Про подання проекту рішення міської ради Про внесення змін до Програми розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019 рік, затвердженої рішенням міської ради від 19.12.2018 № 47

Відповідно до ст. 76 Бюджетного кодексу України, керуючись Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні», виконавчий комітет Запорізької міської ради

ВИРІШИВ:

1. Схвалити та подати на розгляд сесії Запорізької міської ради проект рішення міської ради «Про внесення змін до Програми розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019 рік, затвердженої рішенням міської ради від 19.12.2018 № 47» (додається).

2. Контроль за виконанням рішення покласти на заступника міського голови з питань діяльності виконавчих органів ради Волобуєва В.О.

Міський голова В.В. Буряк

Проект

Про внесення змін до Програми розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019 рік, затвердженої рішенням міської ради від 19.12.2018 № 47

Керуючись Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні» та відповідно до ст. 91 Бюджетного кодексу України, Запорізька міська рада
ВИРІШИЛА:

1. Внести зміни до Програми розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019 рік, затвердженої рішенням міської ради від 19.12.2018 №47, в частині назви Програми, а саме читати «Програма розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019-2021 роки» і викласти її в новій редакції (додається).

2. Контроль за виконанням рішення покласти на заступника міського голови з питань діяльності виконавчих органів ради Волобуєва В.О. та на постійну комісію міської ради з питань життєзабезпечення міста (Адаманов О.Ф.).

Міський голова В.В.Буряк

Рішення підготовлено
департаментом інфраструктури та
благоустрою Запорізької міської ради

Директор департаменту
інфраструктури та благоустрою
Запорізької міської ради В.Я. Коноваленко

ЗАТВЕРДЖЕНО
Рішення міської ради
_____ № _____

ПРОГРАМА
розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019-2021 роки

І. Загальні положення

Чинним законодавством України громадянське суспільство визнано повноправним учасником та активним суб'єктом процесів, що відбуваються в державі. Так, одним із визначальних напрямів внутрішньої політики України, відповідно до Закону України «Про засади внутрішньої і зовнішньої політики», визначено взаємодію органів влади з інститутами громадянського суспільства як гарантами демократичного розвитку держави.

Під інститутами громадянського суспільства (ІГС) слід розуміти громадські організації, професійні і творчі спілки, організації роботодавців, благодійні організації, органи самоорганізації населення, релігійні організації, недержавні засоби масової інформації та інші непідприємницькі товариства і установи (відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 03.11.2010 № 996 «Про забезпечення участі громадськості у формуванні та реалізації державної політики»).

Сьогодні дедалі більше міст світу долучається до політики сталого розвитку міського середовища, зокрема до парадигми розвитку сталої мобільності у містах, що полягає у вдосконаленні міської транспортної інфраструктури, а саме: пішохідної, велосипедної та громадського електричного транспорту, які є більш безпечними, екологічно чистими, економічно ефективнішими, а також більш доступними для всіх верств населення. Це забезпечує рівноправність учасників руху, а також є безпосередньою реалізацією права людей на вільне і безпечне пересування. Мешканці міста Запоріжжя (далі – місто) єдині у своєму бажанні жити в місті, зручному для його мешканців, екологічно чистому, з налагодженою транспортною інфраструктурою, яка включає велосипедні доріжки і дає можливість вільно та швидко пересуватися.

Враховуючи міжнародну практику, орієнтація міського планування за напрямком розширення інфраструктури для автомобілів стимулює подальшу автомобілізацію і ріст автомобілекористування серед мешканців міста, що призводить до заторів, аудіо- та газо- забруднення і проблем з паркуванням. Логічно те, що розвиток автомобільної інфраструктури не встигає за ростом автомобілекористування населення, тобто чим більше доріг будується – тим більше машин по них їздять. Виникає ситуація, коли попит на пересування автомобілем постійно випереджає обсяги необхідної інфраструктури, її весь час недостатньо для забезпечення ефективної мобільності населення. При цьому левова частка бюджету міста витрачається саме на автомобільні дороги,

але ефективність інфраструктури все одно лишається низькою. Шляхом будівництва велосипедних маршрутів згідно документу “Концепції розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя” буде можливість розвивати попит на використання велосипеда як транспорту, таким чином додавши альтернативу громадському транспорту та приватному авто).

У результаті вивчення практичного досвіду європейських країн та інших областей України слід зробити висновок, що найбільш ефективними і науково підтвердженими методами підвищення безпеки для всіх учасників руху є застосування засобів заспокоєння руху в місті для громадського транспорту та приватних авто, облаштування безпечних відокремлених велосипедних доріжок та велосипедних смуг на дорогах за потреби, проведення інформаційної кампанії щодо заохочення мешканців до пересування велосипедом як транспортом. З цією метою необхідно організувати роботу з розробки реконструкцій вулиць міста, розробку проектно-кошторисної документації на реконструкції вулиць з урахуванням потреб велосипедистів та пішоходів, виготовлення та встановлення П-подібних велосипедних парковок (стійок) та проведення заходів з промоції велосипеда як транспорту.

З метою реалізації Стратегії розвитку міста Запоріжжя до 2028 року, рішення міської ради №57 від 20.12.2017, на основі конструктивних переваг громади, на виконання стратегічного напряму С - Місто зручної, безпечної та креативної урбаністики, стратегічної цілі С.1. – Зручна, гендерно чутлива система транспортного сполучення, С 1.5 - Місто дружнє для пішоходів та велосипедистів.

Програма розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019 – 2021 роки (далі – Програма) розроблена у відповідності до Законів України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про благоустрій населених пунктів», «Про інформацію», «Про доступ до публічної інформації», Правил дорожнього руху, ДСТУ 4100-2014 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови, правила застосування», ДСТУ 4092-2002 «Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки», ДБН 360-92 «Містобудування. Планування і забудова міських та сільських поселень», ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці і дороги населених пунктів», ДБН Б.2.2.-12:2018 «Планування та забудова територій», ДБН Б.2.2.-5:2011 «Благоустрій території», ДБН В.2.3.-4:2015 «Автомобільні дороги частина І. Проектування Частина ІІ. Будівництво» та інших нормативно-правових актів з метою врегулювання відносин у сфері розвитку велоінфраструктури.

Необхідність розробки Програми на 2019–2021 роки викликана продовженням у місті пошуку шляхів комплексного підходу до розвитку велоінфраструктури на 2019-2021 роки у відповідності до “Програми розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019 рік”, за якою була розроблена та затверджена 44 сесією міської ради від 30.10.2019 “Концепція розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя”, а також розроблена проектно-кошторисна документація на реконструкцію тротуару по Прибережній магістралі з облаштуванням велодоріжок (від вул. Глісерна до вул.

Запорізька). За цією документацією варто передбачити фінансування на реконструкцію тротуару по Прибережній магістралі з облаштуванням велодоріжок (від вул. Глісерна до вул. Запорізька) на 2020 рік та запровадити наступні кроки в реалізації "Концепції розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя".

Реалізація Програми повинна сприяти зменшенню інтенсивності авторуху на міських дорогах загального призначення, скороченню нелегітимного паркування автомобілів на тротуарах, травниках та у паркових зонах, ростові туристичної привабливості міста, зниженню загазованості повітря, а також зменшенню шумового рівня у місті, покращенню здоров'я мешканців завдяки активному способу пересування, скороченню соціального розшарування у середовищі, зниженню використання невідновлювальних різновидів енергоресурсів. Програма повинна бути інтегральною частиною загальноміських проектів транспортної системи міста й доповнювати їхню логіку. У цілісно структурованій транспортній системі люди будуть менш схильними до використання автомобіля.

В основі Програми лежить принцип рівноправності чотирьох учасників руху у громадському просторі міста: пішоходів, велосипедистів, громадського транспорту і приватних авто. Програма сприятиме вирівнюванню деформації транспортної системи Запоріжжя, яка у нинішній час зроблена на користь приватному автотранспортові.

Програма на 2019-2021 роки передбачає логічне продовження розвитку велоінфраструктури, початої у 2019 році.

При розробці Програми вивчено та враховано практичний досвід Європейських країн, U-Cycle (Громадська організація «Асоціація велосипедистів Києва»), Громадської організації «Спільно HUB», Громадської організації «Свідоме місто», Громадської організації «Урбан-рух «Запоріжжя велосипедне», м. Вінниці, м. Івано-Франківськ, м. Яремче, м. Львів і інших міст України, у сфері розвитку та впровадження велоінфраструктурних рішень.

У цій Програмі поняття та терміни вживаються в такому значенні:

Велосипед — транспортний засіб, який приводиться в дію виключно за допомогою сили людських м'язів та має два або більше коліс, на якому може їздити кожен.

Велосипедист, міський велосипедист — особа, чиї поїздки (регулярні та час від часу) здійснюються на велосипеді.

Велосипедна інфраструктура — комплекс інженерних об'єктів і заходів (веломаршрути (велодоріжки та інші форми велоруху), пониження бордюрів, велостоянки і т. п.) та організаційних заходів (обмеження швидкості руху на вулиці, розмітка та ознакування, організація велопрокату тощо) на вулицях, площах та інших громадських територіях міста, що забезпечує умови зручного, безпечного та безперешкодного пересування містом на велосипеді, а також його стоянки, зберігання і обслуговування.

Велорух – загальне поняття масового пересування на велосипедах вулицями міста.

Велосипедна доріжка – 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, інвалідних колясках, немоторизованих засобах пересування і позначена дорожнім знаком та горизонтальною розміткою. ДБН В.2.3-5:2018

Велосипедна смуга – смуга, призначена для руху велосипедистів в межах проїзної частини вулиці та\або дороги, яка виділена за допомогою дорожньої розмітки або конструктивно. ДБН В.2.3-5:2018

Вело-пішохідна доріжка — доріжка, призначена для спільного користування пішоходами і велосипедистами.

Велопарковка (стійка) – загальне поняття для об’єкту, споруди або території, призначеної для тимчасової та тривалої масової стоянки велосипедів.

Велопереїзд – виділене відповідною розміткою та ознакуванням місце перетину форми велоруху (зазвичай велодоріжка, велосмуга чи вело-пішохідна доріжка) з проїзною частиною вулиці або дороги в межах чи поза межами перехрестя.

Вулиці, сприятливі для велоруху – вулиці, або ділянки вулиць, що не потребують відмежування велосмуг чи будівництва окремих велодоріжок, а безпека і зручність велоруху досягається засобами заспокоєння руху: місцеві вулиці і проїзди, житлові вулиці, внутрішньо квартальні і внутрішньорайонні проїзди.

Заспокоєння руху – планувальні та адміністративні заходи з обмеження швидкості та інтенсивності автомобільного руху, що сприяють підвищенню безпеки руху і роблять вулиці сприятливими для велоруху і пішохідного руху.

Захисна смуга – в обмежених умовах виділена на правому (за напрямом руху) краю проїзної частини переривистою лінією розмітки смуга руху велосипедів, на яку допускається виїзд автомобілів в окремих випадках.

Збалансована транспортна політика – політика у сфері транспорту, що передбачає інтермодальність транспортної системи та ставить у пріоритет пішоходів, велосипедистів і громадський транспорт, і має на меті створення умов розвитку міста, зручного для життя.

Мобільність – критерій що показує ступінь зручності міської транспортної інфраструктури для його мешканців і гостей; загальне визначення усіх видів пересувань містом.

Рекреаційний веломаршрут – система форм велоруху, що пролягає рекреаційними територіями (парк, ліс, набережна, заповідна зона тощо), подалі від вулиць з інтенсивним рухом транспорту.

Форми велоруху – велодоріжки, велосмуги та інші форми і засоби організації велоруху на вулицях міста.

ІІ. Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована Програма

При аналізі транспортної інфраструктури проблематика заторів, спричиняє погіршення екологічного стану в місті, зниження мобільності громадян та стану їх здоров'я. Саме розвиток велосипедного руху у місті допоможе розв'язати низку проблем пов'язаних з поліпшенням екологічної ситуації, підвищенням рівня мобільності та соціальної рівності , а також матиме позитивний економічний ефект. Створення пішохідно-велосипедних зон у місті сприятиме зниженню показників забруднення навколишнього середовища до норм, прийнятних для життя та діяльності мешканців і гостей міста.

Однак, паралельно з позитивним значенням розвитку велоінфраструктури в житті людини формується ціла низка проблем негативного характеру в площині місцевого рівня.

На теперішній час у місті склалася складна ситуація з питанням розвитку велоінфраструктури, а саме:

- відсутність у достатній кількості безпечних та комфортних об'єктів велоінфраструктури (велодоріжки, велосмуги, вело-пішохідні доріжки, велопаркінги тощо);
- не пристосовані проїжджі та пішохідні частини для руху велосипеду;
- не розвинена система реконструкції та перебудови об'єктів транспортної інфраструктури до відповідності національним та європейським стандартам, де обов'язково повинна бути наявність велосипедних доріжок тощо;
- підвищення травмування та летальності випадків ДТП з велосипедистами;
- зниження туристичної привабливості міста;
- зниження мобільності громадян та стану їх психологічного та фізичного здоров'я.

Ситуація з низьким розвитком велоінфраструктури є неприйнятною.

Вона призводить до погіршення соціально-економічного стану міста, загострення соціального напруження, збільшення кількості постраждалих осіб від ДТП, хвороб через сидячий образ життя та ін.

Програма реалізується поетапно, з оглядом на доступність її впровадження. На перших етапах доцільно сприяти велорухові у центральних районах міста, де достатньо простору для розвитку велоінфраструктури. На одному з перших етапів доцільно збудувати велоінфраструктуру міста Запоріжжя в історичних та рекреаційних зонах міста. Проміжні етапи повинні бути скеровані на збільшення обсягу велосипедного руху у місті й скороченню поїздок до центра Запоріжжя на автомобілях. На фінальних етапах повинно відбутися сполучення велодоріжок густонаселених районів міста з центром міста.

III. Мета Програми

Програма велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019-2021 роки спрямована у першу чергу на створення безпечних та комфортних умов для велосипедистів та забезпечення врахування потреб велосипедистів під час будівництва та реконструкції доріг і вулиць загального призначення. Програмою передбачається створення веломережі разом з супровідною велоінфраструктурою.

Програма передбачає, що умовами розвитку велоінфраструктури, є:

- виконання концепції розвитку велоінфраструктури;
- проведення інформаційної кампанії щодо заохочення мешканців до їзди на велосипедах через облаштування безпечних та комфортних велосипедних маршрутів, які можуть включати в себе: велодоріжки, велосмуги, смуги зі змішаним рухом, велопішоходні зони, тощо, та позначені необхідним маркуванням маршруту та дорожніми знаками;
- збереження комфорту, безпеки та зручності використання велосипеду;
- впровадження засобів з безпеки руху для велосипедистів на вулицях зі спільним авто- і велорухом, на яких не передбачено окремих велодоріжок, у житлових зонах та на ділянках багатофункціонального призначення з окремими велодоріжками;
- при реконструкції або будівництві об’єктів транспортної інфраструктури доцільно передбачати врахування велоінфраструктури та думки громадськості через взаємодію з велосипедними громадськими організаціями та через публічні консультації з містянами;
- впровадження сталої транспортної політики;
- проведення заходів для заспокоєння автомобільного трафіку у місті.

IV. Завдання та заходи

Питання розвитку велоінфраструктури необхідно вирішувати комплексно за участю органів місцевого самоврядування, виконавчої влади та громадськості:

- поетапне виконання концепції розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя;
- заохочення мешканців до використання велосипеда як транспорту через створення безпечної та комфортної велоінфраструктури, яка б зв’язувала між собою райони та центр міста;
- запровадження щорічних фестивалів, акцій, парадів щодо популяризації велосипеда, як засобу пересування;
- надання пріоритету пішоходам, велосипедам та громадському транспорту в історичній частині міста;
- створення рекреаційних велосипедних маршрутів;
- розробка проектно-кошторисної документації щодо реконструкції та будівництва велоінфраструктури;

- створення міської політики організації паркування;
- створення велосипедних майданчиків для паркування;
- обміну позитивним досвідом та налагодженню партнерських відносин з іншими областями України та зарубіжними країнами щодо розвитку велоінфраструктури.
- ведення моніторингу ситуації у сфері розвитку велоінфраструктури;
- здійснення інформаційно - просвітницької роботи серед населення щодо позитивних аспектів використання велосипеду, як транспорту пересування по місту.
- здійснення інформаційно-просвітницької роботи серед населення щодо необхідності дотримання правил дорожнього руху при їзді на велосипеді;

Строк виконання програми – 2019-2021 роки.

V. Строки реалізації заходів Програми

З метою вирішення питання розвитку велоінфраструктури необхідно організувати роботу комунальних підприємств, управлінь, проектувальних фірм, установ та закладів, які мають опікуватися питаннями розвитку велоінфраструктури на період 2019-2021 року.

Основні напрямки комплексного підходу в сфері розвитку велоінфраструктури:

а) Поетапне виконання концепції розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя

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

Тому поетапне виконання концепції є одним із важливих і необхідних процесів, який дасть високу позитивну динаміку у впорядкуванні відносин в сфері розвитку транспортної та велоінфраструктури.

Для більшої ефективності концепції виконання повинно бути обговорено з представниками громадянського суспільства і їх думка має бути врахована у виконанні концепції розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя.

б) Інформаційно-просвітницькі заходи серед населення у сфері розвитку велоінфраструктури

При проведенні інформаційно-просвітницьких заходів через розміщення реклами, розповсюдження інформації в засобах масової інформації, необхідно донести до кожного мешканця нашого міста

інформацію щодо необхідності розвитку велоінфраструктури, використання велосипеда як транспорту та для відпочинку, пересування до закладів освіти.

Необхідно інформувати населення міста про роботу, яка ведеться в цьому напрямку і про результати, які очікується отримати.

в) Освіта

Освіта є одним із важливих елементів всебічного підходу до регулювання будь-якої людської діяльності, оскільки людська поведінка – це фактор, який має виключний вплив на популяризацію велоінфраструктури.

Освіта в сфері велоінфраструктури, необхідна для:

– заохочення мешканців до їзди на велосипеді через влаштування безпечних та комфортних велодоріжок та велосмуг на автодорогах або тротуарах, які б зв'язували між собою мікрорайони та центр міста;

– для ознайомлення із законодавчою базою і правилами дорожнього руху для велосипедистів;

– обміну позитивним досвідом та налагодженню партнерських відносин з місцевим бізнесом та громадськими організаціями;

– проведення промоційних заходів з розвитку велосипеда як транспорту.

г) Реконструкція вулиць та створення нових об'єктів транспортної інфраструктури

ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці і дороги населених пунктів» регламентує обов'язкову наявність велосмуги та велодоріжки на територіях житлових і промислових районів, на магістральних вулицях безперервного і регульованого руху, вулицях місцевого значення, селищних та сільських дорогах.

Відповідно до Програми на 2019-2021 рік та з урахуванням зустрічі громадськості та органів місцевого самоврядування 16 жовтня 2019 року доцільно зосередитися на проектуванні і реконструкції Прибережної магістралі міста з облаштуванням велосипедних доріжок.

При цьому доцільно проектування та реконструкцію Прибережної магістралі виконувати поетапно з урахуванням Концепції розвитку велоінфраструктури та Програми на 2019-2021 рік (межі проектування велодоріжки):

1. Прибережна магістраль від вул. Глісерна до вул. Запорізька.
2. Прибережна магістраль від вул. Запорізька до Вознесенівського парку.
3. «Реконструкція автодороги по Прибережної магістралі від вул. Глісерної до автомобільного мосту через р. Мокра Московка в м. Запоріжжя» (розроблена проектно-кошторисна документація у 2017 році).
4. "Капітальний ремонт мостової споруди "Автомобільно-пішохідний міст через річку Мокра Московка" по Комунарському району м. Запоріжжя» (розроблена проектно-кошторисна документація у 2017 році).
5. «Капітальний ремонт ділянки дороги по вул. Прибережної магістралі від річки Мокра Московка та по вул. Автозаводській до пересічення вул. Автозаводської та вул. Новокузнецької з транспортною розв'язкою (по

типу кільце) в місті Запоріжжі» (розроблена проектно-кошторисна документація у 2018 році).

г) Промоційні заходи з розвитку велосипеду як виду основного транспорту.

Затори хвилюють усіх, особливо тих, хто приймає рішення на місцях: їм доводиться вирішувати багато проблем, зокрема пов'язаних із життєвим рівнем, безпекою дорожнього руху та якістю повітря. Відомо, що майже половина європейських політиків та керівників, які приймають рішення, занепокоєна можливістю збільшення заторів у випадку не запровадження заходів із розвитку пішохідного (41%) та велосипедного руху (48%). Заходи з розвитку пішохідного та велосипедного руху насправді можуть сприяти зменшенню заторів у містах. Тому доцільно на період 2020 – рік передбачити промоційні заходи з розвитку велосипеда як транспорту.

Також доцільно в межах 2019-2021 роки провести публічні заходи (обговорення, публічні консультації громадськості та влади, провести тематичні програми на ТВ, радіо, тощо).

При реалізації Програми доцільно залучити Патрульну поліцію та Інституту розвитку міста для професійної промоції з розвитку велосипеду як виду основного транспорту.

д) Співпраця з громадянським суспільством

Саме громадянське суспільство гарантує кожній людині вільний вибір свого економічного життя, стверджує пріоритет прав людини, виключає монополію однієї ідеології, єдиного світогляду, гарантує свободу совісті. З огляду на це доцільно будь-які заходи на розвиток велоінфраструктури обговорювати з громадянським суспільством для охоплення максимальної думки суспільства.

е) Реалізація Програми

Програма має комплексний підхід до розвитку велоінфраструктури та повинна працювати в поєднанні з Правилами благоустрою міста, чинного законодавства України.

Строк виконання Програми – 2019 – 2021 роки.

Реалізація Програми передбачає фінансування за рахунок міського бюджету, або інших джерел фінансування та здійснюється відповідно до переліку заходів до Програми розвитку велоінфраструктури у міста на період 2019-2021 року.

VI. Обсяги реалізації заходів Програми

Фінансове забезпечення Програми здійснюватиметься відповідно до чинного законодавства за рахунок:

- коштів державного бюджету;
- коштів міського бюджету;

- позабюджетних коштів – добровільних внесків юридичних та фізичних осіб;

- інших джерел.

Обсяги фінансування на виконання заходів Програми зазначені у додатку.

VII. Очікувані результати виконання Програми

Затвердження і реалізація передбачених заходів створить основу для ефективної роботи та контролю у сфері розвитку велоінфраструктури в місті, що буде сприяти:

– формуванню у підростаючого покоління розуміння зміни пріоритетів між використанням велосипеда та автомобіля як особистого транспорту – у бік велосипеда;

– впровадженню міжнародного позитивного досвіду у вирішенні питань велоінфраструктури;

– зменшенню кількості ДТП на дорогах за участю велосипедистів та автомобілістів;

– формуванню усвідомленої потреби вивчення правил дорожнього руху для велосипедистів;

– поліпшенню екологічного стану міста;

– зменшенню рівня заторів у місті;

– збереженню здоров'я населення, зменшенню рівня захворювань населення;

– підвищенню міжнародного іміджу та туристичної привабливості України і міста в результаті дотримання європейських стандартів розробки та впровадження велоінфраструктури;

– підвищенню рівня безпеки і комфортності середовища існування людини.

VIII. Організаційне забезпечення

Організаційне забезпечення реалізації Програми і контроль за виконанням передбачених Програмою заходів здійснює Департамент інфраструктури та благоустрою Запорізької міської ради та громадські організації у сфері велосипедних ініціатив.

Для продовження та внесення коректив у реалізацію Програми, Департамент інфраструктури та благоустрою Запорізької міської ради щорічно надає на розгляд сесії міської ради перелік заходів на наступний рік.

З метою координації діяльності виконавців Програми, розпорядженням міського голови створюється робоча група, куди залучається Департамент інфраструктури та благоустрою Запорізької міської ради та громадські організації у сфері велосипедних ініціатив. Інформацію про стан виконання Програми Департамент інфраструктури та благоустрою Запорізької міської

ради надає постійній комісії Запорізької міської ради з питань життєзабезпечення міста один раз на рік.

З метою здійснення моніторингу фізичні особи та представники громадських організацій у сфері велосипедних ініціатив мають право долучатись до прийняття рішень у кожному з заходів Програми.

Секретар міської ради Р.О. Пидорич

ЗАТВЕРДЖЕНО
Рішення міської ради
_____ №____

Додаток 1
до Програми розвитку
велоінфраструктури міста
Запоріжжя на 2019-2021 роки

Завдання і заходи

з виконання Програми розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019-2021 роки

Найменування завдання	Найменування заходу	Головний розпорядник бюджетних коштів, виконавці	Джерела фінансування (бюджет міста, державний, обласний бюджети, інші)	Прогнозні обсяги, тис.грн			
				Всього	за роками		
					2019	2020	2021
1	2	3	4	5	6	7	8
Розвиток велоінфраструктури міста Запоріжжя, в тому числі:		департамент інфраструктури та благоустрою Запорізької міської ради	бюджет міста	**239,000**	**239,000**	**0,000**	**0,000**
	розробка концепції розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя			239,000	239,000		
		департамент інфраструктури та благоустрою Запорізької міської ради	бюджет міста	**26 819,250**	**300,000**	**8 704,000**	**17 815,250**
	забезпечення проектування, будівництва та реконструкції об'єктів			26 819,250	300,000	8 704,000	17 815,250
Всього по програмі				**27 058,250**	**539,000**	**8 704,000**	**17 815,250**

Секретар міської ради Р.О. Пидорич

ЗАТВЕРДЖЕНО
Рішення міської ради
_____№____

Додаток 2

До Програми розвитку
велоінфраструктури міста Запоріжжя
на 2019-2021 роки

Орієнтовні обсяги та джерела фінансування
з виконання Програми розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019-2021 роки

	Обсяг фінансування, всього	За роками виконання		
		2019	2020	2021
1	2	3	4	5
Бюджет міста, всього	27 058,250	539,000	8 704,000	17 815,250
Державний бюджет	0,000			
Обласний бюджет	0,000			
Інші джерела	0,000			
Усього	27 058,250	539,000	8 704,000	17 815,250

* Інші джерела можуть включати гранти, власні кошти, залучені кредити, інші джерела, не заборонені чинним законодавством

Секретар міської ради Р.О. Пидорич

ЗАТВЕРДЖЕНО
Рішення міської ради
_____ №____

Додаток 3
до Програми розвитку
велоінфраструктури міста
Запоріжжя на 2019-2021 роки

Очікувані результати
виконання Програми розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя на 2019-2021 роки

Найменування завдання	Найменування показників виконання завдання	Одиниця виміру	Значення показників			
			усього	у тому числі за роками		
				2019	2020	2021
1	2	3	4	5	6	7
Головний розпорядник бюджетних коштів - департамент інфраструктури та благоустрою Запорізької міської ради						
Розвиток велоінфраструктури міста Запоріжжя, в тому числі:						
	розробка концепції розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя	од.	1	1		
	забезпечення проектування, будівництва та реконструкції об'єктів	об'єкт	5	1	2	2

Секретар міської ради Р.О. Пидорич