



УКРАЇНА
Донецька область

МАРІУПОЛЬСЬКА МІСЬКА РАДА

ПРОЕКТ РІШЕННЯ

від _____ № _____

м. Маріуполь

Про затвердження Міської комплексної Програми розвитку велоінфраструктури в м. Маріуполі «Велотранспорт Маріуполя» на 2018-2021 рр

На виконання положень Стратегії розвитку м. Маріуполь 2021, з метою забезпечення ефективної реалізації Державної цільової соціальної програми розвитку в Україні спортивної та туристичної інфраструктури у 2011-2022 роках в місті Маріуполі, керуючись статтями 26, 59 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити Міську комплексну Програму Розвитку велоінфраструктури в місті Маріуполі «Велотранспорт Маріуполя» на 2018 — 2021 роки (далі - Програма) згідно з додатком.
2. Передбачити у 2018 - 2021 роках видатки на здійснення заходів з реалізації Програми.
3. Встановити, що головними розпорядниками коштів з реалізації Програми є виконавчі органи Маріупольської міської ради за визначеними у Програмі напрямками.
4. Контроль за виконанням цього рішення покласти на постійні комісії з питань освіти і науки, духовності, молодіжної політики, справах сім'ї, культури і спорту (Курський), з питань соціально-економічного розвитку, бюджету та фінансів (Магера) та заступника міського голови з питань діяльності виконавчих органів ради Голтвенка О.В.

Міський голова

В.С. Бойченко

Міська комплексна Програма
Розвитку велоінфраструктури в місті Маріуполі
«Велотранспорт Маріуполя» на 2018 — 2021 роки

1. Паспорт програми

1.	Ініціатор розроблення Програми	Маріупольська міська рада, громадські активісти
2.	Дата, номер і назва розпорядчого документа про розроблення Програми	Закон України «Про туризм», постанови Кабінету Міністрів України від 29.06.2011р. № 707 «Про затвердження Державної цільової соціальної програми розвитку в Україні спортивної та туристичної інфраструктури у 2011-2022 роках», Закон України «Про дорожній рух», Стратегія розвитку міста Маріуполь 2017-2021 рр.
3.	Розробник Програми	Громадські активісти Бондаренко В.М., Мовчан В.О., Меліхова І.М.
4.	Співрозробники Програми	Депутат Маріупольської міської ради VII Амелякін Р.М.,
5.	Замовник (відповідальний виконавець) Програми:	Маріупольська міська рада
6.	Учасники (співвиконавці) Програми	Департаменти, управління та інші структурні підрозділи Маріупольської міської ради, комунальні підприємства, організації, установи
7.	Термін реалізації Програми	2018 — 2021 роки
8.	Місцеві бюджети, які беруть участь у виконанні Програми	Міський бюджет
9.	Обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми, всього, у тому числі:	В залежності від потреб та виходячи з реальних фінансових можливостей бюджету
9.1.	коштів міського бюджету	В залежності від потреб та виходячи з реальних фінансових можливостей бюджету
9.2.	коштів інших джерел	-

2. Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована Програма
На сьогодні в м. Маріуполі є ряд важливих проблем, які потрібно негайно вирішити:

екологічна проблема - викиди в атмосферу шкідливих продуктів згорання, створення навантаження на дорожнє покриття, створення надмірного запилення атмосфери, шумового забруднення безпосередньо впливає на здоров'я та життєдіяльність людей, туристичну привабливість, а також на порушення природних умов навколишнього середовища, які прямо або опосередковано діють на екологічну

ситуацію у місті. Велосипед не забруднює навколишнє середовище та має низький рівень шуму.

покращення економічної ситуації. Створення та розвиток велоінфраструктури у місті сприятиме розвитку інноваційного бізнесу. Відповідно це створить додаткові робочі місця через збільшення мережі сервісного обслуговування, збільшення пунктів продажу та прокату інвентарю спортивного обладнання. Слід зазначити що цей бізнес є дуже популярний у європейських містах.

Крім того, велосипед не потребує складної та дорогої інфраструктури, займає в русі у 5-10 разів менше місця, а на стоянці у 15-20 разів. Велоінфраструктура коштує набагато менше автомобільної, а за рахунок меншого навантаження на дорогу, дорожнє покриття служить більші терміни;

Велосипедна інфраструктура значно дешевша за автомобільну: так, вартість прокладання 1 км велодоріжки в 10-50 разів менша за вартість будівництва 1 км автодороги. При цьому ресурс експлуатації велодоріжки в 3-5 разів більший через на порядок менше навантаження на покриття. Організація велосмуг, спільного вело-пішохідного руху на тротуарах, сприятливих для велоруху вулиць взагалі потребує мінімальних витрат.

Велорух здатний перебрати і частку вантажних перевезень, зокрема кур'єрську доставку, оптимізувати доставку товарів до магазинів і закладів харчування. Існують спеціальні моделі вантажних велосипедів («карго-байки»), що дозволяють перевозити вантажі об'ємом до 1 куб. м і масою до 100-150 кг. Але використання таких велосипедів потребує належного рівня веломережі.

проблема мобільності громадян та гостей міста. Поєднання всіх районів міста з центральною частиною, полегшене пересування з району у район завдяки продуманій мережі велосипедних комунікацій дасть можливість об'єднати історичний центр зі спальними районами міста. Мобільність є однією з основних потреб сучасної людини. Щодня подорожуючи, ми виконуємо суспільні обов'язки та здійснюємо професійну діяльність. Збільшення використання одного виду транспорту означає зменшення використання іншого. У багатьох випадках велосипед успішно замінює автомобіль, одночасно даючи можливість уникнути заторів і збільшити мобільність. Велосипед не становить єдиний спосіб розв'язання дорожніх проблем та довкілля у місті, проте досконало вписується у загальну політику поліпшення іміджу м. Маріуполя і надасть можливість збільшити мобільність мешканців. Поєднуючи заходи щодо велосипедів та громадської комунікації, влада міста, таким чином, ефективно сприятиме зменшенню використання автомобілів;

проблема підвищення туристичної привабливості міста. Туристична привабливість м. Маріуполь є незначною, у порівнянні з іншими європейськими туристичними містами такого значення, незважаючи на величезний культурно-історичний та курортний потенціал. Проблема полягає у низькій якості міського середовища, особливо центральної частини, де розташовані основні об'єкти туристичних відвідувань, а також в складному доступі до основних туристичних об'єктів міста. Елементи доступності для туристів з активним способом пересування у місті практично відсутні, у тому числі як туристичні шляхи, так і спеціально спроектовані велосипедно-пішохідні комунікації, пункти сервісу, інформаційного забезпечення туристів. Внутрішня комунікаційна доступність може бути забезпечена створенням мережі велосипедних та пішохідних доріжок у межах міста та належного інформаційного забезпечення туристів на них, а також достатньо розгалуже-

ної системи сервісних пунктів місць паркування та зберігання засобів для активного туризму;

проблема безпеки. Міська влада системно працює над підвищенням безпеки мешканців та гостей м. Маріуполь. Одним з напрямків такої роботи є транспортна безпека, а саме: зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та зменшення шкоди, якої вони завдають. У цьому сенсі велосипед, як транспортний засіб не є джерелом підвищеної небезпеки, а у разі аварії не створює таких тяжких наслідків для пішоходів та інших велосипедистів. Тож, використання велотранспорту разом із сталою велоінфраструктурою веде до підвищення безпекової складової міста.

проблема популяризації активного, здорового способу життя громадян міста і занять спортом. Сьогодні незважаючи на те, що Маріуполь є містом курортним і туристичним, у місті зберігається високий рівень захворюваності громадян. Особливо непокоїть низький рівень здоров'я серед підлітків і молодих людей. Очевидним виходом є популяризація та створення умов задля забезпечення здорового способу життя. Розвиток велосипедної інфраструктури цьому буде сприяти – у місті потрібно створити майданчики для заняття молодіжними видами спорту (вело полігони, скейти, роліки, тощо) у кожному районі та поєднати їх у єдину велосипедну мережу.

3. Мета та завдання Програми

Метою створення Програми є реалізація завдань, закладених в стратегії розвитку м. Маріуполя до 2021 р. Завдання програми:

- покращити показники міської мобільності, інтегрувати велосипед в міську транспортну інфраструктуру, як повноцінний вид транспорту. Зниження навантаження на автомобільні шляхи міста через відтік частини автомобілістів на велосипед. Знизити інтенсивність дорожнього руху.
- створити комфортне та безпечне середовище для розвитку велосипедного руху. Забезпечити рівноправність всіх учасників руху, зокрема найменш захищених: дітей, людей з обмеженими можливостями, людей похилого віку.
- підвищити безпеку дорожнього руху шляхом зменшення кількості та зниження швидкості автомобілів на вулицях, надання переваги у житлових кварталах пішоходам та велосипедистам.
- зменшити навантаження на навколишнє природне середовище, шляхом зниження комплексного індексу забруднення атмосферного повітря (КІЗА) та рівня шуму.
- популяризувати ідею використання велосипедів для повсякденного пересування містом. Змінити ставлення до велосипеду, як до виду транспорту, а не лише засобу рекреації.
- покращити стан здоров'я людей.
- зекономити бюджетні кошти м. Маріуполя на підтримання автомобільної інфраструктури.
- створення передумов щодо підготовки нових та внесення змін у існуючі нормативні акти, які стосуються розвитку велосипедного руху.
- створення у кожному районі міста майданчиків-полігонів для занять молодіжними видами спорту (велосипедами, скейтами, роликами), які будуть поєднані вело мережею міста, необхідної кількості станцій велопрокату.

- забезпечення обов'язкового створення велодоріжок, відповідно до щорічного плану реконструкції доріг, які будуть з'єднувати райони міста з його центральною частиною, місцями відпочинку та між собою.

- створення велодоріжок у парках та рекреаційних зонах міста, з'єднуючи їх з місцевою мережею велодоріжок та мережею туристичних шляхів.

- створення передумов для обладнання та збільшення кількості велопарковок і велопортів через залучення до цього приватного бізнесу та інвесторів (торгові центри, крамниці, театри, кінотеатри, виставкові центри тощо).

- поєднання велосипедного руху з громадським транспортом шляхом створення та розміщення мережі пунктів для паркування та зберігання велосипедів (можливість залишити велосипед біля вокзалів, автостанцій, громадських, комунальних і державних закладів).

4. Вимоги щодо якості велосипедної інфраструктури

Виходячи з їхніх потреб, можливо визначити п'ять головних вимог до велосипедної інфраструктури. Ці вимоги повинні завжди триматися в центрі уваги і бути цілями будь-якого велотранспортного проекту. Також вони можуть бути використані як критерії для оцінки якості і недоліків вже існуючої інфраструктури.

БЕЗПЕКА. Безпека, безсумнівно, є базовою вимогою і повинна бути визначальним чинником. Велосипедисти не становлять майже ніякої загрози для інших, але самі вони є та почувають себе вразливими, коли рухаються в одному просторі з моторним транспортом. Ризик виникає через великі різниці в масі і швидкості. Безпека може бути гарантована трьома способами: зменшення інтенсивності транспортного руху і зниження швидкості до 30 км/год робить безпечним змішане користування; відділення велосипедистів в часі і просторі від швидких і тяжких транспортних засобів зменшує кількість небезпечних зіткнень; де конфлікту між велосипедистами і моторним транспортом уникнути неможливо (на перетинах), повинно бути гарантовано, що всі користувачі доріг попереджені про ризик і роблять відповідні зміни в своїй поведінці.

ПРЯМОТА. Прямота означає, що велосипедист може обрати настільки прямий маршрут до його місця призначення, наскільки можливо. Об'їзди повинні бути якомога коротшими і загальний час поїздки для велосипедиста має бути мінімальним. Це робить велосипед конкурентним транспортом на короткі відстані, оскільки час його поїздки переважно буде меншим за автомобільний. На цей час впливають численні фактори: об'їзди, кількість зупинок на перехрестях, світлофори, підйоми тощо.

ЗВ'ЯЗНІСТЬ. Зв'язність визначає наскільки велосипедист може доїхати з будь-якого місця відправлення до будь-якого пункту призначення без перешкод. Це означає, що велосипедисти будуть дуже добре ставитися до мережі, яка покриває цілий район або ціле місто. Аварійно-небезпечні ділянки та перешкоди, велосипедна інфраструктура, яка несподівано закінчується, - все це серйозно знижує популярність пересування велосипедом. Велосипедисти повинні буди впевнені, що куди б вони не поїхали, вони знайдуть маршрут з достатньо високим рівнем якості. Кожен будинок, кожен офіс і кожен заклад повинні бути доступні на велосипеді і пов'язані з мережею. Зв'язність також означає добру пов'язаність з іншими мережами, зокрема з зупинками і пересадочними вузлами громадського транспорту.

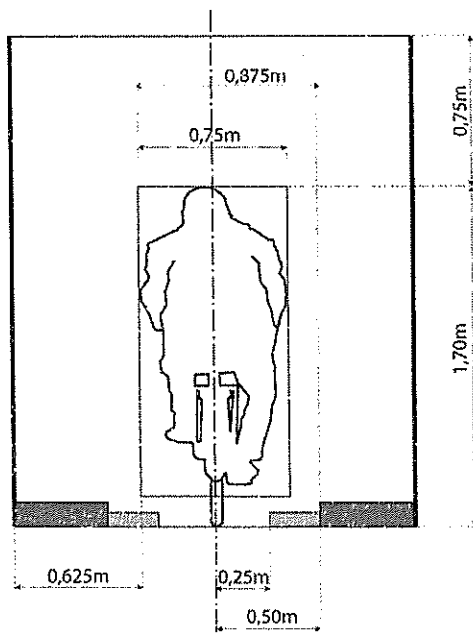
ПРИВАБЛИВІСТЬ. Привабливість означає, що велосипедна інфраструктура добре інтегрована в навколишнє середовище. Це питання сприйняття і естетики,

які можуть відчутно заохотити або демотивувати велосипедистів. Але естетичне сприйняття повинно одержати належну увагу під час планування, а також пізніше, під час аналізу використання і скарг щодо певного маршруту. Крім питань проектування і вигляду ландшафту, сюди також належить фактор дійсної чи уявної персональної безпеки, що особливо важливо ввечері і вночі.

КОМФОРТНІСТЬ. Комфорт — це все те, що пов'язано зі створенням для велосипедистів приємності, розслабленості і безтурботності під час користування велосипедом. Фізичні і розумові зусилля повинні бути мінімізовані. Для спокійної їзди повинні буди також мінімізовані нерегулярні зусилля — зокрема, часті зупинки і старты, які викликають втому. Застосування неякісних матеріалів для покриття та погане обслуговування спричиняють вібрації і підскоки — це робить їзду на велосипеді більш складним завданням, вимагає більшої концентрації уваги і більших фізичних зусиль для контролю велосипеда і вчасного виявлення перешкод на шляху.

При проектуванні велосипедної інфраструктури необхідно брати до уваги об'єктивні потреби у просторі, які мають велосипедисти. Сюди належать як габарити велосипедиста і велосипеда, так і фізичні характеристики самого процесу їзди на велосипеді. Запас вільного простору, необхідного для одного велосипедиста: ширина, що її потребує велосипед та його водій (0,75 м) і похибка на зігзаги і безпечні відстані до перешкод (ці два показники можуть накладатися). В найбільш поширеній ситуації, коли велосипедист їде вздовж високої бровки з одного боку, абсолютний мінімум ширини велосипедної смуги або доріжки має складати 0,9 м. Всюди, де можливо, необхідно забезпечувати простір для їзди пліч-о-пліч: це робить їзду на велосипеді більш приємною соціальною активністю, дає змогу батькам їхати поруч з дітьми і дозволяє швидшим велосипедистам обігнати повільніших. Це означає, рекомендована мінімальна ширина велосипедної смуги або доріжки має складати 1,5 м. Для комфортної їзди в тунелях, необхідно мінімум 0,75 м простору над головою.

Зображення 1: Запас вільного простору



5. Етапи створення вело інфраструктури.

I етап: проектування.

На цьому етапі передбачається створення робочої групи з планування та розвитку велоінфраструктури при Маріупольській міській раді.

II етап: оновлення існуючої інфраструктури

- оновлення розмітки існуючих велодоріжок на пр. Адмірала Нахімова (4,2 км);

- оновлення розмітки існуючих велодоріжок на Приморському бульварі (2,3 км).

III етап: планування та створення нової велоінфраструктури.

- ремонт та розмітка тротуарів для відокремлення руху велосипедів та створення з'їздів у містах, де ширина тротуарів складає більше 4м;

- планування та створення нових велодоріжок.

На цьому етапі першочергово потрібно створити маршрути, які будуть поєднувати найбільшу кількість об'єктів суспільного інтересу при найменшій довжині та кількості перешкод для руху.

Задача цього етапу реалізації Програми – формування початкової, базової мережі веломаршрутів дешевим способом, максимальної довжини вело шляхів за мінімальним кошторисом. При цьому необхідно віднайти баланс між мінімумом витрат і максимумом безпеки і зручності велоруку на цьому етапі: ключова мета – сформувати надійну основу для активного росту велоруку, збільшення велосипедних поїздок містом у структурі міської мобільності до 3-5% вже у перші роки по реалізації цих маршрутів. Дуже важливо на цьому етапі сформувати цілісну, нерозірвану мережу веломаршрутів, що забезпечать існуючий і потенційний велорух і поєднують найважливіші джерела – цілі велоруку між собою: житлові райони з центром і між собою.

Форми велоруку (велодоріжки, велосмуги, спільний вело-пішохідний рух, змішаний рух з авто (обмеження 30 км/год.), рух у смузі маршрутних ТЗ) веломаршрутів, що мають бути споруджені в рамках цього етапу, мають бути реалізовані ознакуванням і розміткою по проїзній частині чи широких тротуарах/бульварах. За умов незадовільного покриття, в кошторис закладається поточний або капітальний ремонт по всій ширині проїзної частини або тротуару (для поліпшення суміжних видів пересування). В місцях пішохідних переходів і велопереїздів (в т.ч. підходів до веломаршрутів з бічних вулиць), перетинів велодоріжок і тротуарів з виїздами з прилеглої території необхідно влаштувати повноцінні пониження бордюрів (до 0-2 см) на всю ширину вело- і пішохідного руху, при перетині з виїздами з прилеглої території слід влаштовувати підвищені переходи і велопереїзди, із застосуванням стовпців для запобігання їзди авто по тротуарах і велодоріжках. В місцях перетину проїзної частини з 4 і більше смугами руху необхідно влаштовувати острівці безпеки на ширину пішохідних переходів і велопереїздів і конструктивні напрямні острівці з обох боків.

У першу чергу облаштовуються велосипедні смуги або доріжки у таких місцях:

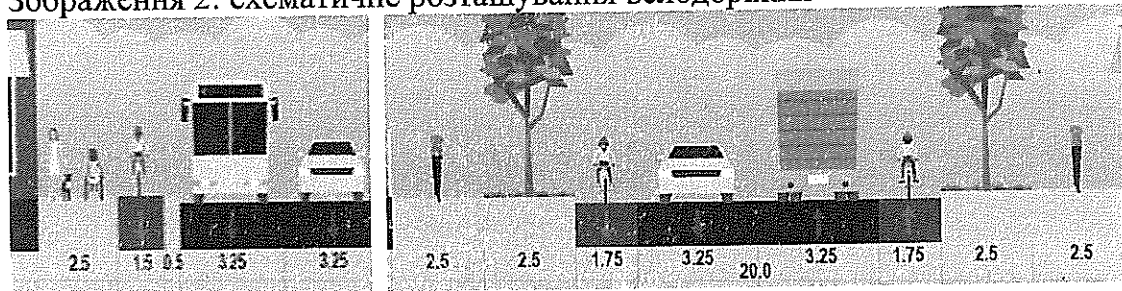
Центральний район – пр. Будівельників, пр. Миру, пр. Металургів, вул. Купріна, бул. Шевченко, вул. Куїнджи - 23,1км. (мапа 1)

Приморський район – пр. Будівельників, пр. Нахімова, бул. Приморський, вул. Луїна, вул. В.Морська, вул. Флотська - 15,5км. (мапа 2)

Кальміуський район – пр. Металургів, пр. Нікопольський, вул. Карпінського - 4 км. (мапа 3)

Лівобережний район – пр. Перемоги, пр. Свободи, бул. Морський, вул. Набережна, вул. Таганрогська, вул. Олімпійська, пр. 9 травня - 17,6км. (мапа 4)

Зображення 2: схематичне розташування велодоріжки



За Програмою, загальна довжина веломаршрутів загальноміського значення, що мають бути реалізовані в основному виділеними формами велоруку (велодоріжки і велосмуги), складає **60,2 км** у 1-сторонньому обчисленні.

IV етап: створення велопарковок.

- планування місць розташування велопарковок біля об'єктів суспільного інтересу (торгові центри, крамниці, театри, кінотеатри, виставкові центри, комунальні об'єкти, пляжі) та розробка мапи їх розташування;
- залучення приватного бізнесу та інвесторів до створення велопарковок згідно складеної мапи;
- створення велопарковок за кошти міського бюджету згідно мапи розташування велопарковок;

- створення умов для розвитку велопрокату у м. Маріуполі. Тобто має з'явитись система єдиного міського велопрокату з кількома десятками пунктів по всьому місту. Це може бути розвиток приватної ініціативи за контролю міської з муніципальним контролем (місця, розміри тощо), цілком муніципальний проект або спільний проект міста і приватної ініціативи. Пункти єдиного велопрокату мають з'явитись на головних площах, поблизу найважливіших громадських об'єктів і транспортних вузлів.

Централізована мережа велопрокату має єдиного оператора, може бути як муніципальною, так і приватною ініціативою. Її численні пункти (цілорічні стаціонарні), на 5-20 велосипедів кожен, розташовані біля ключових об'єктів масового відвідування та значних генераторів велосипедного потоку (навчальних закладів, транспортних вузлів і терміналів, головних площ тощо), охоплюють все місто і забезпечують саме транспорту функцію, шляхом взяття велосипеду в одному пункті прокату і залишення в іншому. Автоматизована оплата зазвичай погодинна. Велосипеди принципово єдиного зразка, простої міцної конструкції міського типу з низькою рамою, із взнаваним дизайном і брендом.

Система єдиного велопрокату дуже зручна для туристів, кур'єрів, студентів, пасажирів громадського транспорту а також тих мешканців, для яких лишати велосипед вдома або на велостоянках проблематично. Систему недоцільно впроваджувати раніше завершення перших етапів реалізації Програми, доки не буде сформована хоча б первинна цілісна мережа веломаршрутів.

V етап: поєднання велосипедного руху з громадським транспортом.

- створення можливості перевезення велосипедів на громадському транспорті.

6. Завдання та результативні показники Програми

Головним очікуваним результатом програми буде реалізація завдань Стратегії розвитку м. Маріуполь до 2021 р, зокрема: підвищення безпеки і комфорту при пересуванні дорогами міста будь-яким транспортом і наближення якості дорожньої інфраструктури до європейських стандартів.

Крім того очікується:

- покращення здоров'я громадян. Згідно із статистикою, громадяни, що постійно користуються велосипедом на 15% рідше йдуть на лікарняний та живуть всередньому на 2 роки довше.
- їзда на велосипеді позитивно впливає на емоційний стан людини: покращує самопочуття, надає впевненості у власних силах, зменшує стреси, втому, проблеми зі сном.
- збільшення видів міського транспорту для мешканців Маріуполя та гостей міста. Сприйняття велосипеду, як одного з видів транспорту.
- наявність безпечної велоінфраструктури перетворює велосипед на альтернативний вид транспорту для жителів міста.
- зменшення тяжких наслідків дорожньо-транспортних пригод.
- покращення туристичної привабливості міста.
- покращення екологічної ситуації в місті.
- покращення мобільності населення та зниження інтенсивності автомобільного руху.
- раціональне використання міського простору. Велотранспорт займає набагато менше місця у просторі, на дорогах та стоянках ніж автомобільний.
- економія бюджетних коштів. Будівництво і утримання велошляхів є набагато дешевшим, ніж будівництво автомобільних доріг чи розвиток громадського транспорту.
- створення передумов для розвитку нових видів бізнесу та, як наслідок, нових робочих місць, збільшенню податкових надходжень.

7. Координація та контроль за ходом виконання Програми

Питання про хід виконання заходів Програми розглядається на засіданнях виконавчого комітету та міської ради відповідно до планів роботи. Відомості про хід виконання Програми є публічною інформацією і подаються у відкритому доступі. Контроль за виконанням Програми здійснюють: комісії міської ради, зацікавлені установи і організації, суб'єкти підприємницької діяльності, громадські організації і рухи, зокрема велосипедні, громадськість міста.

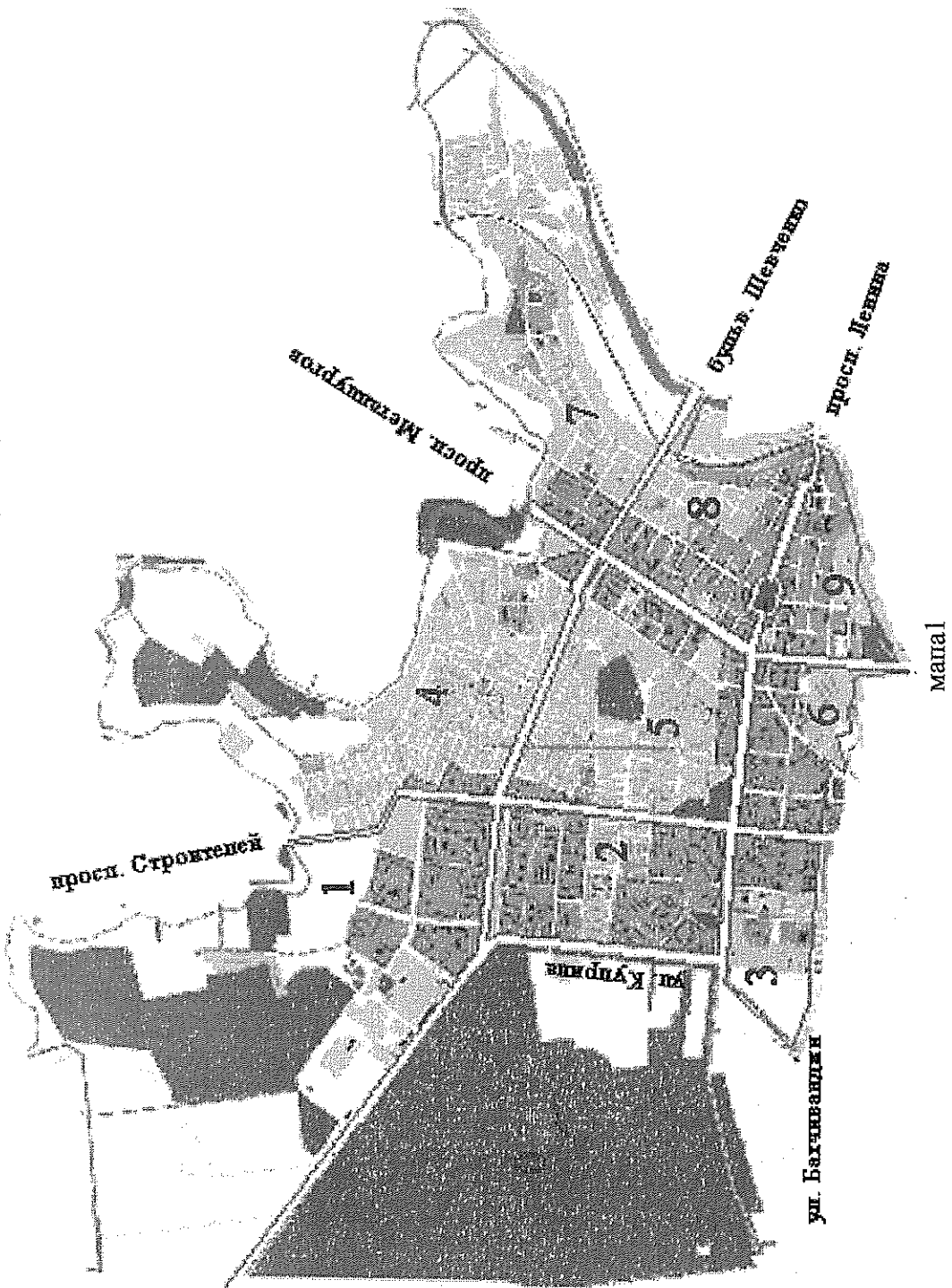
Починаючи з 2018 року, має бути забезпечене належне утримання вже існуючої і наново створюваної велосипедної інфраструктури міста. Основні положення і принципи утримання велоінфраструктури мають бути відображені у місцевих Правилах благоустрою. Сюди входить прибирання велосипедних маршрутів від сміття, пилу і снігу, оновлення розмітки і знаків, розміщення навігації, поточний і капітальний ремонт, фарбування чи заміна велостійок, освітлення тощо. Покриття велосмуг, захисних смуг, спільних вело-пішохідних доріжок та інших змішаних форм велоруху має оновлюватись в рамках ремонтів проїзних частин чи тротуарів. Розмітка на формах велоруху має наноситись щороку навесні. Прибирання велоінфраструктури від снігу, пилу і сміття має відбуватись згідно з правилами благоустрою, в рамках прибирання тротуарів, проїзних частин і заходів з благоустрою загалом.

7. Напрями діяльності та заходи Програми

№ з/п	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Перелік заходів програми	Строк виконання заходу	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовні обсяги фінансування (варіант), тис. гривень, у тому числі:	Очікуваний результат
1	проєктування	створення робочої групи	2017р				
		планування велоінфраструктури	2017р				
2	оновлення існуючої інфраструктури	оновлення розмітки існуючих велодоріжок на пр. Адмірала Нахімова (4,2 км)	II квартал 2018р.				оновлена розмітка
		оновлення розмітки існуючих велодоріжок на Приморському бульварі (2,3 км)	II квартал 2018р.				оновлена розмітка
3	планування та створення нової велоінфраструктури.	ремонт та розмітка тротуарів для відокремлення руху велосипедів та створення з'їздів у містах, де ширина тротуарів складає більше 4м	III квартал 2018р.				розмітка тротуарів
		планування та створення нових велодоріжок:					окремі велодоріжки
		Центральний	2018р				

	парк	розташування вело-парковок	2018-2019					велопарковки
		залучення приватного бізнесу та інвесторів до створення велопарковок	2018-2019					велопарковки
		створення велопарковок	2018-2019					велопарковки
		створення умов для розвитку велопрокату у м. Маріуполі.	2018-2019					велопарковки
5	посідання велосипедного руху з громадським транспортом	створення можливості перевезення велосипедів на громадському транспорті	2018-2019					Перевезення внутрішнього громадського транспорту або на окремих застосунках до громадського транспорту

Велодоріжки Центрального району

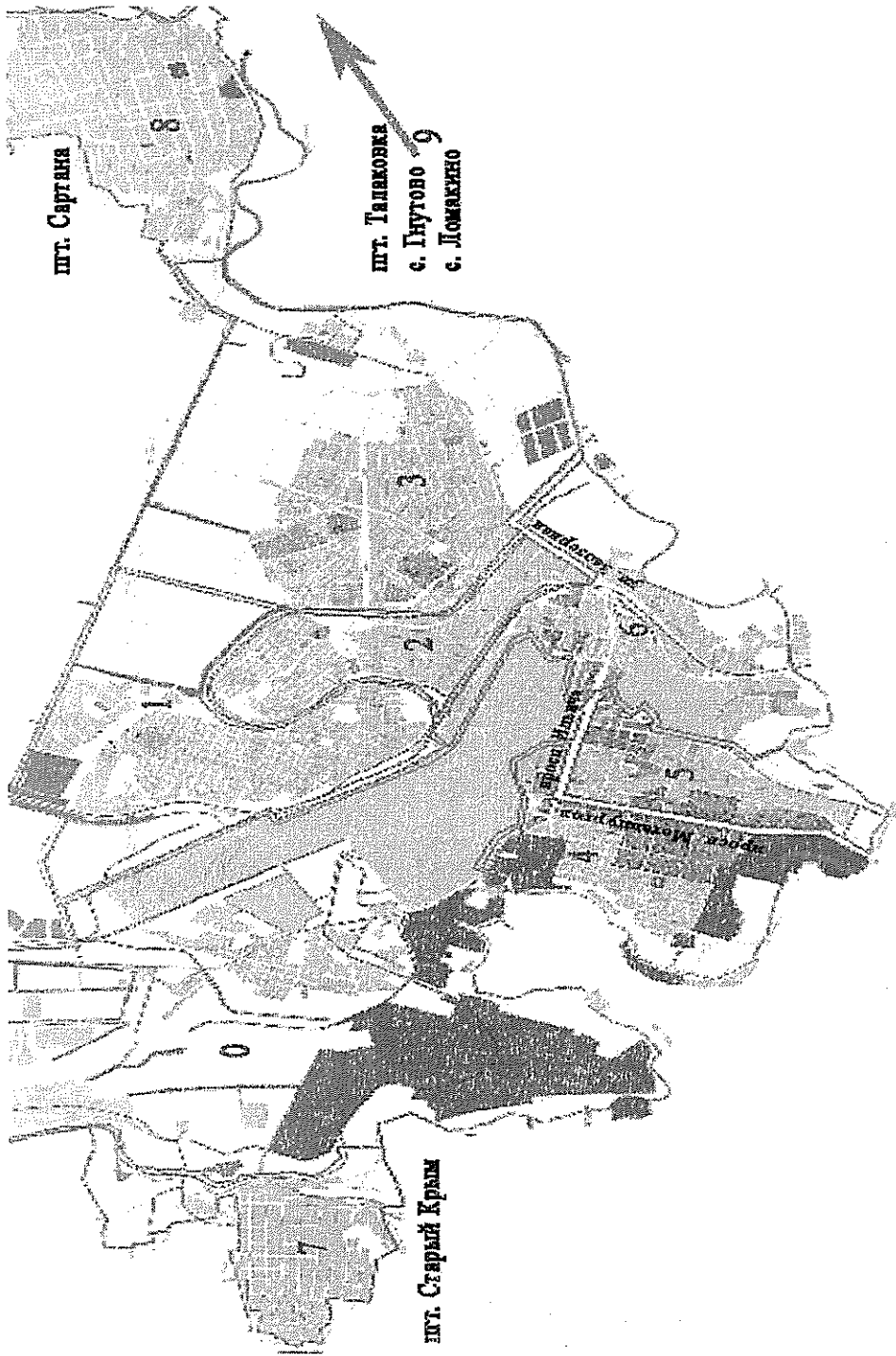


Велодоріжки Приморського району



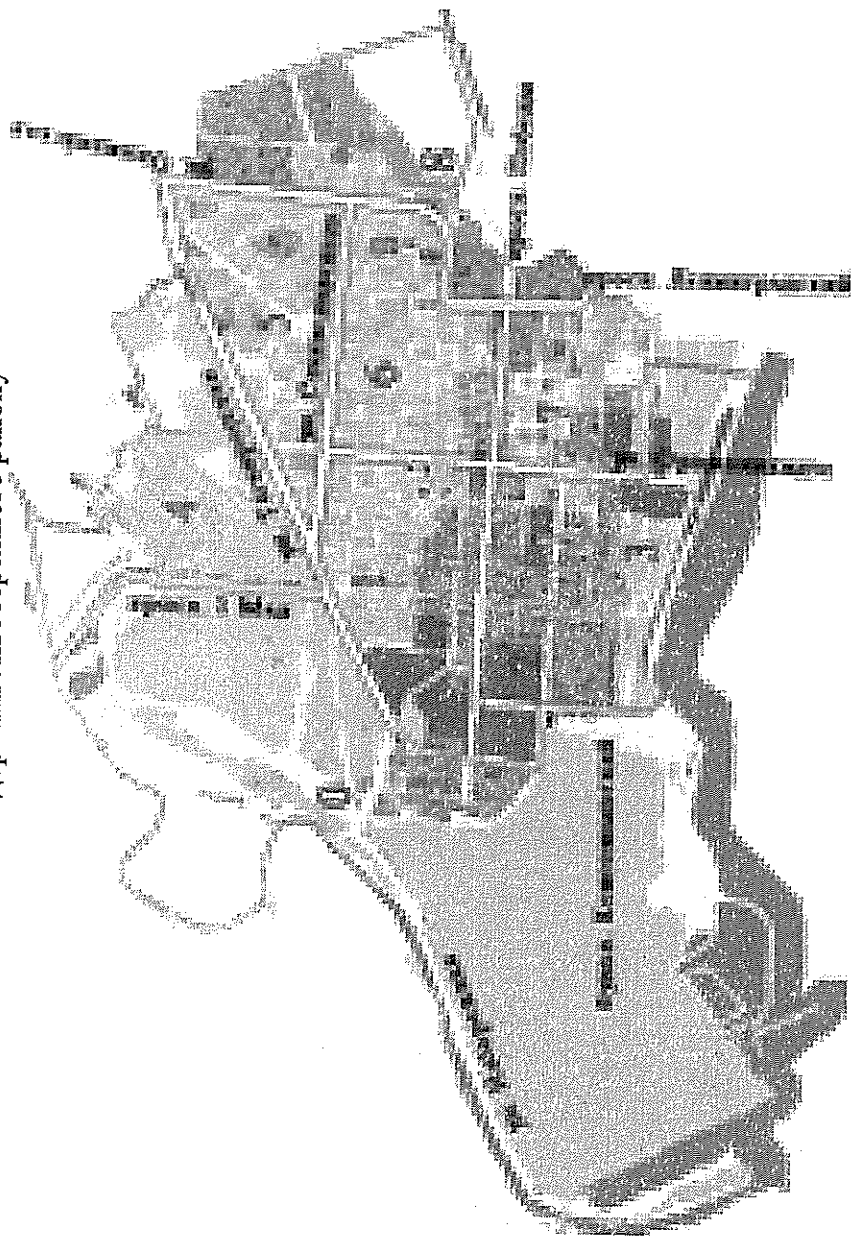
мапа2

Велодоріжки Кальміуського району



мапа 3

Велодоріжки Лівобережного району



мапа4

ОРІЄНТОВНИЙ КОШТОРИС

Назва вулиць	довжина вулиць, км	витрати краски для однієї сторони, кг	витрати, грн
Центральний район, всього	23,1	770	58212
пр Мира	5	167	12600
пр Будівельників	3,5	117	8820
пр Металургів	6,3	210	15876
вул Куприна	1,1	37	2772
бул Шевченко	4,2	140	10584
вул Куїнджі	3	100	7560
Приморський район, всього	15,5	517	39060
пр Будівельників		0	0
пр Нахімова	4,2	140	10584
бул Приморський - вул Луніна-вул В.Морська	7,5	250	18900
вул Флотська	3,8	127	9576
Кальміуський район	4	133	10080
пр Металургів	0	0	0
пр Нікопольський	3	100	7560
вул Карпинського	1	33	2520
Лівобережний район	17,6	587	44352
пр Перемоги	4	133	10080
пр Свободи	1	33	2520
бул Морський	1,8	60	4536
вул Набережна	3,4	113	8568
вул Таганрогська	3,4	113	8568
вул Олімпійська	3	100	7560
пр 9 Травня	1	33	2520
всього по місту	60,2		

Примітка: В ході реалізації даної Програми за необхідності можуть бути внесені додаткові заходи, які затверджуватимуться Маріупольсь-
кого міською радою.

Секретар міської ради

С.Г.Махсма