

КОНЦЕПЦІЯ РОЗВИТКУ
ВЕЛОСИПЕДНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА СУМИ

Концепцію розроблено за ініціативи Громадської ради при Сумському виконавчому комітеті Сумської міської ради, Сумської обласної організації Національної спілки архітекторів України, громадської організації «ВЕЛОСУМЩИНА», громадської комісії з питань містобудування та земельних відносин Сумської міської ради за участі велоспільноти міста Суми.

Концепція розвитку велосипедної інфраструктури міста Суми відповідає Цілям сталого розвитку, визначеним Організацією Об'єднаних Націй у 2015 році. Вона є загальноміською галузевою концепцією, розробленою на виконання положень Стратегії розвитку міста Суми, затвердженої рішенням Сумської міської ради від 24.12.2019 року № 6246-МР.

Концепція визначає засади і принципи розвитку велосипедної інфраструктури і призначена сприяти рівноправному існуванню велосипедного руху, як засобу пересування містом.

Вступ

Сталий розвиток міст вимагає забезпечення достатньої мобільності своїх мешканців у міському середовищі, яка полягає у пріоритеті розумного планування та розвитку екологічних видів транспорту, міської пішохідної і велосипедної інфраструктури та громадського транспорту. Екологічно чисті види пересування економічно ефективніші, а також більш доступні для всіх категорій населення. Це сприяє рівноправності учасників руху, а також безпосередньо впливає на забезпечення невід'ємного права людей на чисте і здорове довкілля, їх вільне та безпечне пересування. Пріоритетність велосипедного руху, на підставі вивчення громадської думки, міститься у Стратегії розвитку міста Суми.

Аналіз сучасного стану та обґрунтування розвитку велосипедного руху

1. Політика переважного розвитку автомобільних транспортних мереж та інфраструктури міста Суми не вирішила питання належної мобільності населення так, як при цьому умови пересування містом тимчасово поліпшуються, приблизно, для 25% населення (власників авто згідно офіційних даних РСЦ МВС в Сумській області). Орієнтація міського планування за принципом «все для комфорту автовласників» стимулює подальшу автомобілізацію міста, що, в свою чергу, призводить до заторів і проблем паркування, оскільки інші способи

пересування містом стають значно менш зручними. Розвиток автомобільної інфраструктури не встигає за зростанням автомобілекористування. Чим більше шляхів будується, тим більше транспорту на них з'являється. Попит на пересування автомобілем постійно випереджає обсяги необхідної інфраструктури.

Враховуючи те, що основна частина «транспортного» бюджету витрачається саме на автомобільну інфраструктуру (ремонт покриття лише смуг руху, облаштування паркомісць коштом бюджету, тощо) – попит на інфраструктуру ще більше зростає і не може бути задоволений традиційними методами.

2. Зростання кількості автомобілів призводить до підвищення інтенсивності руху на міських вулицях, підвищення рівня шуму, забруднення повітря, ґрунтів, поверхневих і ґрунтових вод. При цьому останніми роками підвищується небезпека пересування для мешканців міста, зростає кількість ДТП (зокрема з летальними випадками), значно ускладнюється пішохідний і велосипедний рух. (У місті Суми за інформацією Національної поліції щороку трапляється більше двох десятків ДТП за участі велосипедистів). Це незворотно спонукає до конкуренції за міський простір, протистоянню різних учасників руху, соціальній нерівності і напрузі всередині суспільства. Виникає бажання парканами обмежити рух пішоходів, загнати їх під землю, в підземні переходи. Місто стає агресивним і некомфортним для людини.

3. Місто фізично неспроможне витримати подальше збільшення кількості приватного автотранспорту, без суттєвих втрат для міського середовища. Через концентрацію об'єктів торгівельно-сервісного та адміністративного призначення в центральній частині міста Суми, близько половини авто щодня їдуть і намагаються припаркуватись на одній із центральних вулиць. Маємо паркування на тротуарах, газонах, перехрестях (біля універмагу «Київ»), пішохідних переходах, яке не обмежується належним чином уповноваженими органами. Для задоволення попиту на паркомісця біля санкціонованих торгівельних чи офісних будівель необхідна приблизно третина всієї міської території (разом з забудовою), що є фізично неможливим.

4. Велосипед і громадський транспорт значно ефективніший за автомобіль з точки зору вирішення міської мобільності. Питома площа, яку займає людина, що пересувається в авто – близько 15 кв. м., на велосипеді – 1.5 кв. м., у громадському транспорті або пішки – 0.5 кв. м.

5. Велосипедна інфраструктура на порядок дешевша за автомобільну. Вартість будівництва одного кілометра велодоріжки майже в 60 разів менша за вартість одного кілометра автодороги. При цьому ресурс експлуатації велодоріжки в 3-5 разів більший за рахунок меншого навантаження коліс транспортного засобу. Якщо ж велодоріжка влаштовується за рахунок частини тротуару, у випадку коли неможливо прокласти окремо від тротуару, або шляхом відокремлення краю проїжджої частини, то її вартість стає ще набагато меншою.

6. Збори з користувачів автотранспорту не покривають витрат на будівництво і утримання автодорожньої інфраструктури міста. Переважну частину витрат фінансує все населення, з якого більше 75% не є водіями. Тому мешканці міста, які є пішоходами і велосипедистами, не можуть в повній мірі реалізувати свої права на розвиток зручної і безпечної пішохідної, велосипедної інфраструктури та громадського транспорту.

Код	Найменування згідно з Класифікацією доходів бюджету	Загальний фонд	
		Затверджено по бюджету з урахуванням змін	Фактично надійшло
1	2	3	4
14000000	Внутрішні податки на товари та послуги	135 813 430,00	135 255 823,89
14020000	Акцизний податок з вироблених в Україні підакцизних товарів (продукції)	12 096 500,00	11 961 199,08
14021900	Пальне	12 096 500,00	11 961 199,08
14030000	Акцизний податок з ввезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції)	49 794 030,00	49 166 281,40
14031900	Пальне	49 794 030,00	49 166 281,40

7. Велосипед є найбільш економічно доступним видом транспорту для всіх категорій через його невисоку ціну та низькі витрати на експлуатацію. Ним можуть користуватись всі верстви населення: діти, молодь, дорослі, люди похилого віку і навіть маломобільні групи населення. Велодоріжками зможуть користуватись люди на візках в т. ч. з електроприводом, які розвивають швидкість до 20 км/год. Розвинена велоінфраструктура дасть можливість відносно швидко, безпечно і зручно пересуватись абсолютній більшості населення міста незалежно від графіків руху пасажирського транспорту.

8. Велосипедна інфраструктура є суттєво безпечнішою за автомобільну. За швидкості 10-20 км/год практично виключені ДТП з летальними наслідками і значно зменшується кількість тяжких травм. Скандинавські

міста, які запровадили пріоритет велосипедного руху над автомобільним, вже сьогодні досягли нульової смертності на дорогах серед пішоходів і велосипедистів. Зменшення швидкості й інтенсивності руху робить вулиці більш безпечними і комфортними для пересування. Велосипед, на відміну від авто, не є об'єктом підвищеної небезпеки на вулицях міста. Місто, в якому їздить багато велосипедів, автоматично стає більш безпечним і комфортним для життя через обмеження швидкості руху і зменшення кількості автівок, а відповідно і заторів на вулицях.

9. Велосипед не створює ніякого навантаження на екологію, він не забруднює довкілля шкідливими викидами, не створює надмірного шуму, а відповідно робить вулиці більш чистими і затишними – сприятливими для життя і дозвілля.

10. Велосипедний рух сприятливо впливає на здоров'я населення. Поїздки на велосипеді дозволяють поєднувати дорогу на роботу, у справах, в магазин з необхідними фізичними навантаженнями. Це робить населення більш фізично розвиненим, здоровим і працездатним досить простим способом. Велорух позитивно впливає на демографію міст і є безумовною реалізацією права людини на здоров'я і повноцінний фізичний розвиток.

11. Близько половини пересувань в місті Суми здійснюється на відстань до 5 кілометрів, що робить використання автомобіля на таку відстань найменш ефективним. Можливість комфортного використання велосипеда в таких випадках неодмінно призведе до зниження потреби у користуванні автомобілем. Велоінфраструктура, забираючи частину транспортного потоку, дозволить використовувати наявну автомобільну інфраструктуру більш ефективно, без потреби її розширення з можливістю більш раціонального використання місцевого бюджету.

12. Користування велосипедом у кліматі нашого регіону цілком зручно протягом 7-8 місяців на рік. Однак приклад країн Скандинавії показує можливість користування велосипедом для пересування містом навіть у зимові місяці.

13. Велосипед може використовуватись для доставки документів та негабаритних вантажів вагою до 10-15 кілограмів, що буде дешевшою за традиційну автомобільну, а відповідно зможе зайняти нішу невеликих комерційних перевезень чи служб доставки. В країнах з давніми велосипедними традиціями існують моделі вантажних велосипедів, здатні перевозити і великогабаритні вантажі до 1 кубічного метра і вагою

до 100 кілограм. Можливість такої діяльності створить для міста нові робочі місця і сприятиме зайнятості населення.

14. Велосипед є одним з небагатьох засобів пересування, що зовсім не залежить від енергоресурсів і може використовуватись у випадках відключення електроенергії, паливної кризи, карантинів та надзвичайних ситуацій. Він є найбільш мобільним видом транспорту у випадках заторів чи аварій з перекриттям проїжджої частини вулиці.

15. В місті Суми була розроблена і затверджена міська цільова програма «Два колеса» зі створення велосипедних доріжок впродовж 2013-2018 років, яка так і не була виконана. А місто так і не отримало жодного кілометра велодоріжок належної якості. Наявні відрізки велосипедної інфраструктури не створюють єдиної цілісної мережі: вони короткі, розміщені в різних кінцях міста, неналежно облаштовані (відсутність понижень, регулювання руху на перехрестях тощо) тому велосипедний транспорт здебільшого змушений рухатись в загальному потоці з автомобілями або по тротуарах, а в пішохідних зонах - у спільному потоці з пішоходами.

В виконавчому комітеті Сумської міської ради відсутня посадова особа до функцій якої віднесено організація розвитку велосипедної інфраструктури. Містобудівна документація, як і раніше автомобілеорієнтована, не враховує потреб велосипедистів і не розглядає велосипед, як повноцінну складову транспортної схеми міста.

16. Станом на 2019 рік, за дослідженням і опитуваннями велоактивістів, у місті Суми в теплу пору року близько 8 тисяч осіб регулярно користуються велосипедом, близько 70 тисяч осіб мають велосипед і періодично ним користуються. Тобто навіть за повної відсутності велоінфраструктури і безпечних умов пересування велика частка городян здійснювала поїздки, ризикуючи своїм життям на вулицях міста. Тенденція невпинного зростання кількості велосипедистів вимагає невідкладного створення в Сумах безпечної і зручної велоінфраструктури.

Цілі розвитку велоінфраструктури

1. Створити умови для безпечного і комфортного користування велосипедом якомога ширшому колу мешканців міста, забезпечити їх рівноправне і вільне пересування, особливо

- вразливих категорій населення – дітей, осіб похилого віку, маломобільних груп населення.
2. Знизити транспортне навантаження на дорожню мережу міста, шляхом поступового переходу частини автомобілістів та пасажирів до велоспільноти, сприяння розвитку комерційних велоперевезень, велопрокату, велосервісу і велопарковок.
 3. Запровадити пріоритетність пішохідного і велосипедного руху в центральній частині міста, зробити його серцем громадського життя, насиченого публічними просторами, поліпшивши його громадську та ділову активність, туристичну привабливість історичного ареалу міста.
 4. Підвищити безпеку пересування вулицями міста, шляхом створення якісної велоінфраструктури, деінтенсифікації та зниження швидкості автомобільного руху відповідно до, обмежень паркування, особливо на житлових вулицях та в житлових кварталах, з наданням пріоритету пішоходам та велосипедистам.
 5. Зменшити шкідливе навантаження на довкілля, забруднення повітря, ґрунтів і поверхневих вод, а також рівень шуму у міському середовищі.
 6. Інтегрувати велосипед у загальну систему міського транспорту, як повноцінний вид транспорту, який здатний забезпечити високу мобільність, поліпшити якість життя населення, зміцнити здоров'я.
 7. Запровадити культуру велосипедного руху, змінивши ставлення до нього, як до виду транспорту, а не лише як елемента дозвілля чи спорту.

Принципи розвитку велоінфраструктури

1. Велоінфраструктура має створюватись відповідно до існуючих національних та європейських вимог, бути безпечною і зручною для всіх категорій населення. Велодоріжки мають прокладатись, по можливості, ізольовано від інших транспортних мереж таким чином, щоб ними могли пересуватись діти з 7 років без догляду батьків, особи з обмеженими фізичними можливостями на візку, люди похилого віку.
2. Велоінфраструктура має розвиватись за принципом: «спочатку інфраструктура – потім велосипедисти». Безпідставно керуватись принципом, що велодоріжки потрібно будувати лише там, де вже є інтенсивний велосипедний потік. Він ніколи

не стане повноцінним, якщо не буде створено зручних і безпечних умов пересування. Велоінфраструктура є значно дешевшою у порівнянні з інфраструктурою громадського транспорту, тому пріоритет її реалізації дасть можливість за короткий термін і за невеликих витрат забезпечити достатньо якісну мобільність більшості населення міста, особливо за умов дефіциту бюджетних коштів.

3. Мережа велодоріжок, велосмуг та велопарковок має бути цілісною та охоплювати по можливості все місто. Велосипедист повинен мати можливість безперешкодно проїхати з одного кінця міста в інший, мати безпечне сполучення з спальних районів в центр міста та з основними об'єктами торгово-сервісної і соціальної інфраструктури міста. Велодоріжки бажано прокладати роздільно та в різних рівнях вздовж основних пасажиропотоків міста, де проїзд по дорозі разом з автомобілями є небезпечним. Кількість перетинів автошляхів і велодоріжок (при неможливості уникнення) має бути мінімальною. (Малюнок 1)
4. Велоінфраструктура має бути інтегрованою в загальноміську транспортну мережу. Вона має проектуватись так, щоб її елементи, велосипеди, велостійки, велопарковки не заважали іншим учасникам руху, особливо пішоходам, не перекривали транспортні потоки на вулиці. Бажано розподіляти учасників руху на вулиці в наступному порядку (від червоної лінії): пішоходи, велосипедисти, громадський транспорт, автомобілі. Бажано створити можливість провозу велосипеда у громадському транспорті, а також можливість безпечно залишити його на парковках біля зупинки, на залізничному та автобусному вокзалах.
5. Велоінфраструктура має бути якісною. Покриття велодоріжок має бути рівним і шорстким без різких перепадів чи бордюрів. Профіль доріжки має забезпечувати відведення води на газон або узбіччя, розмітка має бути чіткою і яскравою, особливо в місцях перетину з дорогою. Велопарковки мають забезпечувати зручне і надійне зберігання на них велосипедів і гарантувати убезпечення їх від крадіжок.
6. Велодоріжки і тротуари повинні мати пріоритет. Вони не повинні змінювати рівня при перетині дворових проїздів, виїздів з прилеглої території, житлових вулиць. Рампа має бути у дороги, а пішохідний перехід і велодоріжка залишаються на рівні

тротуару, створюючи собою широкий і плавний «лежачий поліцейський», для вимушеного зниження швидкості автомобілем. (Малюнок 2). Якість тротуару у випадку розміщення його поруч з велодоріжкою має бути такою, щоб у пішохода не виникало бажання зійти з тротуару на неї. Вони мають бути візуально і, за можливості, фізично розділеними.

7. Розвиток велоінфраструктури має супроводжуватися пропагандою велоруху і велосипеду як засобу пересування, доступного, економічно ефективного і корисного з точки зору екології міського середовища та здоров'я людей. В виконавчих органах міської ради має бути хоча б одна посадова особа, в обов'язках якої передбачено функції організації велосипедної мережі та інфраструктури. Міська влада має всіляко сприяти залученню до розвитку велоінфраструктури, як суб'єктів господарської діяльності, так і громадські організації та об'єднання. Як варіант популяризації велоруху могла б стати відмова хоча б частини чиновників від службових авто на користь велосипедів, або делегування велоспільноті повноважень власними силами організувати облаштування і утримання певної частини велодоріжок і велоінфраструктури. (Доречі, для окремих структурних підрозділів за бюджетний кошт вже закуплено велосипеди, і реалізація концепції підвищить ефективність використання вкладених коштів платників податків).
8. Проблема «де залишити велосипед» - друга після безпечних умов пересування. Тому всі об'єкти, які за видом діяльності перебувають в сфері інтересів велокористувачів, мають створити можливість безпечно і без ризику крадіжок на певний час припаркувати велосипед. В залежності від типу об'єкта (місце праці, навчання, торгівельні, громадські чи адміністративні заклади, вокзали) різняться час і вимоги до паркування. Це може бути, як найпростіша велопаркувальна стійка біля продовольчого магазину (Малюнок 3), так і крита парковка з охороною і пунктом велосервісу (велопрокату) в місцях де є потреба більш тривалого зберігання. (Малюнок 4, 5) Вони мають бути безкоштовними, поширеними по всьому місту, з найбільшою концентрацією в центральній частині.
9. Паркувальні майданчики з велостійками мають бути обладнані при відкритті будь-якого об'єкту торгово-сервісного,

культурно-освітнього, спортивно-оздоровчого чи розважального призначення.

10. Схема велодоріжок з велопарковками і пунктами велосервісу може розроблятися як окремо так і в складі містобудівної документації, але з обов'язковою умовою узгодження велоспільнотою. Після затвердження вона має обов'язково враховуватись при планувальних і будівельних роботах та благоустрої міських території загального користування та вуличної мережі. Пропозиції велоспільноти з бажаною черговістю реалізації викладені у додатках №1 – 3.
11. Комерційна діяльність пов'язана з велосипедним рухом може бути представлена веломагазинами, велопрокатом, велошерінгом, кур'єрською велодоставкою та велоперевезеннями вантажів малого габариту, велосервісом та велотуризмом.

Мережа велосипедних доріжок та смуг

Мережа велосипедних доріжок має розвиватись, як цілісна система для ефективного велотранспортного сполучення містом Суми. Вона має складатись з велодоріжок магістрального, районного, рекреаційного та місцевого значення. В додатку до концепції пропонуються велодоріжки магістрального, рекреаційного і районного значення, які забезпечують сполучення всіх частин міста та приміських територій (в т. ч. дачних масивів) загальною довжиною 155,2 км. (Додаток 1). Мережу велодоріжок сформовано на основі пропозицій і опитування велоактивістів та громадськості. Черговість облаштування - починаючи від магістральних до районних, а рекреаційних в порядку нумерації.

На вулицях, що не увійшли до схеми, також потрібно організовувати умови для безпечного руху велосипедом. Запропонована схема веломережі визначає вулиці, які мають найвищий потенціал для заохочення людей користуватися велотранспортом.

Велосипедні доріжки магістральні (50,1 км):

1. Вул. Роменська – вул. Прокоф'єва – вул. Г. Крут - 6,4 км
2. Автовокзал – центр – вул. Харківська (до ПАТ «Хімпром») - 10,4 км
3. Аеропорт – центр – Баранівка - 13,9 км

4. Пр. Курський – вул.Металургів - вул. Г.Крут - вул.Харківська - 10,7 км
5. Вул. Роменська (СДПУ) – автовокзал – вул. Білопільський шлях - 8,7 км

Велосипедні доріжки рекреаційного призначення (50.7 км):

1. Баси – центр – Баранівка (вздовж р. Псел) - 28,5 км.
2. Косівщинське водосховище – парк «Казка» (по р. Сумка) - 4,9 км.
3. Парк ім. Кожедуба – парк «Казка» (по р. Сумка та р. Псел) - 3,4 км.
4. Сквер «Макдональдс» - СДПУ, озера Рибгоспу (по р. Стрілка) - 5,7 км.
5. Кільцева навколо Голубих озер - 8,2 км.

Велосипедні доріжки районного значення (46,15 км):

перший етап (23,9 км)

1. Пр. Курський – вул. Ковпака – вул. Білопільський шлях - 2,7 км
2. Вул. Роменська – пр. Козацький - вул. Г. Кондратьєва - 2,5 км
3. Вул. Харківська – вул. М. Вовчок - вул. Санаторна - 5,4 км
4. Вул. Тополянська – вул. Привокзальна - 4,5 км
5. Пр. Курський – с. В. Піщане - 2,2 км
6. Пр. Курський – с. Н. Піщане - 5,2 км
7. Автовокзал – с. Косівщина - 1,4 км

другий етап (22,25 км)

8. Вул. Привокзальна - З. Вокзал - пр. Шевченка - Набережна Сумки - Набережна Стрілки - 3,05 км
9. Вул. Богуна - вул. Серпнева - вул. Охтирська - 2,1 км
10. Вул. Паркова - вул. Борова - вул. Серпнева - вул. Охтирська - 2,0 км

11. Вул. С. Табали - вул. Володимирська - 2,2 км
12. Вул. Вєтрова - пр. Курський - 1,6 км
13. Центр - вул. Першотравнева - вул. С. Бандери - пров. Гетьманський - вул. Нахімова - 3,2 км
14. Вул. В. Чорновола - вул. І. Виговського - вул. Степаненківська - 2,9 км
15. Вул. Металургів - вул. Вигонопоселенська - вул. 8 Березня - 1,9 км
16. Вул. Вигонопоселенська - вул. Слобідська - вул. Веретинівська - пров. Веретинівський - вул. 2-га Північна - 1,8 км
17. Пл. Горького - вул. Нижньоохолодногірська - вул. Холодногірська - вул. Ремісничка - 1,5 км

Місцеві велодоріжки (8,3 км)

1. Вул. К. Зеленко - Вул. СКД - 1,0 км
2. Вул. І. Сірка (від перехрестя з пр. М. Лушпи) - 1,6 км
3. Вул. Інтернаціоналістів (від перехрестя з пр. М. Лушпи) - 1,0 км
4. Вул. Мірошніченка - вул. Вишнева - вул. М. Коція - пл. М. Коція - вул. Замостянська (до пров. Токарівський) - 2,6 км
5. Вул. Гагаріна - вул. Г. Кондратьєва (до 20 років Перемоги) - 2,1 км

СХЕМА ВЕЛОСИПЕДНИХ ДОРІЖОК м. СУМИ



- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| Магістральна велодоріжка 1 - | Районні велодоріжки - |
| Магістральна велодоріжка 2 - | |
| Магістральна велодоріжка 3 - | Рекреаційні велодоріжки - |
| Магістральна велодоріжка 4 - | |
| Магістральна велодоріжка 5 - | |

Мережа базових охоронюваних велопарковок і сервісу:

1. Пров. Академічний (за театром ім. Щепкіна)
2. Вул. Наб. р. Стрілки (за «Макдональдс»)
3. Вул. Героїв Сумщини (біля банку «Аваль», пл. Незалежності)
4. Центральний ринок (біля р. Сумки)
5. Вул. Горького (між ЦНАП та ДК СНВО)
6. Вул. Іллінська, Бандери (між автовокзалом і Сумською РДА)
7. Пр. Лушпи (між адмінбудівлею СМР і ТРЦ «Лавина»)
8. Вул. Роменська (біля СДПУ ім. Макаренка)
9. Вул. Г. Кондратьєва (біля СНАУ)
10. Вул. Харківська (біля СумДУ)
11. Пр. Лушпи (біля ТЦ «Світлана», ринку)
12. Вул. Привокзальна (в районі залізничного вокзалу)
13. Вул. Харківська (біля ТРЦ «Мануфактура»)
14. Центральний міський парк ім. Кожедуба