

ПОСІБНИК З ВЛАШТУВАННЯ ВЕЛОСИПЕДНИХ ШЛЯХІВ

ПРО ЩО ВАРТО ЗНАТИ.
ПРАКТИЧНІ ПОРАДИ
ДЛЯ ГРОМАД

BIKE ACCENT: ВЕЛОСИПЕДНА
ДОСТУПНІСТЬ ОБ'ЄДНУЄ
ТЕРИТОРІЇ

Ужгород
2022



Замість передмови

Останнім часом у всьому світі та в Європі, зокрема, спостерігається тенденція до збільшення кількості велосипедних подорожей.

Європа є найбільшим у світі велотуристичним напрямком з розвинутою мережею послуг для велотуристів. У багатьох європейських країнах велотури – одна з найпопулярніших форм активного відпочинку для людей, які подорожують наодинці, родинами або групами.

Для розвитку велосипедного туризму Європа має сприятливі географічні умови, щільну мережу велосипедних шляхів та маршрутів, необхідну інфраструктуру та адекватні послуги вздовж маршрутів і в основних туристичних DESTINAЦІЯХ.

Велосипедний туризм останнім часом набирає обертів і в Україні. Не тільки внутрішні, а й закордонні велотуристи усе більше і більше зацікавлені у цій формі сталого туризму на теренах нашої країни.

Але на відміну від Європи, нам для того, щоб задовольнити потреби туристів-велосипедистів, потрібно зробити ще дуже багато. Розробити велошляхи різної тривалості та рівня складності, розвивати велоінфраструктуру в громадах та між населеними пунктами, встановити навігацію, забезпечити надання базових послуг подорожувальникам на велосипедах. А також розробляти та розміщувати друковану та в електронному форматі промо-інформацію не тільки про велошляхи та маршрути, але й про туристичні атракції, надавачів велослуг, послуг в сфері гостинності та харчування.

Нас дуже тішить, що громади України все більше цікавляться розвитком велотуризму та відповідної велоінфраструктури.

Найбільшою мотивацією для цього, на наш погляд, є можливість наповнювати місцевий бюджет за рахунок велотуризму, а також зменшувати негативний вплив на довкілля шляхом все більшого використання велосипедів.

Надзвичайно важливо, що все частіше громади почали планувати кошти на розвиток відповідної інфраструктури, а проекти розвитку велотуризму підтримує багато донорів та міжнародних організацій.

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



Замість передмови

Саме на підтримку розвитку велоподоріжжя та велоінфраструктури спрямований проєкт «Bike AsceNT: велосипедна доступність об'єднує території».

Його метою є покращення доступності словацько-українського транскордонного регіону для велосипедистів шляхом створення передумов для транскордонної мобільності та підвищення обізнаності про важливість велосипеда як екологічно-чистого та кліматично-сталого транспорту.

Проєкт виконується Центром соціальних та ділових ініціатив (Яремче, Україна) у партнерстві з Пряшівською велосипедною групою Костітраєс (Пряшів, Словаччина), Агентством сприяння сталому розвитку Карпатського регіону «ФОРЗА» (Ужгород, Україна) та громадою с. Птрукша (Словаччина) в рамках Програми Транскордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2014-2020 за фінансової підтримки Європейського Союзу.

У цій публікації ми зібрали інформацію, про яку важливо знати і на яку варто звернути увагу при створенні велошляхів, що потрібно продумати і до чого підготуватись заздалегідь.

Вона включає інформацію про велошляхи ЄвроВело, найбільшу мережу велошляхів в Європі, та покрокові рекомендації з влаштування велошляхів.

Сподіваємося, що вона надихне вас на велозміни у ваших громадах та допоможе зробити громади, регіони та країну в цілому більш велодружніми, бо велосипед - це чимдалі все більш популярний, зручний та екологічний спосіб подорожей.

Bike AsceNT: велосипедна доступність об'єднує території

Зміст

Мережа ЄвроВело

ЄвроВело в Україні

- Настанови з процесу планування велошляхів
- Принципи вибору та розробки велошляхів
- Складові велошляхів ЄвроВело
- Початкове дослідження
- План дій
- Принципи та компоненти інфраструктури велошляхів
- Інфраструктура велошляхів – маркування та знакування
- Інфраструктура велошляхів – дорожнє покриття, ухили та утримання
- Громадський транспорт
- Послуги вздовж велошляхів
- Моніторинг користування велошляхами
- Маркетинг, просування та комунікація
- Організація взаємодії
- Рекомендації щодо партнерства

Моніторинг користування велошляхами

- Вибір місць підрахунку
- Інтерв'ю
- Анкета
- Введення даних, агрегація та розбивка

Про що важливо пам'ятати при влаштуванні велошляхів - кілька порад

- Порада 1. Зберіть команду
- Порада 2. Співпрацюйте з органами влади
- Порада 3. Знайдіть, що показати і про що розповісти
- Порада 4. Визначте початкову та кінцеву точку велошляху
- Порада 5. Здійсніть трасування та розвідувальний проїзд велошляхом
- Порада 6. Подбайте про сервіс для велосипедистів
- Порада 7. Погодьте проходження велошляху
- Порада 8. Правильна навігація – запорука успіху
- Порада 9. Запрошуйте веломандрівників. Комунікація та промоція
- Порада 10. Докладайте зусиль до утримання велошляху у належному

стані

Замість післямови - «Застрахуйтеся» від недоброзичливців

Додатки

Використані матеріали



ЄвроВело – це європейська мережа велосипедних шляхів, яка була ініційована Європейською федерацією велосипедистів в 1997 році в іспанському місті Логроньо.

Тоді ініціатива ЄвроВело була просто мрією з'єднати Європу велосипедом, закласти в Європі основи для розвитку велосипедного туризму та позитивно вплинути на економіку, суспільство та навколишнє середовище.

Мережа ЄвроВело складається з 17 шляхів загальною протяжністю 93 021 км, що перетинають і з'єднують увесь європейський континент.

Сьогодні, 25 років потому, ЄвроВело – це мережа високоякісних велосипедних шляхів, що з'єднують країни Європи з півночі на південь та із заходу на схід.

Шляхи ЄвроВело можуть використовувати і туристи, які подорожують далеко за межі країни, а також місцеві жителі, що здійснюють щоденні поїздки.

64% шляхів мережі ЄвроВело вже розроблені і повністю облаштовані, на них встановлена навігація відповідно до національних стандартів чи стандартів ЄвроВело, частина з них



навіть пройшла перевірку та отримала відповідний сертифікат.

Близько третини мережі ЄвроВело все ще знаходиться в стадії розробки або планування. Облаштування цих маршрутів – амбітна мета, яку Європейська федерація велосипедистів (ЄФВ) планує досягти до 2030 року. Загалом до 2030 року залишилося розробити 31 143 км маршрутів ЄвроВело, тобто близько 3 500 км на рік.

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

МЕРЕЖА ЄВРОВЕЛО

ЄвроВело – живий проєкт. З кожним роком покращується загальна якість велошляхів, що є частиною мережі, та облаштовуються нові ділянки завдяки скоординованим зусиллям ЄФВ та мережі національних координаційних центрів і координаторів ЄвроВело.



ЄвроВело йде в ногу з часом. Починаючи з 2022 року на вебсайті www.EuroVelo.com доступні для завантаження GPS треки шляхів. Це значно полегшує організацію велоподорожі, економить подорожничий час і додає комфорту.

Важливо, що мережа ЄвроВело виступає основою для велосипедного туризму по всій Європі, що дозволяє країнам використовувати ці шляхи як орієнтир для розвитку суміжних національних, регіональних і місцевих велосипедних мереж.

Мережа також сприяє розвитку велосипедного туризму та місцевої економіки і стимулює трансформації туристичного сектору в більш екологічний, здоровіший та інклюзивніший.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



МЕРЕЖА ЄВРОВЕЛО В УКРАЇНІ

Один із велошляхів ЄвроВело, а саме ЄвроВело 4 проходить і по території України. Він починається з французького міста Роскофф і закінчується в місті Київ.



ЄвроВело 4 пролягає через сім країн і складає 5100 кілометрів.

Нитка велошляху проходить через території Франції, Бельгії, Нідерландів, Німеччини, Чехії, Польщі та України.

На подорожуючих велосипедистів, які долають велошлях ЄвроВело 4 із заходу на схід чекає видатна середньовічна архітектура, динамічні міста та «уроки» історії.

А ті, хто шукають усамітнення, можуть втекти від натовпу на північному узбережжі Франції чи в Богемському лісі. Цей велошлях настільки різноманітний, що важко визначитись, з чого почати.

ЄвроВело 4 в Україні проходить чудовим і легким для їзди природним ландшафтом, який пролягає через привабливі та яскраві великі міста, а також невеличкі містечка та гостинні села.

Веломандрівка цим велошляхом – це чудовий спосіб зануритися у справжню українську культуру та гостинність, а також дізнатися про різні періоди історії України.

Українська частина ЄвроВело 4 починається від пропускного пункту Шегині Львівської області на кордоні з Польщею, де можна перейти кордон пішки, а значить і з велосипедом.

ЄвроВело 4 охоплює шість областей:

Львівську
Тернопільську
Рівненську
Хмельницьку
Житомирську та
Київську.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Center
for social
and business
initiatives of Yaremche



KOSTI
TRAS
PREFOVSKÁ
BICYKLOVÁ
SKUPINA



МЕРЕЖА ЄВРОВЕЛО В УКРАЇНІ

ЄвроВело 4 проходить через шість обласних центрів і такі населені пункти:

Шегині – Львів – Бережани – Тернопіль –
Почаїв – Кременець – Острог – Шепетівка
– Полонне – Житомир – Радомишль –
Макарів – Ірпінь – Київ.



Загальна протяжність української ділянки ЄвроВело 4 складає понад 700 км.

Нитка української частини ЄвроВело 4 складається з таких проміжних ділянок:

- Шегині-Львів (79 км)
- Львів-Золочів (68 км)
- Золочів-Кременець (101 км)
- Кременець-Острог (77 км)
- Острог-Полонне (82 км)
- Полонне-Житомир (97 км)
- Житомир-Радомишль (71 км)
- Радомишль-Київ (104 км)

Західноєвропейська частина велошляху (до кордону з Україною) вже існує в природі, ознакована і відповідним чином облаштована. Черга — за Україною. Для того, щоб українська частина велошляху була на рівні з європейською, потрібно багато чого зробити. Перш за все, необхідно розробити детальний вело-маршрут і затвердити його на рівні профільних органів управління та

місцевих органів влади. Далі, де це необхідно, прокласти велошлях в природі, встановити навігацію тощо.

Європейська федерація велосипедистів, координатор мережі ЄвроВело, не приймає рішення стосовно нитки велошляху на території окремих держав, це роблять національні координатори у співпраці з зацікавленими сторонами. Натомість ЄФВ розробила низку вимог до велошляхів, які належать до цієї мережі.

Згідно з цими вимогами:

велошлях має мати якісне тверде покриття - наявне або заплановане
він може проходити місцевими дорогами з незначним автомобільним рухом, або окремо створеними велодоріжками
велошлях повинен проходити населеними пунктами, які мають елементи туристичної інфраструктури: готелі, ресторани, наземний транспорт тощо.

Населені пункти мають бути розташовані на відстані не більше 70-100 км (комфортна для велосипедистів денна відстань).



EuroVelo 4

Central Europe Route

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



НАСТАНОВИ ЄВРОВЕЛО З ПРОЦЕСУ ПЛАНУВАННЯ ВЕЛОШЛЯХІВ

Для того, щоб уніфікувати підходи у влаштуванні велошляхів ЄвроВело у всіх країнах, де вони пролягають, ЄФВ розробила настанови з процесу планування велошляхів, яких рекомендовано дотримуватись усім, хто займається ЄвроВело.



Настанови з процесу планування веломаршрутів мають на меті:

- визначити елементи та мінімальні вимоги до маршрутів ЄвроВело
- пояснити обов'язкові та необов'язкові дії для проєктів розвитку маршрутів ЄвроВело.

Мережа ЄвроВело використовується велотуристами, які подорожують на далекі відстані, а також місцевими жителями, які здійснюють денні велопоїздки.

Ситуація з потенційними користувачі шляхів ЄвроВело може дещо різнитися на різних маршрутах та відтинках.

При плануванні велошляху ви чітко маєте розуміти, які саме велосипедисти будуть Вашою цільовою аудиторією:

- велосипедисти у велосипедній відпустці, які долають довгі відстані
- велосипедисти на одноденних велопогулянках з метою відпочинку
- велосипедисти, які використовують велосипед як щоденний засіб



пересування чи

- спортсмени та фітнес-велосипедисти.

Принципи вибору та розробки велошляхів

Їх слід розглядати спільно з потребами конкретних груп користувачів.

До принципів, якими Вам необхідно керуватися при виборі та розробці велошляхів належать:

- **безпека**
 - уникайте доріг загального користування із великими обсягами транспорту, який рухається з високою швидкістю
 - забезпечте безпечні розв'язки
 - врахуйте соціальну безпеку
- **привабливість**
 - включіть та об'єднайте велошляхами визначні культурні, історичні та природні пам'ятки, кулінарні або інші атракції, уникаючи непривабливих або заведених територій
- **послідовність та безперервність**
 - забезпечте безперервну інфраструктуру
 - влаштуйте належну навігацію на велошляхах
 - уникайте непотрібних об'їздів
- **комфорт**
 - мінімізуйте перепади висоти

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Принципи вибору та розробки VELOШЛЯХІВ Складові велошляхів ЄвроВело

- забезпечте якісне покриття
- подбайте про належну якість пов'язаних послуг таких як проживання, харчування, ремонт та обслуговування велосипедів тощо.

Складові велошляхів ЄвроВело

ЄФВ визначила обов'язкові складові, про які необхідно пам'ятати, якщо ви вирішили розробляти веломаршрут. До них належать:

- інфраструктура маршрутів - промарковані і прознаковані маршрути вздовж дорог загального користування, велосипедні доріжки, зелені шляхи тощо
- послуги - проживання, харчування, прокат велосипедів, ремонтні майстерні тощо
- маркетинг та просування - веб-сайти, рекламна продукція, бронювання пропозицій тощо
- організація та фінансування - координація зусиль, консолідування фінансування, моніторинг тощо.

Початкове дослідження

ЄФВ радить розпочати процес розробки велошляху з початкового дослідження. Воно повинне включати:

- цікаві для відвідування місця та атракції
- існуючі, заплановані та потенційні маршрути
- існуючі та заплановані послуги
- маркетинг та промоцію
- організацію, підвищення обізнаності та фінансування.

План дій

Для кожного велошляху має бути розроблений план дій, який міститиме інформацію про:

- цільові групи та рівень умов і послуг, які вони очікують
- оцінку різних варіантів та визначення кінцевого маршруту запланованого як усього шляху, так і проміжних ділянок з урахуванням потреб цільових груп та практичних аспектів впровадження
- план послідовних заходів дій з чітко визначеними пріоритетами, черговістю заходів та термінами, необхідними для досягнення бажаного рівня щодо кожного елемента маршруту.

ПРИНЦИПИ ТА КОМПОНЕНТИ ІНФРАСТРУКТУРИ ВЕЛОШЛЯХІВ

Складові велошляхів ЄвроВело Принципи та компоненти інфраструктури велошляхів



- оцінку витрат та необхідних фінансових ресурсів
- головних партнерів та інші організації та особи, визначені відповідальними за конкретні завдання та їхні складові, кроки і формати співпраці.

Під час влаштування велошляху необхідно виконати такі задачі:

- адвокацію та підвищення обізнаності щодо плану дій та його складових
- здійснювати маркетинг та промоцію
- фандрейзінг та пошук фінансування
- вирішення юридичних питань, таких як, зокрема, право власності на землю

- підготовку детальних планів будівельних робіт
- проведення тендерів / державних закупівель для пошуку зовнішніх виконавців, якщо це необхідно
- впровадження кожного компоненту маршруту, зокрема, інфраструктури, послуг, маркетингу тощо
- обслуговування та експлуатацію
- моніторинг використання

Принципи та компоненти інфраструктури велошляхів

Чи не найголовнішим в якісному, безпечному та комфортному велошляху є належна інфраструктура велошляхів.

Принципи, яких потрібно дотримуватися:

- дотримання національних стандартів та вимог до інфраструктури велошляхів



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ПРИНЦИПИ ТА КОМПОНЕНТИ ІНФРАСТРУКТУРИ ВЕЛОШЛЯХІВ

Принципи та компоненти інфраструктури велошляхів



- якщо при ствоєнні інфраструктури велошляхів немає змоги дотриматися стандартів ЄвроВело, потрібні альтернативні маршрути або комбінація з системою громадського транспорту з можливістю перевезення велосипедів

Компоненти інфраструктури велошляхів

- дороги загального користування

Якщо обмеження швидкості перевищує 30 км/год, оптимальна інтенсивність руху менше 500, але не більше 2000 моторизованих транспортних засобів на добу. У виняткових випадках автомобільні дороги загального користування, інтенсивність руху на яких більше 4000 транспортних засобів на добу, можуть використовуватися на тимчасовій основі. Маркування спільних для руху полос, зменшення руху транспорту, заходи зі зниження швидкості руху сприятимуть підвищенню безпеки. У містах та наавтомобільних дорогах з високим рівнем моторизованого руху обмеження швидкості 30 км/год - це найоптимальніше рішення.

- велосмуги, асфальтовані обочини

Велосмуги не повинні розташовуватися поруч із дорогами, навантаження на які перевищує 10 000 одиниць моторизованого транспорту на добу. У виняткових випадках обочина може бути не асфальтованою

- відокремлені велосипедні доріжки
- спільне використання велосипедних і пішохідних доріжок
- мости, метро та тунелі для велосипедистів та / або пішоходів
- «велосипедні вулиці» для інтенсивного велосипедного руху та незначного руху моторизованого транспорту
- сільськогосподарські, лісові та водогосподарські дороги
- «зелені шляхи» – Грінвейз



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



Принципи маркування Складові системи маркування



Принципи маркування:

- маркування маршрутів ЄвроВело має відповідати відповідним європейським та національним стандартам та правилам
- правила маркування ЄвроВело повинні бути інтегровані в національні правила маркування
- знаки повинні бути постійно видимими для велосипедистів
- знаки повинні бути легко зрозумілими
- на основних вузлах і пунктах перетину кордону між країнами має бути наявна вичерпна інформація
- попереджувальна інформація повинна бути розміщена на складних розв'язках
- підтверджуючі знаки повинні бути розміщені після розв'язок
- підтверджуючі знаки повинні бути

- знаки ЄвроВело, у поєднанні з національними та регіональними знаками (обов'язкові)
- дорожнє маркування та знаки (необов'язково)
- інформаційні стенди з інформацією про маршрут для підвищення інтересу до подорожі (необов'язково)
- інформаційні знаки біля цікавих місць, наприклад, для позначення послуг та атракцій вздовж або в ареалі маршруту (необов'язково).

Складові системи маркування:

- вказівні знаки, встановлені на стовпах, вуличних конструкціях, стінах тощо, спрямовують чи підтверджують напрямок і номер маршруту (обов'язково)



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ІНФРАСТРУКТУРА ВЕЛОШЛЯХІВ – ДОРОЖНЄ ПОКРИТТЯ, УХИЛИ ТА УТРИМАННЯ

Дорожнє покриття Ухили Утримання інфраструктури



Дорожнє покриття

- покриття повинно бути придатним для використання велосипедистами з будь-яким типом трекінгових або туристичних велосипедів (обов'язково), і, бажано, швидкісних спортивних велосипедів, дитячих велосипедів та велосипедів з причепами (необов'язково), у різних погодних умовах протягом місцевого велосипедного сезону (обов'язково)
- поверхня дорожнього покриття повинна бути гладкою і достатньо твердою для їзди, тому вона повинна бути асфальтована або покрита іншим твердим матеріалом, таким як бетон, камінь та ін. У виняткових випадках, наприклад, на території природо-заповідного фонду, може бути використаний гравій/щебінь, але він повинен обов'язково бути утрамбований (обов'язково)
- найбільш прийнятним варіантом є асфальтне покриття хорошої якості.

Ухили

- бажано, де це можливо, уникати великих повздовжніх ухилів: понад 6% на довгих ділянках, понад 10% на коротших ділянках (не обов'язково)
- для денних відтинків, що мають більше, ніж 1000 м перепаду висоти (підйому), повинні бути створені альтернативні рішення. До них належать громадський транспорт з послугою перевезення велосипедів або альтернативний маршрут (обов'язково).

Утримання інфраструктури

- перш ніж здійснювати інвестиції та розробляти маршрути, важливо визначити, хто займатиметься технічним обслуговуванням. Відповідальність за утримання інфраструктури залежить від типу інфраструктури та національних правил. Ситуація може відрізнятися на різних відтинках. Плани технічного обслуговування повинні включати обслуговування покриття, чистку покриття та контроль за поширенням рослинності
- необхідно регулярно перевіряти стан інфраструктури та точний маршрут проходження шляху

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



Маршрути ЄвроВело повинні бути безпосередньо пов'язані з можливістю здійснити пересадку на громадський транспорт



Маршрути ЄвроВело повинні бути безпосередньо пов'язані з можливістю здійснити пересадку на громадський транспорт для:

- покращення доступності різних відтинків маршруту
- зниження екологічного впливу від туризму
- забезпечення альтернативних шляхів на гірських ділянках або замість використання доріг загального користування з великою кількістю високошвидкісного моторизованого транспорту
- з'єднання різних відтинків маршруту, розділених, наприклад, морем або іншими перешкодами



Можливі технічні, організаційні та фінансові рішення, а також види послуг громадського транспорту (пором, корабель, поїзд, автобус тощо) будуть різними на різних маршрутах та ділянках.

Проте критерії та дії в кожному конкретному випадку полягають у наступному:

- належне поєднання велоінфраструктури з громадським транспортом з відстанями не більше, ніж 150 км
- належна спроможність перевезення велосипедів громадським транспортом, комфорт та безпека на транспортних засобах загального користування
- справедливі тарифи та надійні умови перевезення велосипедів
- регулярні послуги з перевезення велосипедів
- детальна, регулярно оновлювана інформація про послуги та бронювання, доступна в Інтернеті
- безпечні сховища для зберігання велосипедів та парковки на транспортних розв'язках.

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

Проживання, харчування та атракції Місця відпочинку



Проживання, харчування та атракції

- місця нічлігу мають бути доступними на початку та в кінці кожного денного відтинку - кожні 30 - 90 км (обов'язково)
- їжа та напої (в кафе, пабах, ресторанах тощо) посередині кожного денного відтинку - кожні 15 - 45 км (необов'язково)
- дружні до велосипедистів послуги, що відповідають вимогам відповідних національних схем, наприклад, безпечне зберігання велосипедів, наявність інструментів для ремонту велосипедів, ремонт за ніч, прання та сушка тощо (необов'язково)
- підготовка та покращення поінформованості постачальників послуг з метою формування дружніх до велосипедистів послуг (необов'язково)
- наявність системи категоризації якості послуг для велосипедистів на національному та регіональному рівнях (необов'язково)
- доступний набір різних стандартів послуг, наприклад, послуги з проживання можуть варіюватися

- від кемпінгів до готелів (необов'язково)
- наявність атракцій, наприклад, музеїв, а також туристичних центрів, басейнів та ін. та інформаційних центрів з велосипедними послугами (необов'язково)
- регулярно оновлювана база даних послуг та атракцій.

Місця відпочинку

- необхідно, щоб достатньо місць, які надають послуги з харчування та забезпечення напоями
- послуги з проживання можуть надаватися місцевими підприємствами або громадою
- слід забезпечити захист від сонця та дощу, туалети та питну воду безкоштовно
- можуть бути поєднані з громадським мистецтвом



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



ПОСЛУГИ ВЗДОВЖ ВЕЛОШЛЯХІВ МОНІТОРИНГ КОРИСТУВАННЯ ВЕЛОШЛЯХАМИ



Ремонт велосипедів, прокат велосипедів, зарядні станції, велосипедні центри та служба підтримки
Моніторинг користування велошляхами

Ремонт велосипедів, зарядні центри та прокат станції, служба підтримки

- послуги з ремонту велосипедів можуть надаватися приватними компаніями як комерційні послуги або можуть бути у форматі станції самообслуговування. Вони потрібні з інтервалом не більше 150 км (обов'язково)
- наявний прокат велосипедів та електровелосипедів для велосипедистів на відпочинку / у віддалених районах (необов'язково)
- станції зарядки електровелосипедів можуть надаватися як преміум-сервіс, оскільки це зростаючий сегмент ринку та може залучити нові цільові групи (необов'язково)
- існування велосипедних центрів з широким спектром послуг, зокрема проживання, оренди та ремонту велосипедів, перевезення багажу тощо (необов'язково)
- служба підтримки для надання допомоги велосипедистам у надзвичайних ситуаціях, допоміжні телефонні лінії та технічні рятувальні

служби можуть бути створені у віддалених районах (необов'язково).

Моніторинг користування велошляхами

Принципи:

- кожен моніторинговий захід повинен відповідати правилам моніторингу ЄвроВело, щоб забезпечити можливість порівняння даних у всій мережі

Заходи з моніторингу користування велошляхами включають:

- підрахунок користувачів за допомогою автоматичних лічильників. Він допоможе оцінити ефекти та впливи
- підрахунок користувачів може здійснюватися і вручну, наприклад, на етапі планування, щоб уточнити нитку маршруту
- регулярні опитування користувачів та дослідження ринку для створення нових та вдосконалення існуючих послуг
- робота з даними, передача даних, перевірка результатів та оцінка впливу, генерування оцінок економічних, медичних та інших вигод, а також забезпечення даними для оперативного планування послуг, поліпшення маршрутів тощо.

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Маркетинг, просування та комунікація Елементи та інструменти маркетингу та реклами

Принципи:

- кожна маркетингова та рекламна діяльність повинна відповідати принципам корпоративного дизайну та веб-дизайну ЄвроВело
- загальна інформація повинна бути доступна на європейському, міжнародному (велошляхи ЄвроВело) рівні з докладною інформацією, доступною на національному та регіональному рівнях
- велошляхи повинні бути інтегрованими в існуючі пропозиції та промоційні інструменти
- тимчасові проблеми на велошляхах повинні бути доведені до велосипедистів за допомогою знаків, а також



промоційних інструментів, з чітким поясненням проблеми. Це можуть бути наприклад, погана поверхня, круті ухили або висока швидкість і інтенсивність руху моторизованого транспорту, відсутність послуг, недоступність поромів тощо

- у виняткових випадках ЄФВ може погодити паралельні ділянки маршруту, до прикладу, з обох боків річки. Там, де вони існують, слід чітко інформувати про це цільову аудиторію, зазначаючи відмінності між атракціями на маршруті, умовами маршруту тощо
- відтинки велошляху можна назвати «без автомобілів» тільки у випадку, коли шляхом рухається менше ніж 50 транспортних засобів на день
- з'єднувальні маршрути, які не є частиною мережі ЄвроВело, не можна позначати, як маршрути ЄвроВело на знаках та у промоційних матеріалах.

Елементи та інструменти маркетингу та реклами

- онлайн інформація для кінцевих користувачів. В рамках EuroVelo.com інформація про кожен велошлях подається узагальнено. Детальна інформація доступна на національних або регіональних веб-сайтах.

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



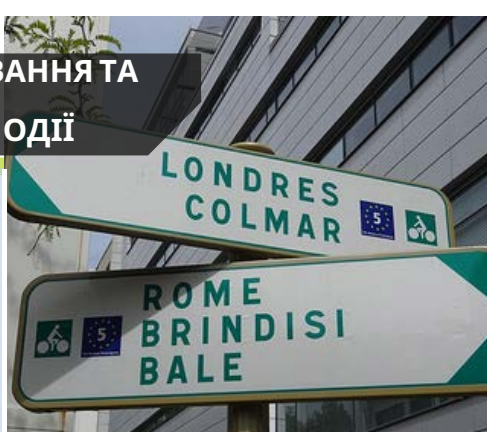
Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



МАРКЕТИНГ, ПРОСУВАННЯ ТА КОМУНІКАЦІЯ ОРГАНІЗАЦІЯ ВЗАЄМОДІЇ

Елементи та інструменти маркетингу та реклами Організація взаємодії



- Для кожного велошляху має бути розроблена власна транснаціональна оглядова інформація згідно технічних правил www.eurovelo.com. Детальна інформація є обов'язковою на веб-сайтах національного рівня або регіонального рівня, як другий пріоритет (обов'язково).
- онлайн інформація для партнерів: EuroVelo.org надає інформацію фахівцям (обов'язково)
- маркетингові плани з визначенням пунктів продажу, цільових груп та цільових ринків для кожного велошляху. Посібники з корпоративного дизайну для просування та комунікації (необов'язково)
- застосунки для смартфонів, аудіо-посібники та соціальні медіа (необов'язково)
- друковані промо-та інформаційні матеріали, такі як путівники, детальні карти, рекламні листівки та безкоштовні карти (необов'язково)
- інтер'єрні та вуличні інформаційні стенди (необов'язково)

- події та презентації на туристичних та велосипедних виставках та ярмарках (необов'язково)
- рекламні кампанії та ознайомчі поїздки для журналістів (необов'язково).

Організація взаємодії

Принципи:

- ЄФВ координує впровадження, забезпечує якість та комунікує маршрут на європейському та міжнародному рівнях
- координаційні центри та координатори ЄвроВело координують та забезпечують впровадження, функціонування та забезпечення якості ЄвроВело на національному рівні
- партнери ЄвроВело можуть брати участь у розробці частини або всього



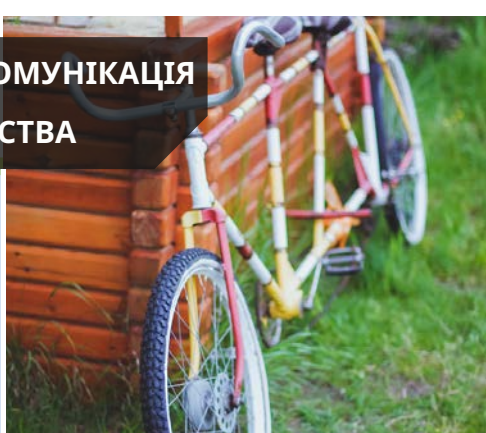
Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

МАРКЕТИНГ, ПРОСУВАННЯ ТА КОМУНІКАЦІЯ ОРГАНІЗАЦІЯ ВЗАЄМОДІЇ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ПАРТНЕРСТВА

Елементи та інструменти маркетингу
та реклами

Організація взаємодії

Рекомендації щодо партнерства



велошляху у співпраці з ЄФВ та відповідним національним координаційним центром / координатором ЄвроВело. Якщо немає координаційного центру або координатора, партнери тимчасово, за згодою ЄФВ, можуть взяти на себе їхню роль

- організація шляхів ЄвроВело має відповідати правилам та стратегіям ЄвроВело та національним стандартам
- організаційна структура повинна враховувати європейські, національні та регіональні правила та етапи розвитку велошляху або його відтинку

Рекомендації щодо партнерства

Важливим для розвитку велошляхів є успішне партнерство:

- кожен партнер повинен виділяти належні ресурси
- слід створити керівну групу, в яку включити осіб, які приймають рішення у відповідних органах влади
- створення окремих робочих груп з питань інфраструктури, послуг,

- маркетингу та промоції, а також для підготовки фахівців
- проведення тренінгів та навчальних поїздок, а також створення потужних команд з числа різних організацій
- система рейнджерів, які діють на волонтерських засадах, є хорошим способом контролювати стан маршрутів та виконувати незначне технічне обслуговування
- підвищення обізнаності, в тому числі адвокація, двосторонні зустрічі, семінари та конференції для інформування та мотивування зацікавлених сторін
- співпраця з місцевим населенням, щоб повідомити про переваги проходження громадою велошляху та уникнення конфліктів, зокрема, з пастухами, мисливцями тощо
- сертифікація велошляху за стандартами ЄвроВело та національними стандартами.

На нашу думку, ці настанови можуть бути дороговказом не тільки для шляхів ЄвроВело, а й для розробки громадами веломаршрутів на локальному та регіональному рівнях, тому ми використали їх у цій публікації.

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



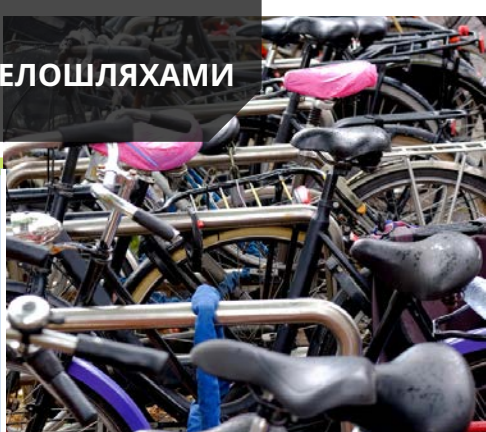
Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



МОНІТОРИНГ КОРИСТУВАННЯ ВЕЛОШЛЯХАМИ

Моніторинг користування велошляхами - це збирання та обробка даних, пов'язаних з велосипедистами, що використовують шляхи ЄвроВело.



Європейська федерація велосипедистів розробила настанови з моніторингу користування велошляхами. Вони стануть в нагоді, коли Ви вирішите здійснити підрахунок користувачів вашим велошляхом.

Поліпшення умов для їзди на велосипеді по всій Європі вимагає інвестицій в нову інфраструктуру та регулярне обслуговування вже існуючих об'єктів.

Необхідно оцінити витрати та вигоди від інвестицій в велоінфраструктуру для того, щоб:

- підвищити їхню ефективність
- обґрунтувати витрати
- переконати зацікавлені сторони і громадськість у їх необхідності

Важливо також мати інформацію та дослідження на європейському рівні для порівняльного аналізу та співставлення результатів, методів, інструментів та інвестицій.

Цей документ має на меті:

- забезпечити надійну та порівняльну інформацію про використання маршрутів

ЄвроВело, яка дає змогу оцінити соціальний, економічний та екологічний вплив роботи, що проводиться на далекобіжних велосипедних шляхах.

- Визначити необхідний мінімальний рівень заходів з моніторингу користування шляхами та методів, які слід застосовувати.

Існує кілька видів моніторингу

- Кількісний моніторинг - автоматичні лічильники, ручний підрахунок
- Якісний моніторинг - інтерв'ю та анкетування



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

Автоматичні велосипедні лічильники Ручний підрахунок



Автоматичні велосипедні лічильники

Автоматичні велосипедні лічильники є ідеальним інструментом для оцінки загальної кількості користувачів на маршрутах ЄвроВело.

Існують різні технічні рішення:

- пневматичні трубки, прокладені поперек дороги
- п'єзоелектричні датчики, вбудовані в проїжджу частину
- індуктивні петлі, вирізані на проїжджій частині
- пристрої, що використовують передану енергію, таку як радарні хвилі або інфрачервоні промені, для виявлення транспортних засобів, що проходять через проїжджу частину
- системи камер з автоматичним розпізнаванням тощо.

Важливо, щоб обране рішення забезпечувало:

- підрахунок цілодобово протягом цілого року
- підрахунок кількості велосипедистів з точністю, що становить принаймні 90%

- чітке розмежування основних типів учасників дорожнього руху, як мінімум між велосипедистами, пішоходами та моторизованими транспортними засобами
- захист від води, пилу (міжнародний захист маркування 69)
- працювало у місці підрахунку на різних поверхнях (асфальт, ґрунт тощо) та за всіх можливих погодних умов (високі та низькі температури, вітер, сніг, дощ тощо).

Ручний підрахунок

Ручний підрахунок є короткостроковим, тимчасовим рішенням у випадку, коли є:

- брак ресурсів для встановлення автоматичних лічильників

В середньостроковій перспективі ручний підрахунок коштує дорожче, ніж автоматичний лічильник, можливо, за винятком деяких країн з дуже низькими витратами на оплату праці.

- об'їзд, який вводиться тимчасово або перед відкриттям нового відтинку для того, щоб оцінити місцеві зміни

У цьому випадку кращим рішенням могли би бути мобільні автоматичні лічильники.

Ручний підрахунок Вибір місць підрахунку



- значна кількість велосипедів з кількома користувачами, наприклад, тандемами, дітьми на спеціальних сидіннях тощо, які зараховуються автоматичним лічильником, як один транспортний засіб
- необхідність калібрування автоматичних лічильників.

У випадку ручного підрахунку:

- підрахунок повинен проводитись з 07:00 годин до 22:00 годин
- підрахунок має відбуватися протягом мінімального періоду 2 тижні на рік принаймні 3 рази на рік

Періоди мають бути підібрані уважно, залежно від кліматичних / туристичних характеристик регіону.

- принаймні 20%, але не більше 40% днів підрахунку повинні припадати на вихідні дні чи звичайні шкільні канікули.



Вибір місць підрахунку

Частота місць підрахунку

Для того, щоб мати надійне джерело інформації, слід розмішувати щонайменше одне місце для підрахунку на денний відтинок подорожі, але рекомендується мати таких місць більше.

У випадку однорідних, рідко використовуваних відтинків, одне місце підрахунку може «закривати» не більше 5 денних відтинків шляху.

Розташування

Щоб мати чітке уявлення про профіль користувачів маршрутів, радимо встановити точки підрахунку в різних умовах, зокрема:

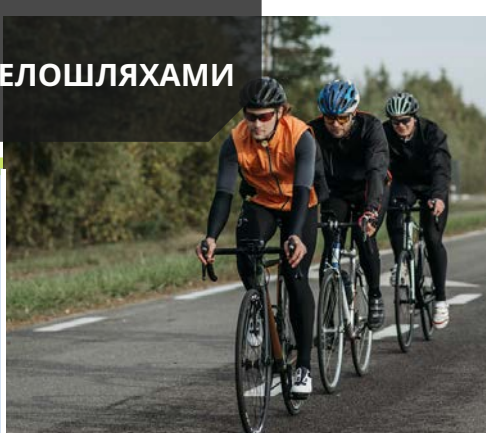
- міських
У центрі основних населених пунктів фіксуються переважно міські велосипедисти, які використовують велосипед для щоденних подорожей.
- приміських

На приміських велошляхах фіксуються велосипедисти які користуються придорожніми маршрутами

- сільських
У сільській місцевості, що оточує населені пункти або за межами будь-якого села, далеко від головних міст, фіксуються

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

Вибір місць підрахунку Якісний моніторинг - інтерв'ю та анкетування



переважно велосипедисти, які їздять велосипедом з метою відпочинку та туризму.

Точки підрахунку

Що стосується точного позиціонування автоматичних лічильників, то рекомендується вибрати місця, де рух та напрямок велосипедистів є безперервними.

Необхідно уникати перехресть, атракцій, зон відпочинку тощо, де велосипедисти можуть зупинятися, розвертатися або об'їжджати лічильник.

Вартість лічильників

Вартість лічильників залежить від обраного технічного рішення та щільності місць підрахунку. Точна кількість лічильників повинна визначатися на основі однорідності маршруту (див. вище).

Обране технічне рішення має бути економічно ефективним.

Крім виконання технічних вимог слід враховувати інвестиції, витрати на технічне обслуговування та ресурси необхідні для організації, що обслуговуватиме лічильник. Витрати залежить від «дружнього» ставлення користувачів.

Якісний моніторинг - інтерв'ю та анкетування

До нього належать:

- короткі опитування
- детальні опитування
- короткі інтерв'ю

Інтерв'ю повинні:

- бути проведені принаймні протягом одного дня на рік на кожному велошляху
- відбуватися в тих самих місцях, де встановлені автоматичні лічильники для підрахунку або проводиться ручний підрахунок
- включати опитування не менше 100 велосипедистів
- бути рівномірно розподіленими протягом дня з 07:00 до 22:00 год.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



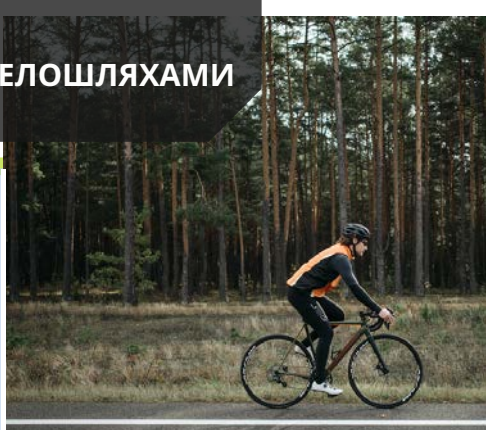
Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



Hungary
Slovakia
Romania
Ukraine

Якісний моніторинг - інтерв'ю та анкетування



Якщо неможливо провести 100 інтерв'ю в одному місці, їх можна провести в декількох місцях. Рекомендується повторювати таке опитування частіше та в більшій кількості місць.

Під час інтерв'ю обов'язково необхідно з'ясувати такі питання:

- мета поїздки на велосипеді: туризм (з нічлігом) одозвілля (денні прогулянки) ощоденна поїздки
- звідки подорожують велосипедисти: країна (NUTS1), регіон (NUTS2), місцезорозташування (NUTS3, NUTS4 або поштовий індекс в межах області)
- скільки коштів витрачають велосипедисти:

Необхідно оцінити вартість поточної поїздки в євро.

Якщо в країні використовується інша валюта, конвертуйте її за середньою ставкою ЄЦБ на день опитування.

Вартість поточної поїздки включає всі послуги:

- транспортні витрати
- проживання
- харчування тощо.

Не потрібно враховувати вартість велосипеда та спорядження, крім ситуацій, коли велосипед було придбано під час поточної поїздки.

- тривалість перебування велосипедистів на маршруті

Зазначте тривалість поточної поїздки:

- менше 30 хв
- 30 хв - 1 година
- 1 година - 4 години
- 4 години - 1 день, за винятком ночі
- 2-3 дні включно 1-2 ночі
- більше 3 днів - 2 ночі.



Якісний моніторинг - інтерв'ю та анкетування



Наступні питання можуть бути включені додатково в коротких інтерв'ю або в детальних анкетах:

- відстань велоподорожі на день і тривалість поточної поїздки в км
- статева та вікова група велосипедистів:

- чоловік / жінка

- вік: 0-14 / 15-35 / 36 -64 / старше 65 років.

Цю категоризацію можна застосувати під час аналізу даних.

- тип транспортного засобу, який велосипедисти використовують для досягнення місця початку / призначення подорожі:

- велосипед

- автомобіль

- автобус

- поїзд

- корабель або пором

- літак.

- види послуг, які велосипедисти використовують або мають намір використовувати під час поїздки:

- проживання

- харчування та напої

- транспорт

- ремонт велосипедів та запчастини

- розваги та культура

- сувеніри.

- наскільки задоволені велосипедисти:
 - дуже задоволені
 - очікування виправдані
 - розчаровані.

Детальна анкета

Детальні опитувальники про подорожі є необов'язковими, але можуть стосуватися таких питань:

- мотивація подорожувати велосипедом:

- причина вибору конкретного маршруту / країни

- улюблена дестинація респондента

- наступна дестинація співрозмовника.

- організація велоподорожі:

- чи є поїздка індивідуальним туром або таким, що організований туроператорами; розмір групи



Якісний моніторинг - інтерв'ю та анкетування

- які джерела інформації та / або інструменти комунікації були використані наприклад, веб-сторінки, довідники, інші велосипедисти тощо.

- Профіль користувача:

- освіта
- дохід
- вікова група
- витрати
- ночівля, проживання
- їжа, напої
- подарунки
 - паливо, вартість автомобіля, стоянка
- витрати на велосипед (винайм та ремонт)
- громадський транспорт
- квитки, карти

У випадку багаторазових опитувань під час підрахунку результатів слід враховувати:

- дні тижня
- будні
- вихідні дні
- шкільні канікули
- період навчання



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

Введення даних, агрегація та розбивка

Формат для введення та збереження інформації

Кожна країна, або у виняткових випадках регіон, повинна розробити власну систему для введення та зберігання детальної інформації.

Європейська база даних може містити лише загальну інформацію, зібрану за тією ж методологією.

Європейська федерація велосипедистів має розробити зручну, безпечну форму онлайн-звітності та інструмент для національних координаційних центрів та координаторів ЄвроВело для звітування про використання та характеристики користувача вздовж маршрутів ЄвроВело.

У випадку підрахунку кількості користувачів (результат підрахунку) очікуваний формат - це розрахована чи прогнозована кількість велосипедистів (абсолютна кількість), тоді як у випадку з профілями користувачів (результат коротких інтерв'ю чи детальних анкет) форматом інформації є відсоток (%) в розрізі різних відповідей.

Рівень розбивки та агрегування

Основною географічною одиницею для надання інформації для європейського рівня має бути велошлях в межах країни. Це означає, що зібрана інформація повинна бути об'єднана до цього рівня.

Основною одиницею часу, за якою повинна бути надана інформація європейській системі, є один календарний рік.

У випадку підрахунку, коротких інтерв'ю та детальних анкет, результати повинні бути об'єднані протягом року і бути зваженими. Для цього необхідно використати відповідну статистичну методологію в залежності від:

- довжини відтинків з різними характеристиками маршрутів



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



Введення даних, агрегація та розбивка



- міський
- сільський
- приміський
- користувачів маршрутів
- туризм
- відпочинок
- мобільність

Завдання та зобов'язання на різних рівнях

Різні учасники моніторингу користування велошляхами мають такі завдання та зобов'язання на різних рівнях.

Європейський рівень:

- створення європейської бази даних, що забезпечує інтерфейс введення даних в режимі онлайн
- агрегування та обробка інформації; публікація щорічного звіту про європейський рівень

Національний рівень:

- використання національних системи для збору та обробки детальної інформації про моніторинг використання

- публікація національних стандартів відповідно до даного посібника
 - звітування та надання інформації для європейського рівня
- опційно:* проведення коротких інтерв'ю та детальне анкетування

Місцевий, регіональний рівень:

- встановлення лічильного обладнання та надання інформації на національний рівень
- опційно:* проведення коротких інтерв'ю та детальне анкетування



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ПРО ЩО ВАЖЛИВО ПАМ'ЯТАТИ ПРИ ВЛАШТУВАННІ ВЕЛОШЛЯХІВ – КІЛЬКА ПРАКТИЧНИХ ПОРАД

Велошляхи – це рекомендовані для велосипедистів шляхи пересування, влаштовані з урахуванням безперервності, безпеки, комфорту та привабливості.



Вони мають проходити вздовж історичних пам'яток, цікавих місць для відпочинку та зручної ночівлі. Ці шляхи мають бути розрахованими на веломандрівників зі звичайними фізичними можливостями, а не на велогонщиків-професіоналів.



Велошляхи мають бути обладнаними спеціальними навігаційними знаками, стендами та картами для велотуристів. Це можуть бути автомобільні дороги загального користування з не дуже інтенсивним рухом автомобілів, а також лісові, польові дороги чи лісові стежки.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



ПОРАДА 1.

Зберіть команду
Неможливо створити добре
продуманий якісний велошлях
наодинці



Звичайно, розробити маршрут може й одна людина, але на це піде багато праці, часу та сил. З командою вийде набагато швидше, тому що процеси будуть відбуватись паралельно.

Чим більше різних людей співпрацює, тим кращий результат. Чим різноманітнішою буде команда, яка над ним працює, тим цікавішим вийде маршрут. І, відповідно, ним скористається більше велотуристів.

У команду варто залучити людей з різними компетенціями: велоактивістів, істориків, місцевих гідів, СММників, логістів, надавачів послуг тощо, щоб кожний і кожна робили посильний внесок у створення велошляху. Задачі дуже різноманітні: це і розвідка території, це і дизайн стендів, це і встановлення навігації, це і адвокація, це і комунікація тощо.

У роботу над велошляхом бажано включити велоактивістів. Для громади вони можуть стати рушіями процесу, у яких є цікаві ідеї і які готові вкласти свою працю. Вони можуть поради команді, якими місцями

краще прокласти маршрут, для яких користувачів він більше підходить. Вони ж після закінчення робіт допоможуть розповсюдити інформацію про велошлях серед любителів велотуризму.

Краєзнавці або місцеві гіді допоможуть підготувати перелік атракцій та опис маршруту, але від них важко очікувати допомоги у виборі доріг, якими пройде велошлях або в організаційній роботі. Власники зелених садиб будуть раді майбутнім клієнтам-велотуристам, але вони можуть не уявляти, які потреби у велосипедистів, які дороги їм краще підходять, які вимоги до логістики маршруту. Власники місцевих магазинів можуть забезпечити окремі товари першої необхідності, до прикладу запасні камери, велопрокати запропонувати велосипеди та, можливо, послуги з ремонту.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ПОРАДА 2.

Співпрацюйте з органами влади

Помічним буде, якщо хтось в команді вміє працювати з GPS навігатором, зможе записати трек для нанесення маршруту на онлайн карти.

Різні члени команди можуть спілкуватися одночасно з декількома зацікавленими сторонами та виконувати кілька різних видів роботи.

Важливо усвідомити, що створення велошляху – справа не однієї людини, а багатьох сторін, які можуть бути вже зацікавлені або зацікавитися співпрацею. Варто поінформувати таких людей про плани створення велошляху та запросити їх до команди.



Співпрацюйте з органами влади

А найкраще – потоваришуйте з чиновниками і пересадіть їх на велосипеди. Часто спрацьовує людський чинник: якщо хтось із тих, хто приймає рішення, особисто поділяє велосипедні цінності, то процес з розробкою, узгодженням, виконанням необхідних робіт відбувається значно швидше.

Зі свого боку представники місцевої влади у команді зможуть допомогти з координацією діяльності різних органів, наприклад, узгодити в поліції встановлення знаків, комунікувати з дорожніми службами щодо необхідності покращити дорожнє покриття тощо.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



ПОРАДА 3.

Знайдіть, що показати і про що розповісти

Без співпраці з місцевою владою та поліцією не обійтися на всіх етапах: під час маркування маршрутів, розміщення знаків, інформаційних стендів, поширення інформації через різні інформаційні ресурси.

Знайдіть, що показати і про що розповісти

На велошляху мають бути цікаві атракції. Загальні фрази на кшталт «гарна природа», «красиві гори» чи «багато історичних пам'яток» ні про що не говорять, і навряд зацікавлять мандрівників.

Природні та архітектурні атракції, «родзинки» саме вашої території, історичні факти, легенди – ось що приваблює туристів у цілому та велотуристів зокрема.

Подумайте і складіть список того, що саме у вашій громаді/районі/регіоні може привабити велотуристів. Співпрацюйте з місцевими істориками та гідами.

Точками тяжіння для велотуристів можуть бути місця, важливі з історичної точки зору, або просто



гарні чи зручні для того, щоб зупинитися та відпочити. Це може бути одне дерево, як, до прикладу «Дідо-Дуб», або споруда - Лінія Арпада, або дерев'яна церква чи гарний краєвид. Загалом цікавим може стати будь-яке місце, де зупиняються туристи, щоб зробити фотографію.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ПОРАДА 3. ПОРАДА 4.

Знайдіть, що показати і про що розповісти

Визначте початкову та кінцеву точку велошляху



Раптом у вашій громаді надто багато різноманітних атракцій і не виходить охопити все одним велошляхом, тоді краще зробити кілька різних тематичних велошляхів, а не намагатися включити все в один. Веломандрівка не має перетворитися для велотуриста на гонку з бажанням побачити все можливе за один раз.

Якщо якийсь цікавий об'єкт розташований в стороні від основної нитки велошляху, допускаються з'їзди із маршруту для його відвідання. Часто велосипедисти можуть проїхати там, де не може проїхати автомобіль, пам'ятайте про це, коли складатимете список атракцій.

Коли в якості атракцій обиратимете будівлі або історичні об'єкти, не забудьте уточнити години роботи. Наприклад, дерев'яні церкви часто закриті поза часом служби, але ключ може бути у тих, хто живе по сусідству. Варто мати їхні номери телефонів, щоб коли туристи доїдуть, змогли зателефонувати та потрапити всередину.

Визначте початкову та кінцеву точку велошляху

Будь-який велошлях має свій початок та кінець. Для правильного визначення цих точок важливою є логістика, тобто як велотуристи зможуть дістатися до початку велошляху та де завершити веломандрівку.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



ПОРАДА 4.

Визначте початкову та кінцеву точку велошляху



Якщо велошлях розрахований на жителів з найближчих населених пунктів, то початок і закінчення мають бути в одному з цих них.

У велошляху, орієнтованому на велотуристів з інших регіонів, необхідно враховувати, як вони потраплять на нього та повернуться додому. В цьому випадку початок та кінець маршруту бажано планувати поряд із залізничною або автостанцією, автозаправкою тощо. При цьому початок маршруту краще розташувати в точці, де менше автотранспорту. Закінчити добре там, звідки більше варіантів поїхати додому.

З логістичної точки зору в нашій країні ще багато непорядкованих питань: проблемним є перевезення велосипедів у потягах, водії автобусів можуть не погодитися перевозити велосипед у багажному відділенні, міжміські автобуси не обладнані спеціальним обладнанням для перевезення велосипедів. Якщо планувати початок або кінець велошляху на автозаправці, де можна залишити автомобіль, на якому

перевозяться велосипеди, слід пам'ятати, що це зручно для автомобілістів і набагато менш зручно для інших веломандрівників.

Вибираючи початкову та кінцеву точку велошляху, бажано вибрати різноманітний пейзаж, щоб велотуристи не нудьгували і не питали, навіщо було сюди їхати. На ваш вибір можуть вплинути тип та довжина маршруту. Наприклад, варто уникати асфальтових доріг при організації зелених або сімейних велошляхів, на які веломандрівники їдуть за чистим повітрям та неспішним відпочинком.

Початок та кінець маршруту на асфальтовій дорозі підійдуть для велошляхів на довгі відстані або маршрутів, метою яких є огляд великої кількості визначних пам'яток та швидкі переїзди від точки до точки.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ПОРАДА 5.

Здійснити трасування та розвідувальний проїзд велошляхом

Трасування велошляху – це вибір доріг, якими він має пролягати. З усього спектру можливих варіантів потрібно вибрати оптимальний та визначити точний маршрут, щоб саме туди спрямувати потік велосипедистів.

Перед трасуванням варто отримати відповіді на кілька питань:

- Наскільки складно пересуватися маршрутом та його окремими ділянками?
- Чи пролягає він по автомобільних дорогах загального користування?
- Якщо так, то як багато проїжджає автомобілів за день?
- Як часто дорогою їздять великі вантажні автомобілі?
- Хто саме користуватиметься велошляхом?

При трасуванні слід враховувати кілька факторів. Один з них – це швидкість руху велосипедистів. Зверніть увагу, що середня швидкість пересування велосипедиста – 15 кілометрів на годину, а з урахуванням зупинок вона зменшується до 10 кілометрів на годину.



На маршруті вихідного дня велосипедист на день може проїхати близько 50 кілометрів і мати можливість зупинитися біля кожної атракції. Таким чином, довжина маршруту на два дні не повинна перевищувати 100-120 км. При розробці велошляху краще орієнтуватися на велосипедистів-початківців, ніж на добре тренованих велосипедистів з великим досвідом їзди на велосипеді. Відстань, яку долатимуть велосипедисти на день, не має бути занадто великою, щоб раптові фізичні проблеми не стали непереборною перешкодою і зіпсували враження від веломандрівки. Для фізично підготовлених велосипедистів відстань на дві доби може досягати 200 кілометрів, а швидкість – 30 кілометрів на годину.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



ПОРАДА 5.

Здійснить трасування та розвідувальний проїзд велошляхом

Інший фактор – це власне вибір самої дороги. Варіантів прокласти велошлях є безліч – асфальтовані та гравійні дороги, ґрунтові польові та лісові дороги і волоки.

В асфальтованій дорозі, яка підходить для велошляху, мають бути поєднані якісне покриття та безпека, тобто не дуже інтенсивний рух моторизованого транспорту і достатньо широкі асфальтовані узбіччя. В окремих випадках велошлях може перетинатися і з великою та завантаженою трасою, але тоді потрібно подбати про безпечне місце для перетину: спеціальний міст, розв'язку або пішохідний перехід.



Лісові та польові дороги і стежки теж підходять для велошляху, але через деякі особливості бажано мати альтернативу. До прикладу, дорога, яка добре проїзна влітку, в дощову погоду може перетворитися у суцільну багнюку. Ліси можуть закрити для відвідування в пожежонебезпечний сезон, поля – переорати, а стежки, якщо їх не використовувати постійно або за ними не доглядати, з часом заростають. Лісові дороги варто перевіряти після вітровалу. Краще уникати стежок з великою кількістю коренів або з великими перепадами висоти.

Якщо частина маршруту пройде гравійною дорогою, то її теж треба перевірити. Якщо гравійна дорога завантажена, автомобілі неминуче підніматимуть пил, що не надто приємно для велосипедистів.

Подібні моменти варто проаналізувати завчасно і прокласти маршрут по-іншому чи знайти об'їзд.

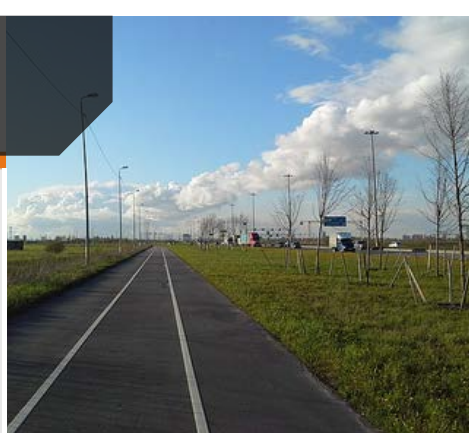
При виборі шляху не варто забувати про вагу багажу, який має мати з собою велосипедист. Якщо маршрут розрахований на один або два дні, то речей у велотуристів зазвичай небагато.

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ПОРАДА 5. ПОРАДА 6.

Здійсніть трасування та розвідувальний проїзд велошляхом

Подбайте про сервіс для велосипедистів



Такі туристи можуть проїхати лісом, полем або стежкою, можуть перейти через потічок і перенести велосипед. Але, якщо велошлях розрахований на три і більше днів, то велосипедисти будуть навантажені значно більше. Тоді неякісна, нерівна чи вузька дорога може стати для них проблемою.

Трасування має відбуватися не віртуально, а реально. Найкращий спосіб трасування – це проїхати маршрут самостійно, щоб його відчувати. Можливо, і не раз, і обов'язково в обох напрямках та за різних погодних умов.

Перед розвідувальним проїздом по маршруту попрацюйте з картами, підготуйте кілька можливих варіантів, візьміть GPS треки у велосипедистів, які вже їздили в тій місцині.

Розвідувальний проїзд необхідний для перевірки якості асфальтованих доріг, прохідності польових доріг та стежок, наявності перешкод та планування альтернативи та нотатки. Фотодokumentування та GPS координати допоможуть вам відкоригувати маршрут за результатами розвідувальних робіт.

Під час розвідувального проходження маршруту надзвичайно важливим завданням є правильне визначення місць розташування та змісту вказівних та інформаційних знаків та маркування. Необхідно зробити перевірочне замірювання шляху, записати GPS координати цікавих об'єктів та місць встановлення знаків, ще раз перевірити попередньо зібрані дані на місцевості.

Не покладайтесь на свою пам'ять або на те, що рік тому ви там 10 разів проїхали, робіть фотографії

Подбайте про сервіс для велосипедистів

Потреби веломандрівників не надто відрізняються від потреб будь-якого іншого виду туристів. Це – вода, їжа, нічліг.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



ПОРАДА 6.

Подбайте про сервіс для велосипедистів



Тому при планування маршруту варто продумати різні варіанти сервісів: для бюджетних велотуристів і тих, хто любить подорожувати з комфортом.

Бюджетна ночівля для велосипедиста – це ночівля в агросадибі, кемпінгу чи наметі. Вам варто переговорити з власниками агросадіб, чи готові вони приймати велосипедистів, забезпечити їм можливість прийняти душ, помити велосипед та надати місце для безпечного зберігання велосипеда під час ночівлі. До прикладу в селі Дубриничі Ужгородського району є хостел **Bed&Bike Dobra Nuč**, де радо приймають велосипедистів.

Веломандрівникам, які надають перевагу ночівлі в наметах, можете запропонувати кілька варіантів розміщення на галявинах чи біля лісу, де зручно поставити намет чи підвісити гамак. Місцина має бути відносно рівною, подалі від доріг з інтенсивним рухом транспорту, поза межами міст і бажано недалеко від місця, де можна набрати води.

На мапу також додати готелі, попередньо дізнавшись, чи готові там

прийняти веломандрівників та забезпечити безпечне місце для зберігання велосипедів. Велосипеди можна зберігати в підсобних приміщеннях або на платних стоянках біля готелів.

Велосипедисти зазвичай намагаються їздити з мінімальною вагою багажу, тому їжу та воду зазвичай купують на місці з розрахунку на 1 день шляху. Позначте на мапі супермаркети, сільські магазини, кафе, та, навіть, автозаправки, де можна поїсти або купити їжу.

По велошляху бажано розташувати навіси або альтанки, де можна сховатися від дощу.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ПОРАДА 6.

Подбайте про сервіс для велосипедистів

Так, в проєкті Байк Акцент встановлено 5 альтанок, де велосипедисти можуть відпочити, перечекати дощ чи перекусити. 4 з них на відтинку м.Ужгород – КПП Малі Селменці (пункт перетину кордону між Україною та Словаччиною) у селах Сторожниця, Тарнівці, Паладь-Комарівці та Малі Селменці. Ще одне місце відпочинку для велосипедистів влаштовано у селі Невицьке, в 10 кілометрах від Ужгорода, на маршруті, яким часто користуються як місцеві жителі, так і велотуристи. Альтанки обладнані навісом, столом та лавицями, є можливість припаркувати велосипед.

Якщо немає змоги встановити спеціальні місця для відпочинку велосипедистів, позначте на карті бесідки, які встановлюють лісники або автобусні зупинка з дахом, які теж можуть слугувати прихистком.

Допоміжним буде, якщо ви позначите на мапі джерела, де можна набрати питну.

Ще одна потреба велотуристів – це можливість поремонтувати велосипед у разі поломки.

Продумайте і позначте на мапі місця, де можна придбати запасні частини та відремонтувати велосипед.

Велопрокат на маршруті важливий, якщо маршрут створений спеціально під нього та розрахований на 2-3 години. Але якщо його довжина 50 кілометрів і більше, велосипедистам буде зручніше проїхати його на власному велосипеді. Водночас, прокат може бути місцем, куди звернуться велосипедисти, у яких раптово зламався велосипед або з'явився незапланований учасник без власного велосипеда.

І, наостанок, позначте місця, де веломандрівники можуть зарядити мобільний телефон.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



ПОРАДА 7.

Погодьте проходження велошляху



Погодьте проходження велошляху

Визначений вами велошлях може проходити землями різних користувачів чи власників. На етапі планування варто перевірити на кадастрових картах, кому належить земля, по якій пролягатиме велошлях, щоб не порушити право власності. Якщо велошлях проходить лісовими дорогами чи стежками, обов'язково заздалегідь повідомте лісників про свої плани, щоб не вийшло так, що ви запланували велошлях, а вони запланували заготівлю лісу. Найкращім було б отримати письмове погодження.

Якщо велошлях пролягає вздовж автомобільних доріг, наміри встановити знаки для велосипедистів потрібно узгодити з дорожніми службами, у віданні яких знаходиться дорога.

Не варто нехтувати питанням погодження, щоб не сталося так, що ви проробили велику підготовчу роботу і не можете її завершити, бо не отримали необхідного погодження. Тому від початку роботи над велошляхом варто проводити

презентацію вашого проєкту у різних дотичних установах та організаціях, і на ранньому етапі отримати листи підтримки та дозволи. Запрошуйте на такі зустрічі представників поліції, дорожньої служби, землекористувачів, органів влади з питань розвитку туризму органів влади.



Bike АссеNT: велосипедна доступність об'єднує території

ПОРАДА 7.

Погодьте проходження велошляху

Це гарна нагода з'ясувати необхідні питання і про потенційні небезпечні ділянки, і про право власності на землю, і про потік велосипедистів, і про встановлення знаків, і про дотичні плани окремих організацій, про які ви можете не знати.

В листі-зверненні щодо погодження велошляху зазначте загальну інформацію: мету його створення, хто займається питаннями влаштування, вкажіть початок та кінець маршруту, зробіть короткий опис, а також поясніть суть свого прохання.

Для обґрунтування влаштування велошляху, використовуйте існуючі стратегії та програми розвитку туризму, посилайтеся на нормативні документи, дослідження та аналізи, існуючі програми розвитку туризму тощо.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



ПОРАДА 8.

Правильна навігація – запорука успіху



Для позначення маршруту на місцевості бажано встановити знаки та здійснити маркування велошляху. Маркування та знакування велошляхів включає:

- встановлення інформаційних стендів з карто-схемами маршруту, принаймні на початку та кінці маршруту, а бажано і вздовж маршруту для опису атракцій
- встановлення вказівників на всіх перехрестях (обов'язково), а також вздовж маршруту
- маркування по всій його протяжності фарбою з нанесенням міток або встановлення інформаційних табличок

До цього моменту ви вже маєте мати заплановану нитку та опис велошляху, здійснили розвідувальний проїзд місцевістю, отримали необхідні дозволи. Прийшов час для створення проєктної документації велошляху, тобто опису маршруту: картосхем,

відстаней з зазначенням місць розташування та текстових форм на вказівниках.

Проєкт знакування та маркування велошляху – це документ, де максимально повно описано, де, які і яким чином встановлювати знаки, інформаційні стенди та наносити маркування.

Проєкт має містити місце розташування, зміст знаків, спосіб встановлення (тип кріплення), зовнішній вигляд. На початку проєкту орієнтовну кількість знаків можна визначити з розрахунку один знак на один кілометр. Точна кількість знаків залежить від частоти перехресть та будь-яких інших шляхів, які можуть



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ПОРАДА 8.

Правильна навігація – запорука успіху



дезорієнтувати велосипедиста. У населеному пункті їх буде більше, щоб користувач маршруту був упевнений, що не збився зі шляху. Якщо велошлях пролягає дорогою, де протягом довгого часу немає перехресть, рекомендується встановлювати знаки і на прямих ділянках, щоб велосипедист відчував, що рухається у правильному напрямку. Рекомендована відстань між знаками орієнтовно 5 км.

В проєктній документації варто зазначити номер стійки, номер знаку, місце встановлення знаку з двома прив'язками: перша прив'язка – фотографія, де треба намалювати (позначити), де саме буде стояти знак; друга – карта з точкою розташування знака та власне сам знак. До проєкту можна також додати знімки панорами та GPS координати.

У проєкті також необхідно вказати, які знаки розміщуватимуть на власних стійках, а які ні. Намагайтеся обійтися обмеженою кількістю знаків на додаткових стійках, плануйте їх там, де це конче потрібно. Очевидно, що вартість стійок здорожить проєкт та в подальшому вони вимагатимуть додаткових зусиль на обслуговування. Якщо встановити їх на узбіччі, вони можуть бути пошкодженими автомобілями, що рухаються автодорогами.

Для правильної навігації надзвичайно важливим є зміст вказівників. В Україні знакування велошляхів регулюється Національним стандартом України «Послуги туристичні. Знакування туристичних шляхів». В цьому документі викладені вимоги до розміру знаку та інформації, яка має бути зазначеною на ньому.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



ПОРАДА 8.

Правильна навігація – запорука успіху

Ви можете ознайомитися зі Стандартом самостійно і взяти з нього усю необхідну інформацію, коли будете працювати над проєктом велошляхів.

Варто зауважити, що частину велошляхів в Україні промарковано за іншою системою, ніж затверджена в стандарті. В цій системі використовуються різні кольори маршруту, на знаках позначається відстань в кілометрах та хвилинах. До прикладу, вперше в Закарпатті, в проєкті БайкАкцент прознаковано та промарковано велошлях Ужгород-Малі Селменці. Оскільки це велошлях довжиною близько 16 кілометрів веде до кордону, в порядку експерименту для знакування використана система, схожа на словацьку, для полегшення орієнтації закордонних веломандрівників. Застосовано червоний колір маркування, на знаках позначено українською та продубльовано англійською мовою відстань до населених пунктів, місць відпочинку та пункту пропуску на кордоні.

Виготовлення та встановлення знаків та інформаційних стендів – одна із найбільших статей витрат. Вам потрібно буде замовити дизайн та виготовлення у тих, хто робить це професійно. Для виготовлення знаків та інфостендів варто вибирати антивандальні довговічні матеріали та способи нанесення інформації. Це зменшить затрати на подальше утримання і відновлення в разі пошкодження.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ПОРАДА 8.

Правильна навігація – запорука успіху

Найменш витратний спосіб – це **маркування фарбою** на природних об'єктах: деревах, камінні, і на штучних об'єктах: опорах електропередачі, стовпах тощо. Технологія нескладна: намалювати мітки певного розміру та виду у місцях, де велосипедисту потрібно зорієнтуватися. Мітки мають бути добре помітними, контрастними, однотипними та легкими у нанесенні.

Мітки зручно та практично наносити не дуже рідкою якісною фарбою, яка з часом не втратить колір, використовуючи пензлик або губку. Найчастіше це білий прямокутник, що створює контрастне тло, із позначенням піктограми – схематичної фігурки велосипеда чи велосипедиста кольором. На поворотах прямокутник доповнюється стрілкою. За бажанням можна використовувати спеціальні позначення для місць зупинки та стоянки, а також кінця маршруту. Зручні та практичні трафарети можна вирізати із пластику або щільного картону.

Дуже важливо, щоб велошляхи були зрозуміло промарковані як для україномовних користувачів, так і для іноземних. Особливо коли частина велошляху проходить віддаленими селами чи територіями, де немає кого запитати чи слабке знання іноземних мов. Тоді навіть незнання мови не дасть загубитись і велосипедист зможе дійхати до потрібної точки.

Знайти гроші на маркування можна, якщо звернутися до місцевого бізнесу, запустити кампанію на одній з платформ краудфандингу, податися на грант. Фінансування також можна закласти у програми розвитку громади.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



ПОРАДА 9.

Запрошуйте веломандрівників. Комунікація та промоція



Коли ваш велошлях готовий, до нього потрібно привернути якнайбільше уваги, тому передостання порада – просувайте велошлях будь-якими доступними способом та каналами комунікації. Почніть з виступів на публічних заходах, конференціях, туристичних виставках та форумах. Зважайте на цільову аудиторію, з якою будете комунікувати, на її потреби та очікування.

Комунікуйте з окремими велосипедистами, велоспільнотами та велорганізаціями, представники яких могли б користуватися велошляхом або зацікавлені розповсюджувати інформацію про нього. Велоспільноти можуть розповісти про маршрут своїм членам та партнерам, організувати веломандрівку. Туристичні фірми можуть створити у спектрі своїх послуг новий продукт.



Поінформуйте агросадиби вздовж велошляху, їхні власники розкажуть про маршрут гостям особисто, за допомогою інфофлаєрів, соцмереж або через сайт. Вони ж будуть зацікавлені запропонувати гостям кілька велосипедів у прокат. Співпрацюйте з веломайстернями, велопрокатами та кафе. Вони зможуть отримати нових клієнтів, якщо допоможуть вам зробити маршрут популярним.



Каналами комунікації можуть бути створені вебсторінка або розміщення інформації на популярних у веломандрівників сайтах, розсилка електронною поштою, спілкування у чатах, месенджерах та соцмережах. Варто поширювати інформацію через друковані та електронні засоби масової інформації. Тематичні маршрути можна просувати через форуми: наприклад про сімейні велошляхи у батьківських спільнотах.

Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ПОРАДА 10.

Докладайте зусиль до утримання велошляху у належному стані



Створений велошлях необхідно обслуговувати, що передбачає підтримку маркування, знакування, елементів інфраструктури, актуальності інформації. До перевірки стану велошляху бажано залучити волонтерів з числа тих, хто часто буває на велошляху чи поруч з ним. Це можуть бути велосипедисти, члени робочої групи або велоактивісти, місцеві жителі, працівники лісгоспу тощо.

Бажано про це з ними домовитись завчасно. В ідеалі, велошлях має бути на балансі в організації-землевласника, але іноді цього важко досягти.

Оновлюйте маркування, ремонтуйте та замінійте пошкоджені вказівники. Не забувайте про оновлення інформації про велошлях та супутні послуги в Інтернеті. Виправляйте трек, якщо з якоїсь причини змінився маршрут.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



«Застрахуйтеся» від недоброзичливців



Будьте готовими, що, навіть, якщо ви робите корисну та важливу для громади справу, на довгому шляху від появи ідеї до влаштування велошляху, знайдуться незадоволені. Вони знайдуть причину, чому ваш проєкт нікуди не годиться, зроблений не там і не так. Підготуйтеся до таких реакцій. Пояснюйте суть вашої ідеї і яку користь отримає від неї громада.

Може статися, що стенди будуть розмальованими, знаки зламаними, місця відпочинку пошкодженими. Будьте готовими і до цього, проведіть роз'яснення серед молоді та місцевого населення. В межах населених пунктів уникнути вандалізму дозволяє близькість до об'єктів, де є камери відеоспостереження.

Не втрачайте віри в те, що ви робите гарну справу, створюйте умови для подорожей екологічно дружнім транспортом – велосипедом.

Сподіваємося, що наші поради та інформація, викладені у цьому посібнику стануть вам у нагоді при влаштуванні велошляхів і популяризації вашої громади як сучасної і дружньої до велосипедистів.

Громадська організація ФОРЗА запрошує громади, які зацікавлені у розвитку велоруку та велотуризму до співпраці. Звертайтеся до нас через електронну пошту admin@forza.org.ua

Більше інформації про проєкт «Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території» на вебсторінці <https://forza.org.ua>.



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території

Українська картосхема



Велосипедний маршрут м. Ужгород – с. Малі Селменці Cycling route Uzhhorod - Mali Selmentsi

УЖГОРОД – МАЛІ СЕЛМЕНЦІ
UZHGOROD – MALI SELMENTSİ

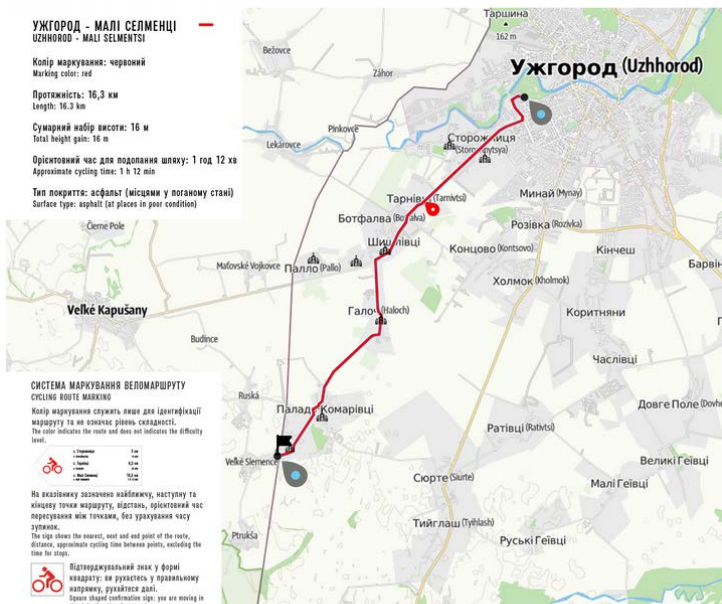
Колір маркування: червоний
Marking color: red

Протяжність: 16,3 км
Length: 16.3 km

Суворий набір висот: 16 м
Total height gain: 16 m

Орієнтовний час для подолання шляху: 1 год 12 хв
Approximate cycling time: 1 h 12 min

Тип покриття: асфальт (місцями у поганому стані)
Surface type: asphalt (in places in poor condition)



СИСТЕМА МАРКУВАННЯ ВЕЛОМАРШРУТУ
CYCLING ROUTE MARKING

Колір маркування служить лише для ідентифікації маршруту та не означає рівня складності.
The color indicates the route and does not indicate the difficulty level.

1. Напрямок
Direction

2. Відстань
Distance

3. Час
Time

4. Висота
Height

5. Шлях
Route

6. Висота
Height

7. Шлях
Route

8. Висота
Height

9. Шлях
Route

10. Висота
Height

11. Шлях
Route

12. Висота
Height

13. Шлях
Route

14. Висота
Height

15. Шлях
Route

16. Висота
Height

17. Шлях
Route

18. Висота
Height

19. Шлях
Route

20. Висота
Height

21. Шлях
Route

22. Висота
Height

23. Шлях
Route

24. Висота
Height

25. Шлях
Route

26. Висота
Height

27. Шлях
Route

28. Висота
Height

29. Шлях
Route

30. Висота
Height

31. Шлях
Route

32. Висота
Height

33. Шлях
Route

34. Висота
Height

35. Шлях
Route

36. Висота
Height

37. Шлях
Route

38. Висота
Height

39. Шлях
Route

40. Висота
Height

41. Шлях
Route

42. Висота
Height

43. Шлях
Route

44. Висота
Height

45. Шлях
Route

46. Висота
Height

47. Шлях
Route

48. Висота
Height

49. Шлях
Route

50. Висота
Height

51. Шлях
Route

52. Висота
Height

53. Шлях
Route

54. Висота
Height

55. Шлях
Route

56. Висота
Height

57. Шлях
Route

58. Висота
Height

59. Шлях
Route

60. Висота
Height

61. Шлях
Route

62. Висота
Height

63. Шлях
Route

64. Висота
Height

65. Шлях
Route

66. Висота
Height

67. Шлях
Route

68. Висота
Height

69. Шлях
Route

70. Висота
Height

71. Шлях
Route

72. Висота
Height

73. Шлях
Route

74. Висота
Height

75. Шлях
Route

76. Висота
Height

77. Шлях
Route

78. Висота
Height

79. Шлях
Route

80. Висота
Height

81. Шлях
Route

82. Висота
Height

83. Шлях
Route

84. Висота
Height

85. Шлях
Route

86. Висота
Height

87. Шлях
Route

88. Висота
Height

89. Шлях
Route

90. Висота
Height

91. Шлях
Route

92. Висота
Height

93. Шлях
Route

94. Висота
Height

95. Шлях
Route

96. Висота
Height

97. Шлях
Route

98. Висота
Height

99. Шлях
Route

100. Висота
Height

101. Шлях
Route

102. Висота
Height

103. Шлях
Route

104. Висота
Height

105. Шлях
Route

106. Висота
Height

107. Шлях
Route

108. Висота
Height

109. Шлях
Route

110. Висота
Height

111. Шлях
Route

112. Висота
Height

113. Шлях
Route

114. Висота
Height

115. Шлях
Route

116. Висота
Height

117. Шлях
Route

118. Висота
Height

119. Шлях
Route

120. Висота
Height

121. Шлях
Route

122. Висота
Height

123. Шлях
Route

124. Висота
Height

125. Шлях
Route

126. Висота
Height

127. Шлях
Route

128. Висота
Height

129. Шлях
Route

130. Висота
Height

131. Шлях
Route

132. Висота
Height

133. Шлях
Route

134. Висота
Height

135. Шлях
Route

136. Висота
Height

137. Шлях
Route

138. Висота
Height

139. Шлях
Route

140. Висота
Height

141. Шлях
Route

142. Висота
Height

143. Шлях
Route

144. Висота
Height

145. Шлях
Route

146. Висота
Height

147. Шлях
Route

148. Висота
Height

149. Шлях
Route

150. Висота
Height

151. Шлях
Route

152. Висота
Height

153. Шлях
Route

154. Висота
Height

155. Шлях
Route

156. Висота
Height

157. Шлях
Route

158. Висота
Height

159. Шлях
Route

160. Висота
Height

161. Шлях
Route

162. Висота
Height

163. Шлях
Route

164. Висота
Height

165. Шлях
Route

166. Висота
Height

167. Шлях
Route

168. Висота
Height

169. Шлях
Route

170. Висота
Height

171. Шлях
Route

172. Висота
Height

173. Шлях
Route

174. Висота
Height

175. Шлях
Route

176. Висота
Height

177. Шлях
Route

178. Висота
Height

179. Шлях
Route

180. Висота
Height

181. Шлях
Route

182. Висота
Height

183. Шлях
Route

184. Висота
Height

185. Шлях
Route

186. Висота
Height

187. Шлях
Route

188. Висота
Height

189. Шлях
Route

190. Висота
Height

191. Шлях
Route

192. Висота
Height

193. Шлях
Route

194. Висота
Height

195. Шлях
Route

196. Висота
Height

197. Шлях
Route

198. Висота
Height

199. Шлях
Route

200. Висота
Height

201. Шлях
Route

202. Висота
Height

203. Шлях
Route

204. Висота
Height

205. Шлях
Route

206. Висота
Height

207. Шлях
Route

208. Висота
Height

209. Шлях
Route

210. Висота
Height

211. Шлях
Route

212. Висота
Height

213. Шлях
Route

214. Висота
Height

215. Шлях
Route

216. Висота
Height

217. Шлях
Route

218. Висота
Height

219. Шлях
Route

220. Висота
Height

221. Шлях
Route

222. Висота
Height

223. Шлях
Route

224. Висота
Height

225. Шлях
Route

226. Висота
Height

227. Шлях
Route

228. Висота
Height

229. Шлях
Route

230. Висота
Height

231. Шлях
Route

232. Висота
Height

233. Шлях
Route

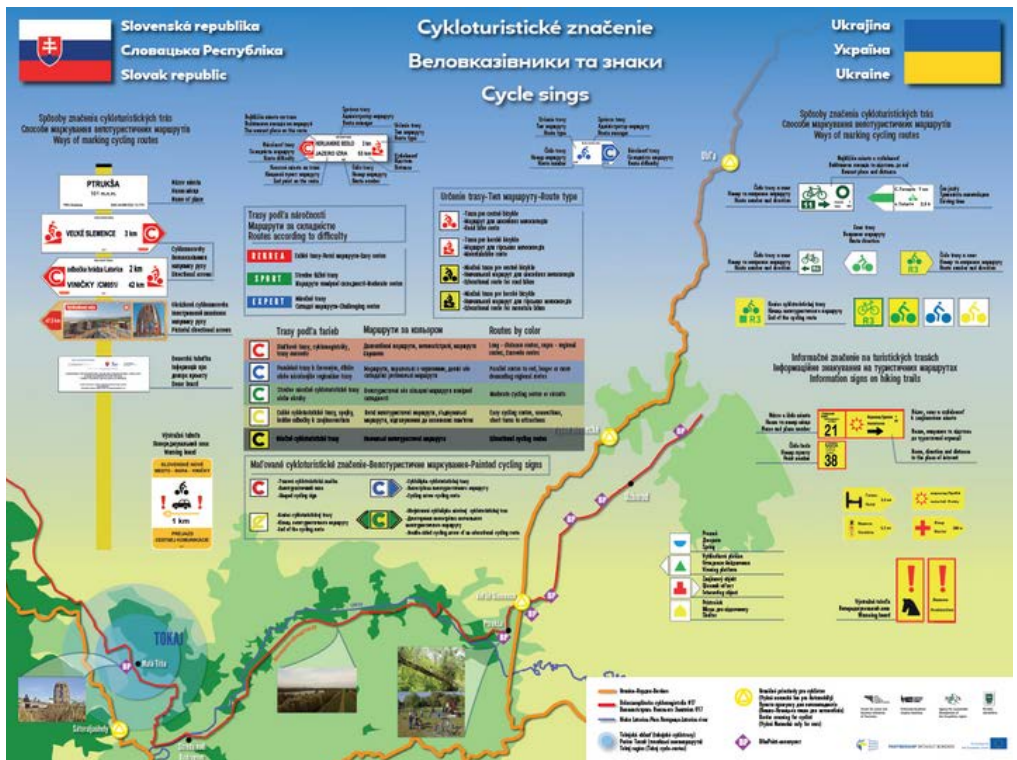
234. Висота
Height

235. Шлях
Route

236. Висота
Height

237. Шлях
Route

Словацька картосхема



Bike AsceNT: велосипедна доступність об'єднує території

ДОДАТОК 3

Маркування шляхів в країнах ЄвроВело (приклади)



Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



КОНЦЕПЦІЯ МЕРЕЖІ ДАЛЕКОБІЖНИХ ВЕЛОСИПЕДНИХ ШЛЯХІВ НА ТЕРИТОРІЇ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ

В рамках проєкту «Bike AcceNT: велосипедна доступність об'єднує території» розроблено концепцію мережі далекобіжних велосипедних шляхів на території Закарпатської області.

Концепція мережі далекобіжних велосипедних шляхів на території Закарпатської області – це документ, що містить текстовий опис та мапи велошляхів з обґрунтуванням їх проходження.

Загальна протяжність описаних і закартованих магістралей далекобіжних велосипедних шляхів у даній Концепції складає 779,4 км. Концепція охоплює територію всієї Закарпатської області і відповідає кожній з двох цілей планування:

- забезпечення транспортного сполучення для місцевих жителів Закарпатської області та
- створення шляхів для маршрутів внутрішнього та міжнародного вело-туриста.

Концепція розроблена з головним фокусом на людині, її безпеці та комфорті щоденного та туристичного подорожування на велосипеді.

Далекобіжні велосипедні шляхи не включають гірські велосипедні маршрути, ані сингл-треки, ані маршрути велозмагань або тематичні веломаршрути, ані подібні до них, веломаршрути спеціального призначення.

Концепція містить не вичерпний перелік велошляхів, а лише головні, або магістральні відтинки, з вищим пріоритетом важливості на рівні регіону (так звані Шляхи першого рівня).

ПОТОЧНИЙ СТАН

- Загальний стан далекобіжних велосипедних маршрутів в Закарпатській області

Далекобіжні велосипедні маршрути в Закарпатській області на даний час відсутні. Разом з тим, сусідні з Закарпаттям регіони (зокрема, Кошицький самоврядний край Словаччини) вже планують велоінфраструктуру в системний спосіб, а саме регіональними мережами. Крім того, мережевий підхід використовується і при плануванні далекобіжних шляхів ЄвроВело, що через певний період обмежить можливість участі українських

КОНЦЕПЦІЯ МЕРЕЖІ ДАЛЕКОБІЖНИХ ВЕЛОСИПЕДНИХ ШЛЯХІВ НА ТЕРИТОРІЇ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ

регіонів у подальшому розвитку ЄвроВело.

- Міжнародні автомагістралі та автомобільні траси, що проходять через Закарпатську область

Внаслідок географічної специфіки автомобільний транспорт має для Закарпатської області більше значення, ніж в інших частинах України, також він значною мірою доповнює залізничну мережу.

Мережа доріг Закарпатської області складається з автодоріг загального користування (загальна довжина - 3347,8 км, в т.ч. з твердим покриттям - 3337,9 км (99,7%), в т.ч. автодороги державного значення - 1100,4 км (32,8%).

Загальна регіональна автодорожня мережа зв'язує область з Угорщиною, Румунією та Словаччиною і, відповідно, через них – із західноєвропейськими країнами. Область, також, має чотири виходи на загальнодержавні залізничні мережі через Карпатські перевали (Ужоцький, Верецький, Торунський, Яблуницький).

- Залізничне сполучення в Закарпатській області

Закарпатська область має 580 км залізничних шляхів (без вузькоколіїних). Загальна регіональна залізнична мережа зв'язує область з Угорщиною, Румунією та Словаччиною і, відповідно, через них – із західноєвропейськими країнами. Область, також, має три виходи на загальнодержавні залізничні мережі через Карпатські перевали (Ужоцький, Верецький, Яблуницький).

- Автобусне сполучення в Закарпатській області

Громадський автомобільний транспорт забезпечується автобусами державних АТП та приватними маршрутними таксі та охоплює більшу частину Закарпатської області. Повноцінні автостанції функціонують не у всіх районних центрах області.

МЕТОДИКА ПЛАНУВАННЯ

Планування здійснювалося згідно та/або з врахуванням наступних вимог:

- вимоги Українського законодавства до визначення та формування велосипедних шляхів
- основні принципи розробки Концепції:
- Екологічна доцільність та сталість
- Економічна доцільність та сталість

КОНЦЕПЦІЯ МЕРЕЖІ ДАЛЕКОБІЖНИХ ВЕЛОСИПЕДНИХ ШЛЯХІВ НА ТЕРИТОРІЇ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ

- Фізична доцільність та сталість
- Сталість користування
- Безперервність
- Безпека
- Привабливість навколишнього середовища
- Додаткові критерії ЄвроВело (згідно з вимогами ЄФВ)

МАГІСТРАЛЬНІ ВІДТИНКИ:

- Чоп-Ужгород-Ужоцький перевал (південно-північний) 122,90 км
- Берегово-Мукачево-Нижні Ворота-Верецький (Середньоверецький) перевал 119,10 км
- Ужгород-Хуст-Рахів-Яблуницький перевал (південний) 272 км
- Ужок-Воловець-Міжгір'я-Колочава-Усть-Чорна-Калини (передгірний) 220,2 км
- Ужгород-Мукачево (з'єднувальний) 45,2 км

ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

1. Дана концепція повинна лягти в основу містобудівного документу, затвердженого обласною радою, яким керуватимуться усі діючі

юридичні та фізичні особи під час створення велосипедних шляхів.

2. Під час розробки далеkobіжних велосипедних маршрутів у жодному з варіантів не вдавалось водночас забезпечити всі вимоги, зокрема не вдавалось забезпечити одночасно вимогу про доступність та безпеку.

3. Шлях проходить різними шляхами, як з низькою інтенсивністю руху автомобільного транспорту так і з середньою та навіть високою, у зв'язку з цим планування є складним.

4. Земельні питання, які слід буде вирішувати під час детального планування окремих шляхів є викликом, пов'язаним також з недостатньою активністю органів місцевого самоврядування в питаннях створення велоінфраструктури.

5. Нерівномірне покриття маршрутів велосипедною інфраструктурою: місцями відпочинку, велодружніми садибами та готелями, веломайстернями.

6. Зазначені альтернативи проходження складних та з високою небезпекою руху ділянок зазвичай вимагають додаткових коштів та особливих рішень у проектуванні шляхів.

Магістральні відтинки далекобіжних велосипедних шляхів на території Закарпатської області



Bike AsceNT: велосипедна доступність об'єднує території



Funded by
the European Union

PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



Використані матеріали

Під час підготовки цього посібника з вдячністю використано матеріали та фотографії

З вебсторінок ЄвроВело: <https://en.eurovelo.com/> та <https://pro.eurovelo.com/>, зокрема

EuroVelo Routes Development Status. Route development report – 2022
(Статус розробки шляхів ЄвроВело. Звіт про розвиток велошляхів – 2022)

Guidance on the route development process (Настанови з процесу планування велошляхів)

Guidance on usage monitoring (Моніторинг користування велошляхами)

З Методичного посібника зі створення велосипедних маршрутів, 2019 рік, підготовленого А. Архипенко, А. Волинець, П. Горбуновим та Є. Хоружим

З архіву ГО «ФОРЗА»

Даний посібник – це практичні поради для громад та велоактивістів, які зацікавлені у влаштуванні велошляхів. Публікація підготовлена Л.Лойко, Головою ГО Агентство сприяння сталому розвитку Карпатського регіону «ФОРЗА»

«Посібник з влаштування велосипедних шляхів. Про що варто знати. Практичні поради для громад» підготовлено та видано за фінансової підтримки Європейського Союзу в проєкті «**Bike AccenT**: велосипедна доступність об'єднує території», що виконується в рамках Програми транскордонного співробітництва ЄІС Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2014-2020 рр.

Зміст цієї публікації є предметом відповідальності Агентства сприяння сталому розвитку Карпатського регіону «ФОРЗА» і в жодному разі не відображає точку зору Європейського Союзу.

Наклад: 250 примірників. Для безкоштовного розповсюдження

