



УКРАЇНА
ТЕРНОПІЛЬСЬКА МІСЬКА РАДА
сьоме скликання
третя сесія

РІШЕННЯ

грудня 2015

Про затвердження Програми
розвитку велосипедної інфраструктури
міста на 2016-2020 роки

З метою розробки етапності дій для створення велосипедної інфраструктури та розвитку велосипедного транспорту згідно Концепції Розвитку Велосипедної Інфраструктури, для збереження екологічної рівноваги, поліпшення якості життя мешканців та підвищення туристичної привабливості міста Тернопіль, а також для забезпечення комфортного пересування вулицями міста усім категоріям населення, враховуючи висновки постійної комісії міської ради з питань житлово-комунального господарства, екології та надзвичайних ситуацій, енергозабезпечення та енергоефективності, міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити Програму розвитку велосипедної інфраструктури міста на 2016-2020 роки з додатком.
2. Фінансовому управлінню міської ради забезпечити щорічне фінансування заходів для виконання даної Програми в межах коштів передбачених бюджетом на відповідні роки.
3. Контроль за виконанням даного рішення покласти на постійну комісію міської ради з питань житлово-комунального господарства, екології надзвичайних ситуацій, енергозабезпечення та енергоефективності.

Міський голова

С.В.Надал

ПРОГРАМА
розвитку велосипедної інфраструктури
міста на 2016-2020 роки

1. Паспорт Програми

1	Ініціатор розроблення Програми	Громадська організація ВелоТернопіль
2	Дата, номер і назва розпорядчого органу виконавчої влади про розроблення програми	- Рішення виконавчого комітету Тернопільської міської ради «Про затвердження Концепції впровадження велосипедної інфраструктури та розвитку велосипедного руху у місті Тернополі на 2015-2025 роки» від 22.04.2015року №365 - Розпорядження міського голови «Про створення робочої групи» від 24.11.2015року №347
3	Розробник Програми	Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології
4	Співрозробники Програми	Громадська організація «ВелоТернопіль» Управління економіки, промисловості та праці Тернопільської міської ради
5	Відповідальний виконавець Програми	Управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології
6	Учасники Програми	Управління у справах сім'ї, молодіжної політики і спорту Управління стратегічного розвитку міста Управління транспорту, комунікацій та зв'язку Управління превентивної діяльності Головного управління Національної поліції України в Тернопільській області. Управління містобудування, архітектури та кадастру Відділ земельних ресурсів Тернопільської міської ради
7	Термін реалізації Програми	2016-2020 роки
8	Загальний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми, тис.грн.	28050,0
8.1	Кошти міського бюджету, тис.грн.	27950,0
8.2	Кошти інших джерел, тис.грн.	100,0

2. Проблеми на розв'язання яких спрямована Програма

На час розробки даної Програми на території міста немає велосипедних доріжок та супутньої інфраструктури. Облаштовано незначну кількість велосипедних парковок у центральній частині міста.

- Відповідно до опитування жителів міста Тернополя, стосовно визначення проблем, які заважають користуватися велосипедом щодня:
- політика виняткового розвитку автомобільної інфраструктури;
- ріст автомобілекористування серед мешканців міста призводить до: заторів і проблем з парковкою, росту інтенсивності руху на міських вулицях, підвищення рівня шумового забруднення, рівня загазованості повітря і погіршення екології;
- зростає небезпека пересування містом та кількість ДТП, значно утруднюється пішохідний і велосипедний рух;
- зростає соціальна нерівність, протистояння різних учасників руху, відчуження людей всередині суспільства;
- місто фізично неспроможне пропустити по вулицях велику кількість автотранспорту (при рівні автомобілекористування більше 300 авто/1000 жителів настає транспортний колапс);
- зростає потреба у парковках, зокрема в центрі міста, де фізично неможливо розмістити всіх бажаючих (виникає хаотична парковка на тротуарах, газонах, узбіччях доріг і перехрестях, пішохідних переходах (далі ПП), яку неможливо контролювати);
- велосипедна інфраструктура на порядок дешевша за автомобільну (вартість капітального будівництва 1 км велошляху з нуля в 10-60 разів дешевше за вартість аналогічного будівництва 1 км автодороги, при цьому ресурс експлуатації велошляху – в 3-5 разів довший);
- велосипед – економічно доступний вид транспорту для всіх категорій населення через його невелику ціну;
- велосипедна інфраструктура є більш безпечною за автомобільну (за максимальної швидкості руху 30 км/год. і середньої 15-20 км/год. мінімізовані дорожньо-транспортні пригоди (далі ДТП) з летальними випадками за участі велосипедистів і пішоходів);
- близько третини подорожей містом здійснюються в межах житлових районів на відстань 5-8 км.

3. Мета Програми

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

- дати можливість безпечно і вільно користуватися велосипедом якомога ширшому колу населення
- знизити транспортне навантаження на дороги міста та інтенсивність автомобільного руху
- домогтися пріоритету пішохідного і велосипедного руху у центрі, зробити центральну частину міста серцем громадського життя, основою якого є пішоходи і велосипедисти
- підвищити безпеку руху на вулицях шляхом зниження швидкості автомобільного руху, зокрема на житлових вулицях з наданням пріоритету пішоходам і велосипедистам
- зменшити негативний вплив на екологію шляхом зниження забруднення повітря та шуму при зменшенні інтенсивності автомобільного руху і переорієнтації частини водіїв на велосипед
- інтегрувати велосипед у загальну систему міської транспортної інфраструктури, як повноцінний вид транспорту, здатний забезпечити достатньо високу мобільність населення

- запровадити культуру велосипедного руху і змінити ставлення людей до велосипеда як до виду транспорту
- поширювати в місті засади сталого розвитку, стимулювати міську владу розробляти і реалізувати програми розвитку міської інфраструктури згідно з міжнародними критеріями сталого розвитку і формування «міста для людей», «міста, комфортного для життя»
- досягнути кількості велосипедних поїздок на рівні 10% від загальної кількості поїздок містом в разі реалізації базової мережі велошляхів і велопарковок, на рівні 30% від загальної кількості – в разі повної реалізації велосипедної інфраструктури по місту

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

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

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

- велоінфраструктура має бути безпечною і зручною для всіх категорій населення
- велосипедні шляхи мають прокладатися враховуючи можливість пересування ними дітей, інвалідів, осіб похилого віку
- велоінфраструктура має розвиватися за принципом: «спочатку інфраструктура – а потім будуть і велосипедисти»
- мережа велосипедних шляхів має бути цілісною та охоплювати все місто, велосипедист повинен мати можливість безпечно проїхати місто з кінця в кінець
- на вулицях з неінтенсивним рухом (житлові, приватний сектор) має бути пріоритет пішохідного і велосипедного руху, з обмеженням швидкості (до 20...30 км/год.) і транзиту автотранспорту
- велосипедні шляхи мають прокладатися вздовж основних пасажиропотоків міста
- на основних веломаршрутах середня швидкість має бути не менше 25км/год., на районних і місцевих – не менше 10-15 км/год
- велоінфраструктура має інтегруватися в загальноміську транспортну мережу, стаючи її повноцінною складовою
- мережа велосипедних маршрутів і велопарковок має бути найгустішою в центрі
- велосипедну мережу потрібно розвивати паралельно з пішохідною: якість тротуару (в т. ч. покриття, пандуси і пониження бордюрів, розмітка ПП, освітлення тощо) поруч з велодоріжкою має бути такою, щоб у пішохода не виникало бажання зійти з тротуару на неї
- «В першу чергу пішоходи і велосипедисти, а не автомобілі»: тротуар і велодоріжка не повинні змінювати рівня при перетині дворових проїздів, виїздів з прилеглої території, житлових вулиць: рампа має бути у дороги, а ПП і велосипедний переїзд лишаються на рівні тротуару, являючи собою «широкий лежачий поліцейський» - тоді автомобілі в будь-якому випадку знижуватимуть перед таким ПП швидкість
- велоінфраструктура має бути якісною: покриття велосипедних шляхів має бути рівним і шорстким (асфальт), жодних різких перепадів чи бордюрів, бічний ухил має забезпечувати

- відтік води на газон або узбіччя, розмітка має бути чіткою і яскравою – особливо в місцях перетину з дорогою. Велостійки мають забезпечувати надійне кріплення до них велосипеда
- одночасно з розвитком велоінфраструктури має проводитися популяризація велоруху, велосипеда як засобу пересування доступного, економічно ефективного і корисного з точки зору екології міста і здоров'я людей.

В основу розрахунків орієнтовної вартості робіт по влаштуванню велосипедних шляхів покладені дані, надані підприємствами, які виконують подібні роботи, калькуляції на виконання одиниці робіт. У разі дублювання ділянок вулично-дорожньої мережі в межах різних маршрутів вартість дублюючої ділянки розраховується лише у кошторисі першого з усіх маршрутів, які проходять через цю ділянку. Відповідно, у разі зміни послідовності реалізації маршрутів, вартість реалізації може змінитись. У розрахунок вартості проектно-кошторисних робіт використані усереднені показники вартості проектних робіт при індивідуальному проектуванні будівель, споруд і комплексів житла і соціальної сфери на конкретних ділянках станом на 01.09.2015.

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

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

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

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

Програма носить плановий характер, її виконання перебуває в прямій залежності від обсягів видатків на розвиток велосипедної інфраструктури в м.Тернопіль, які будуть включатись до бюджету міста на 2016-2020 роки. Кошторисна вартість передбачених завдань Програми складається кожний рік. Обсяг фінансування Програми уточнюється щороку в установленому порядку під час складання проекту бюджету міста Тернопіль на відповідний рік у межах видатків, передбачених головним розпорядником коштів.

Програма носить плановий характер, її виконання перебуває в прямій залежності від обсягів видатків на розвиток велосипедної інфраструктури в м.Тернопіль, які будуть включатись до бюджету міста на 2016 та наступні роки. Кошторисна вартість передбачених завдань Програми складається кожний рік. Обсяг фінансування Програми уточнюється щороку в установленому порядку під час складання проекту бюджету міста Тернопіль на відповідний рік у межах видатків, передбачених головним розпорядником коштів.

Заходи Програми заплановано виконати протягом п'яти років (2016-2020рр).

В результаті реалізації Програми будуть досягнуті наступні кількісні показники: (додаток №1)

- облаштування 9976м велосипедних контрсмуг на дорогах одностороннім рухом
- створення магістрального велосипедного маршруту Бам-Дружба-Східний протяжністю 11765м
- ознакування рекреаційних туристичних маршрутів протяжністю 45км
- створення 29514м велодоріжок та велосмуг другої категорії
- встановлення велостійок на 2000 велосипедних парко місць
- 600 паркомісць для довготривалого зберігання велосипеда у ВелоХабах

Ресурсне забезпечення Програми розвитку Велосипедної Інфраструктури на 2016-2020 роки

Обсяг коштів, які пропонується залучити на виконання Програми	Етапи виконання Програми					Усього витрат на виконання Програми
	2016	2017	2018	2019	2020	
Обсяг фінансових ресурсів, тис.грн.	2290,0	3690,0	7190,0	6690,0	8190,0	28050,0
Міський Бюджет	2280,0	3675,0	7170,0	6665,0	8160,0	27950,0
Інші джерела (очікувані)	10,0	15,0	20,0	25,0	30,0	100,0

5. Перелік завдань і заходів Програми та результативні показники

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

Очікуваними результатами від виконання Програми:

- Економічні:

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

- Екологічні:

- зменшення кількості шкідливих викидів;
- покращення якості повітря;

- Соціальні:

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

6. Напрями діяльності та заходи Програми

№	Назва напрямку діяльності, (пріоритетні завдання)	Перелік заходів Програми	Строки виконання заходу	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування (вартість) тис.грн., у тому числі					Очікуваний результат
						2016	2017	2018	2019	2020	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Облаштування велосипедних контрсмуг на дорогах одностороннім рухом	маркування смуг, ознакування ділянок, нанесення піктограм	2016 рік (щорічне поновлення розмітки згідно програми)	УЖКГ	Міський Бюджет	100,0	-	-	-	-	-забезпечення руху велосипедів вздовж доріг з одностороннім рухом
2	Створення магістрального велосипедного у Бам-Дружба-Східний	маркування велосмуг, облаштування велодоріжок, ознакування, заниження бордюрного каменю, інші заходи необхідні для досягнення результату	2016-2018 роки	УЖКГ, Управління транспорту, комунікацій та зв'язку, Управління ДАІ, Управління містобудування, архітектури та кадастру	Міський Бюджет	200,0	350,0	400,0	-	-	-безпечна доріжка для велосипедів якою можна дістатися з трьох основних мікрорайонів у центр міста -розвантаження міста від приватного автотранспорту -передбачення велодоріжок у генплані міста
3	Рекреаційні маршрути	ознакування маршруту, встановлення інфостендів, ремонт покриття, встановлення обмежувачів руху для авто, туристична інформаційна кампанія	2016-2020 роки	УЖКГ, Управління у справах сім'ї, молодіжної політики і спорту, Управління стратегічного розвитку міста	Міський Бюджет, грантові кошти, волонтери	80,0	80,0	80,0	80,0	80,0	-розвантаження у літню пору парків від велосипедистів - доступна атракція для бігунів - підвищення туристичного потенціалу міста
4	Суміжні велосипедні доріжки	маркування велосмуг, облаштування велодоріжок, ознакування, заниження бордюрного	2018-2020 роки	УЖКГ, Управління транспорту, комунікацій та зв'язку, Управління ДАІ,	Міський Бюджет, грантові кошти, інші джерела	-	-	300,0	65,0	80,0	-створення повноцінної велоінфраструктури у місті -використання жителями велосипеда як

		каменю, інші заходи необхідні для досягнення результату		Управління містобудування, архітектури та кадастру							повноцінного транспортного засобу згідно принципів сталої мобільності -високий рівень безпеки для усіх учасників дорожнього руху згідно європейських стандартів -покращення рівня екології у місті -зниження витрат на охорону здоров'я у зв'язку з ростом фізичної активності та зменшенням респіраторних та серцевих захворювань
5	Велосипедні стійки (встановлення велопарковок)	встановлення велостійок поряд закладів освіти (університетів, шкіл, дитячих садочків), адміністративних установ, бібліотек, лікарень, торгових центрів, кінотеатрів, вокзалів	2016-2020 роки	УЖКГ, Управління містобудування, архітектури та кадастру	Міський Бюджет, грантові кошти, інші джерела	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	- створення умов для безпечного паркування велосипедів у місцях скупчення людей - обов'язкове передбачення у проекти нових житлових будинків місця для зберігання велосипедів
6	ВелоХаби	будівництво велохабів (великих цілодобових парковок для велосипедів), облаштування велопарковок у дворах будинків	2016-2020	УЖКГ, Управління містобудування, архітектури та кадастру, Управління транспорту, комунікацій та зв'язку, Управління ДАІ	Міський Бюджет, грантові кошти, інші джерела	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	-цілодобові парковки у місцях перехоплення пасажиропотоків, -місця для зберігання велосипедів у публічних місцях
						2290,0	3690,0	7190,0	6690,0	8190,0	

7. Координація і контроль за ходом виконання Програми

Координація та контроль за виконанням заходів програми покладається на управління житлово-комунального господарства, благоустрою та екології, постійну комісію міської ради з питань житлово-комунального господарства, екології та надзвичайних ситуацій, енергозабезпечення та енергоефективності Тернопільської міської ради та громадську організацію «ВелоТернопіль».

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

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

- координація виконання заходів програми;
- організація моніторингу реалізації заходів програми;
- аналіз виконання програмних заходів;
- у разі необхідності, підготовка пропозицій та їх обґрунтування стосовно внесення змін і доповнень до програми;
- щорічного звітування про виконання Програми.

Додаток 1
до Міської цільової програми
облаштування та розвитку
велосипедної інфраструктури
в м.Тернопіль на 2016-2020 роки

1. Облаштування контрсмуг для руху велосипедистів на дорогах з одностороннім рухом (2016 рік)

№ п/п	назва вулиці / відрізу	тип велодоріжки / робіт	протяжність ділянки, м
1	2	3	4
1	Франка	контрсмуга	322
2	Коперника	контрсмуга	264
3	Чорновола (ділянка Хмельницького-Коперника)	змішаний рух	310
4	Оболоня (ділянка Живова-Тиха)	контрсмуга	507
5	Шептицького (ділянка Живова-Острозького)	контрсмуга	445
6	Шпитальна	контрсмуга	334
7	Дівоча	контрсмуга	417
8	Монастирського	контрсмуга	550
9	Гайова (ділянка Мостова Бічна - Замонастирська)	контрсмуга	310
10	Волі майдан (ділянка Замкова Листопадова)	змішаний рух	146
11	Волі майдан (ділянка Йосипа Сліпого - Замкова)	змішаний рух	140
12	Листопадова	контрсмуга	228
13	Бульвар Шевченка (ділянка Руська-Острозького)	контрсмуга	189
14	Січових Стрільців	контрсмуга	285
15	Паращука	контрсмуга	354
16	Шашкевича	контрсмуга	430
17	Мостова Бічна	контрсмуга	346
18	Малишка	контрсмуга	700
19	Глиняна	контрсмуга	303
20	Татарська (ділянка Глибока-Бандери)	контрсмуга	277
21	Генерала Тютюнника	контрсмуга	295
22	Шопена	контрсмуга	257
23	Монюшко	контрсмуга	314

24	Зелена	контрсмуга	326
25	Весела (ділянка Галицька-Петрушевича)	контрсмуга	563
26	Галицький провулок	контрсмуга	239
27	Опільського	контрсмуга	178
28	Родини Барвінських	контрсмуга	317
29	Острозького (ділянка Шептицького-Руська)	контрсмуга	185
30	Пирогова	контрсмуга	255
31	Гоголя	контрсмуга	190
Всього			9976

2. Облаштування магістрального маршруту Дружба – Бам – Східний масив

№ п/п	назва вулиці / відрізу	тип велодоріжки / робіт	протяжність ділянки, м
1	2	3	4
1	Бережанська	Велодоріжка з одностороннім рухом з обох боків вулиці	930
2	Гетьмана Мазепи	Велодоріжка з одностороннім рухом з обох боків вулиці	550
3	Дамба	Велодоріжка з двостороннім рухом з обох боків вулиці	700
4	В.Великого - 9 училище	Велодоріжка з двостороннім рухом з обох боків вулиці	400
5	Генарала Тарнавського	Велодоріжка з одностороннім рухом з обох боків вулиці	1230
6	Злуки - універсам	Велодоріжка з одностороннім рухом з обох боків вулиці	1420
7	універсам - текстильник	Велодоріжка з одностороннім рухом з обох боків вулиці	920
8	Збаразька	Велосмуга	920
9	Крушельницької	Велосмуга	620
10	Степана Бандери	Велосмуга	2500
11	Руська	Змішаний рух	1260
12	Руська (міст)	Вело-пішохідна доріжка	315
Всього			11765

3. ЕТАП II (2018-2020 роки) карта маршруту у додатку 4

№ п/п	назва вулиці / відрізу	тип велодоріжки / робіт	протяжність ділянки, м
-------	------------------------	-------------------------	------------------------

1	2	3	4
1	Бригадна	ознакування	2510
2	Чумацька	велодоріжка	1080
3	Бригадна-міст	змішані роботи	902
4	Дружби	велодоріжка	570
5	Миру	велосмуга	792
6	Коперника	велодоріжка	670
7	Живова	змішані роботи	1820
8	Замкова	змішаний рух	700
9	Острозького	змішаний рух	1170
10	Замонастриського	змішаний рух	550
11	Татарська (ділянка Пирогова-Глибока)	змішаний рух	450
12	Шопена	велосмуга	257
13	Вояків дивізії Галичина	велодоріжка	890
14	Паркова	змішаний рух	222
15	Клінічна	велоспуга	457
16	Ломоносова	змішаний рух	1070
17	Коновальця	велодоріжка	1180
18	Слівенська	велодоріжка	624
19	Лесі Українки	велодоріжка	1040
20	Лепкого	змішаний рух	1050
21	15 квітня	велодоріжка	1410
22	Текстильна	велодоріжка	3230
23	Чехова	змішаний рух	630
24	Новий Світ	змішаний рух	770
25	Микулинецька	змішані роботи	5470
Всього			29514

4. РЕКРЕАЦІЙНІ МАРШРУТИ (2016-2020 роки) карта маршруту у додатку 4

№ п/п	назва вулиці / відрізка	тип велодоріжки / робіт	протяжність ділянки, км
1	2	3	4
1	Довкола озера	змішане покриття	10
2	Дендропарк Карпати	змішане покриття	5
3	інші потенційні прогулянкові	змішане покриття	30
Всього			45

5. Розроблення проектів та проведення робіт з встановлення перехоплюючих паркінгів довготривалого зберігання велосипедів (ВелоХаб) поряд із залізничним Вокзалом, автовокзалом, та у ключових в'їзних точках міста згідно карти [u.osmf.fr.org/m/31321](https://www.osmf.fr.org/m/31321)

№ п/п	назва / вулиця	тип велохабу	кількість паркомісць, шт
1	2	3	4
1	Центральний залізничний вокзал	виділене приміщення під охороною	200
2	Автовокзал	виділене приміщення під охороною	200
3	Львівський (вул.Львівська)	критий з відеоспостереженням	50
4	Шостий (вул. Бродівська)	критий з відеоспостереженням	50
5	Збараж (вул.15квітня)	критий з відеоспостереженням	50
6	Східний (збаразьке кільце)	критий з відеоспостереженням	50
Всього			600

6. Облаштування паркувальних стійок біля закладів торгівельно-розважальних, навчальних закладів, місць роботи та навчання згідно карти [u.osmf.fr.org/m/31321](https://www.osmf.fr.org/m/31321) та [таблиці](#)

№ п/п	назва / вулиця	кількість об'єктів	кількість паркомісць, шт	разом парко місць, (шт)
1	Бібліотеки	14	5	140
2	Адмінбудівлі	7	5	42
3	Дитячі садки	41	5	328
4	Медичні заклади	20	5	200
5	Школи	43	10	1290
Всього				2000