — прибудинкові території, а також частини населених пунктів, позначені дорожнім знаком 5.34. У житловій зоні забороняється транзитний рух транспорту, стоянка транспортних засобів поза спеціально відведеними місцями і таке їх розташування, яке утруднює рух пішоходів і проїзд оперативних чи спеціальних транспортних засобів, рух вантажних автомобілів, тракторів, самохідних машин і механізмів (крім тих, що обслуговують об'єкти і громадян, виконують технологічні роботи або належать громадянам, що проживають у цій зоні).

Засоби заспокоєння руху — конструктивні елементи дороги (вулиці) або технічні засоби, які призначені для зниження швидкості транспортних засобів та підвищення уважності учасників дорожнього руху.

Ізохрони — ізолінії, що з'єднують віддалені від обраного центру точки з доступністю до них за однакові відрізки часу.

Інклюзивність — комплекс архітектурно-планувальних, інженерно-технічних, ергономічних, конструкційних і організаційних заходів для забезпечення доступності будівель і споруд, у яких кожна особа, незалежно від віку, статі, наявності інвалідності, рівня комунікативних можливостей або обставин, може відчувати себе безпечно і комфортно без сторонньої допомоги і в міру своїх можливостей.

Капітальний ремонт — комплекс заходів по відновленню транспортно-експлуатаційних якостей вулично-дорожньої мережі, приведенню показників міцності дорожнього одягу, несучої здатності і габаритів дорожньо-транспортних споруд в межах державних будівельних норм, які відповідають категорії вулиці (дороги), що підлягає ремонту.

Комплексна схема транспорту — сукупність організаційних та інженерно-планувальних заходів, обґрунтованих технічно, економічно та екологічно, які спрямовані на розвиток транспортної системи міста, оптимізацію роботи всіх видів транспорту, безпечний та чітко організований дорожній рух з мінімальним рівнем заторів та зниженням аварійності. Має розроблятися як окремий документ на основі генерального плану міста.

Легкий персональний транспорт — колісний транспортний засіб, який та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумуляування електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину. Низькошвидкісний ЛПТ має максимальну конструктивну швидкість, що є меншою або дорівнює 50 кілометрів на годину та більшою за 10 кілометрів на годину, та споряджену масу не більше ніж 600 кілограмів.

Мікромобільність — режим мобільності, який пов'язаний з використанням транспортних засобів, пристосованих для поїздки однієї людини – велосипедів, ЛПТ тощо.

Мобільність просторова — просторові переміщення людей з метою задоволення потреб у роботі, навчанні, дозвіллі тощо.

Організація дорожнього руху — комплекс інженерних та організаційних заходів, що забезпечує умови для безперебійного і безаварійного руху транспорту і пішоходів вулицями.

Реконструкція — перебудова введеного в експлуатацію в установленому порядку об'єкту вулично-дорожньої мережі, що передбачає зміну його геометричних розмірів та/або функціонального призначення, внаслідок чого відбувається зміна основних транспортно-експлуатаційних показників.

Рекреація — система заходів, пов'язана з використанням вільного часу людей для їх оздоровчої, культурно-ознайомчої та спортивної діяльності на спеціалізованих територіях, які розміщені поза їх постійним помешканням.

Розв'язка транспортна — інженерна споруда (або комплекс споруд), яка забезпечує можливість змінювати напрямки руху транспортних засобів у місцях їх примикань або перетинів. Може влаштуватися в одному, двох або більше рівнях.

Світлофорний об'єкт — комплекс обладнання (світлофори, комплекс звукового і тактильного дублювання сигналів, табло виклику пішохідне), яке за допомогою дорожнього контролера з використанням світлової, звукової та візуальної сигналізації регулює послідовність та тривалість фаз руху транспортних та пішохідних потоків.

Смуга безпеки — ділянка проїзної частини, яка не використовується для руху транспортних засобів, натомість забезпечує дотримання безпечної відстані між учасниками дорожнього руху, наприклад, між велосипедною смугою та автомобілями, що стоять.

Стала (збалансована, стійка) мобільність — задоволення щоденних потреб у переміщеннях населення з використанням найменш можливої кількості ресурсів, з найменшим забрудненням навколишнього середовища, з найменшою загрозою для життя.

Сталий (збалансований, стійкий) розвиток — такий розвиток країн і регіонів, коли економічне зростання, виробництво і споживання, а також інші види діяльності суспільства відбуваються в межах, які визначаються здатністю екосистем відновлюватися, поглинати забруднення і підтримувати життєдіяльність теперішніх та майбутніх поколінь.

Станція самостійного технічного обслуговування велосипедів (ВелоСТО) — стійка із закріпленими інструментами та обладнанням для проведення оперативного технічного обслуговування велосипеда.

Стратегічна сесія — колективна робота, спрямована на спільне формування важливих для громади рішень у процесі діалогу мешканців, фахівців та органів місцевого самоврядування. Технічні засоби регулювання дорожнього руху — дорожня розмітка, дорожні знаки і таблички до них, світлофори, засоби заспокоєння руху, огороження дорожні та напрямні пристрої, вставки розмічальні дорожні.

Технічні засоби регулювання дорожнього руху – дорожня розмітка, дорожні знаки і таблички до них, світлофори, засоби заспокоєння руху, огороження дорожні та напрямні пристрої, вставки розмічальні дорожні.

Туризм — форма подорожування та відпочинку людини у вільний час з метою ознайомлення з навколишнім середовищем.

Утримання — комплекс робіт, в результаті яких підтримується транспортно-експлуатаційний стан проїзної частини, тротуарів, пішохідних та велосипедних доріжок, організації та безпеки руху, які відповідають вимогам норм та стандартів.

ДЖЕРЕЛА

1. Альбом типових схем організації велосипедної інфраструктури міста Києва. Київ: Сектор організації веломережі Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), 2021. — 46 с.
2. Атлас адміністративно-територіального устрою Чернігівської області / [За заг. ред. Остапенка П.] / Проект «Підтримка належного врядування в місцевих громадах як складової реформи децентралізації» Координатора проєктів ОБСЄ в Україні, Міністерство розвитку громад та територій України, Товариство дослідників України. — Київ, 2021. — 20 с.
3. ГБН В.2.3-37641918-555:2016 Автомобільні дороги. Транспортні розв'язки в одному рівні (зі Зміною №1). Київ: ДП «ДерждорНДІ», 2022. — 59 с.
4. Генеральний план міста Чернігова. Київ: ДП «ДІПРОМІСТО», 2015. — 241 с.
5. ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова населених пунктів. — Київ: Мінрегіон, 2019. — 177 с.
6. ДБН В.2.2-40:2018. Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення. (зі Зміною №1). Київ: Мінрегіон, 2021. — 63 с.
7. ДБН В.2.3-4:2015. Споруди транспорту. Автомобільні дороги». Частина I. Проектування; Частина II. Будівництво (зі Зміною №2). Київ: Мінрегіон, 2015. — 104 с.
8. ДБН В.2.3-5:2018 Вулиці та дороги населених пунктів (зі Зміною №1). — Київ: Мінрегіон, 2018. — 55 с.
9. ДБН В.2.3-18:2007. Трамвайні та тролейбусні лінії. Загальні вимоги до проектування (зі Зміною №3). Київ: Мінрегіон, 2021. — 58 с.
10. Дерев'яне мереживо Чернігова. <https://demer.cn.ua/>
11. Довідник з відбудови міст. Київ: Урбанина, 2023. — 400 с.
12. ДСТУ 2587:2021 Розмітка дорожня. Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2021. — 99 с.
13. ДСТУ 3587:2022 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану. — Київ: Держстандарт України, 2022. — 20 с.
14. ДСТУ 4092:2024 Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги. Правила застосування (проект, друга редакція). Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2025. — 41 с.
15. ДСТУ 4100:2021 Знаки дорожні. Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2021. — 140 с.
16. ДСТУ 4123:2020 Засоби заспокоєння руху. Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2020. — 15 с.
17. ДСТУ 7450:2013 Знаки туристичні активного туризму. Класифікація, опис і правила застосування. — Київ: Мінекономрозвитку України, 2014. — 19 с.
18. ДСТУ 8751:2017 Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Загальні технічні вимоги. Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2019. — 39 с.
19. ДСТУ 8752:2017 Проект організації дорожнього руху. Правила розроблення, побудови, оформлення. Вимоги до змісту. Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2019. — 29 с.
20. ДСТУ 8824:2019 Визначення інтенсивності руху та складу транспортного потоку. — Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2019. — 33 с.
21. ДСТУ 8906:2019 Планування та проектування велосипедної інфраструктури. Загальні вимоги. — Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2020. — 48 с.
22. ДСТУ 9114:2021 Маршрутне орієнтування на автомобільних дорогах. — Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2022. — 25 с.
23. ДСТУ ISO 37120:2019 Сталі міста та громади. Показники міських послуг і якості життя. Київ: ДП «УкрНДНЦ», 2019. — 109 с.
24. Закон України «Про дорожній рух». Редакція від 01.10.2023 року №3353-XII.
25. Зручне місце для велосипеда. Як одна велосипедна парковка може змінити інфраструктуру міста, β – видання. Київ, ГО «Київ – Велосипедне місто», 2017. — 112 с.
26. Клименко С.В., Нагорний Т.В. Досвід організації велосипедного руху на розв'язках в одному рівні в населених пунктах України // Вісник Національного університету водного господарства та природокористування, 2(102). Рівне, 2023. — С. 353-364;
27. Комфортне місто: як спланувати велосипедну інфраструктуру. Київ: Асоціація велосипедистів Києва, 2014. — 64 с.
28. Концепція розвитку велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури у м. Чернігові. Додаток до рішення до рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради 4 серпня 2014 року № 223. — 21 с.
29. Концепція розвитку Чернігова «Стойке місто. Стойкий дух. Стойкий розвиток». Упор.: Архітектурна студія Yakusha, 2024. — 394 с.
30. Маршрутне орієнтування на дорогах України: системний путівник. Київ: Агенти Змін, Укравтодор, ДП «ДерждорНДІ», 2020. — 112 с.
31. Нагорний Т.В., Клименко С.В. Методологія розробки Концепції розвитку велосипедної інфраструктури територіальної громади // Соціально-економічні особливості та проблеми сучасного розвитку Чернігівської області: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції. Ніжин: НДУ імені Миколи Гоголя, 2023. — С. 21-25;
32. Національна економічна стратегія на період до 2030 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 3 березня 2021 р. № 179. — 343 с.
33. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету міністрів України №430-р від 30 травня 2018 року. — 38 с.

34. План відновлення та розвитку Чернігівської міської територіальної громади. Громадська організація «Агенція відновлення та розвитку», 2024. — 36 с.
35. ПОР-218-141-2000 Порядок обліку руху транспортних засобів на дорогах загального користування. Київ: ДП «ДерждорНДІ», 2021. — 25 с.
36. Постанова Верховної ради України №1359-XIV «Про Концепцію сталого розвитку населених пунктів» від 24 грудня 1999 року.
37. Потреба у розвитку велотранспорту та перешкоди до її реалізації у містах та регіонах України. Дослідження / Ірина Бондаренко. — Київ: U-Cycle, 2020. — 34 с.
38. Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306.
39. Правила користування міським електричним транспортом в м. Чернігові. Додаток до рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради від 7 червня 2018 року №251. — 9 с.
40. Правила користування міським пасажирським автомобільним транспортом у м. Чернігові. Додаток до рішення виконавчого комітету Чернігівської міської ради 12 березня 2019 року №94. — 14 с.
41. Практичний посібник для аудиторів та інспекторів безпеки автомобільних доріг. Автомото асоціація Сербії. — Белград: Центр автотранспорту, 2022. — 74 с.
42. Програма розвитку велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури у м. Чернігові на 2017-2020 роки. Додаток до рішення Чернігівської міської ради № 15/VII-7 від 26 січня 2017 року. — 29 с.
43. Резолюція Генеральної Асамблеї ООН 74/299 «Підвищення глобальної безпеки дорожнього руху». — 34 с.
44. Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту ERA R2 (український переклад). Кельн: Науково-дослідницьке товариство доріг і транспорту, 2011. — 104 с.
45. Розробка транспортної політики з врахуванням велосипедного руху: посібник (український переклад). Утрехт: Interface for Cycling Expertise, 2009. — 47 с.
46. Стала мобільність: аналіз законодавства та практик України / В. Денисенко, Т. Усик, Д. Моляка – Чернівці: Чернівецька міська рада, 2018. — 45 с.
47. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схвалена розпорядженням Кабінету міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. — 14 с.
48. Стратегія сталого розвитку Чернігівської області на період до 2027 року. Чернігів: Керівний комітет та Робоча група з розробки Стратегії сталого розвитку Чернігівської області на період до 2027 року та Плану заходів з її реалізації на 2021–2023 роки, 2020. — 121 с.
49. Технічні правила ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, затверджені наказом Мінрегіону №54 від 14 лютого 2012 року.
50. Туристична навігація на дорогах України: системний путівник. Київ: Агенти Змін, 2021. — 94 с.
51. Указ Президента України № 722/2019 «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» від 30 вересня 2019 року.
52. Фінансова угода (Проект «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України») між Україною та Європейським інвестиційним банком, ратифікована Законом України № 415-IX від 19.12.2019. — 74 с.
53. Як заохотити клієнтів та співробітників користуватись велосипедом. Львів: Львівська міська рада, 2015. — 19 с.
54. Auckland Cycling Infrastructure. New Zealand Government, 72 p.
55. Berjisian, E., & Bigazzi, A. (2024). Revealed Preferences for Utilitarian Cycling Energy Expenditure versus Travel Time. *Transport Findings*, July. <https://doi.org/10.32866/001c.120430>.
56. Borough Pedestrian Safety Action Plans. Vision Zero: Update. New York City Department of Transport, 2019, 142 p.
57. City Of Seattle Bicycle And Pedestrian Safety Analysis. Seattle Department of Transportation, 2020, 23 p.
58. Eriksson, J., Forsman, Å., Niska A., Gustafsson, S., & Sörensen, G. (2019): An analysis of cyclists' speed at combined pedestrian and cycle paths, *Traffic Injury Prevention*. <https://doi.org/10.1080/15389588.2019.1658083>.
59. Il Biciplan della Città metropolitana di Milano. Studio Chiarini, Decisio, 2021, 140 p.
60. London cycling design standards. Published by Transport for London, 2014, 354 p.
61. Making Bikes Count. Effective Data Collection, Metrics, & Storytelling. March 2022, 37 p.
62. Presto. Розвиток велоруху. Загальні настанови. Велосипедна інфраструктура. 2010, 57с.
63. Principles for a safe road network. SWOV fact sheet. Nederland, April 2023. — 19 p.
64. Rochester Bicycle Master Plan. Final Report to the City of Rochester, NY. January, 2011, 74 p.
65. School Streets Initiative. London: website: <http://schoolstreets.org.uk>
66. Sustrans Design Manual «Handbook for cycle-friendly design», UK. April, 2014, 36 p.
67. Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development. United Nations, 2015, 40 p.
68. 93% of people will continue to cycle post Covid-19, reports Gov NTA study. *Cycling Industry News*: website.

Виробничо-практичне видання

План розвитку велосипедної інфраструктури Чернігівської міської територіальної громади / Станіслав Клименко, Тимофій Нагорний, Марія Румянцева. — Чернігів, 2025. — 122 с.

Україна стоїть на роздоріжжі між застарілими підходами до транспортного планування та перспективою сталої мобільності. У цьому галузевому документі наведено аналіз передумов, сучасного стану та запропоновано напрямки розвитку велоінфраструктури в Чернігівській міській територіальній громаді задля рамках демократизації вуличного простору та розвитку сучасної мобільності. Чітко визначено кроки щодо організації велосипедної мережі громади, рекреаційних і туристичних веломаршрутів, розвитку велосипедного паркування та впровадження супутньої велоінфраструктури на період 20 років. Надано пропозиції із заохочення та популяризації велосипедного руху. Визначено роль велоінфраструктури у поліпшенні якості життя населення і підвищенні конкурентоспроможності громади.

Текст:

Станіслав Клименко
Тимофій Нагорний
Марія Румянцева

Картосхеми:

Тимофій Нагорний

Креслення:

Ярослав Торба

Макет та верстка:

Станіслав Клименко

Дизайн обкладинки:

Софія Панасюк

Формат: А3 (210 x 297 мм)

Гарнітура шрифту: Road UI

Картографічна основа: OpenStreetMap Standard

www.bikecity.consulting



Цей документ розроблено в дні героїчного протистояння
Українського народу російському воєнному вторгненню