

КОНЦЕПЦІЯ

розвитку велосипедної інфраструктури

Корюківської ОТГ

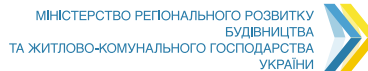


Розроблено:



Асоціація
велосипедистів
Києва

За підтримки:



Матеріал підготовлено в рамках проекту «Зелене світло для велоруку в громадах». Проект реалізується Асоціацією велосипедистів Києва за підтримки Програми для України з розширення прав і можливостей на місцевому рівні, підзвітності та розвитку «U-LEAD з Європою», яка спільно фінансується Європейським Союзом та його країнами-членами Данією, Естонією, Німеччиною, Польщею та Швецією. За зміст публікації повну відповідальність несе замовник.

Зміст

3	1. Географічна довідка
	2. Мета концепції
4	3. Цілі концепції
5	4. Очікувані результати
	5. План реалізації концепції
	5.1 Інфраструктура
	5.1.1 Опис типів маршрутів велосипедного руху. Категорії маршрутів.
7	5.1.2 Вимоги до велосипедної мережі
8	5.1.3 Форми руху велосипедистів
11	5.1.4 Нормативні ширини велосипедної інфраструктури
12	5.1.5 Вибір форми велосипедного руху
12	5.2 Велосипедна навігація
13	5.3 Організація паркування велосипедів
14	5.4 Популяризація велотранспорту
15	5.4.1 Навчання та безпека руху
	5.4.2 Інформування про можливості користування велотранспортом
16	5.5 Збір даних та статистики, пов'язаних з користуванням велосипедом
	5.5.1 Дані стосовно ДТП
	5.5.2 Підрахунок велосипедистів
18	Додаток 1. Загальна схема велосипедних маршрутів ОТГ
21	Додаток 2. Пропозиції з улаштування велосипедної інфраструктури на конкретних вулицях
25	Додаток 3. План розміщення велосипедних парковок біля основних точок тяжіння на території ОТГ
27	Додаток 4. Типові креслення п-подібної стійки та схеми просторового розміщення велосипедних стійок
29	Додаток 5. План заходів з популяризації велотранспорту
30	Додаток 6. Точки підрахунку велосипедистів та бланк підрахунку

1. Географічна довідка

Корюківська міська об'єднана територіальна громада.

Область: Чернігівська

Центр громади: м. Корюківка

Кількість населених пунктів:

1 місто і 39 сіл

Населення: 17511 осіб

Площа: 606,952 км

Паспорт громади:

decentralization.gov.ua/gromada/195



2. Мета концепції

Підвищення мобільності населення ОТГ через запровадження комфортних та безпечних умов пересування велосипедним транспортом



3. Цілі концепції:

1

Покращити умови пересування жителів територією ОТГ. Інтегрувати велосипед в загальну систему транспортної інфраструктури ОТГ як повноцінний вид транспорту. Знизити транспортне навантаження на вулиці та дороги ОТГ шляхом відтоку частини автомобілістів і пасажирів мікроавтобусів на велосипед, знизити інтенсивність автомобільного руху

2

Поліпшити доступність до основних соціальних послуг, які розташовані в центрі ОТГ. Посилити сполученість центру ОТГ з іншими населеними пунктами

3

Визначити засади розвитку велосипедної інфраструктури в ОТГ

4

Стимулювати владу ОТГ розробляти і реалізовувати програми розвитку транспортної інфраструктури згідно з міжнародними критеріями сталого розвитку

5

Надати доступ якомога ширшому колу населення ОТГ, до доступного способу переміщень. Забезпечити рівноправність всіх учасників дорожнього руху, зокрема, найменш захищених категорій населення – дітей, людей з інвалідністю, осіб літнього віку

6

Підвищити безпеку руху на вулицях шляхом зменшення кількості ДТП та зниження швидкості автомобільного руху, зокрема на житлових вулицях – з наданням пріоритету пішоходам і велосипедистам

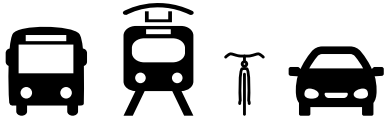
7

Зменшити навантаження на навколишнє середовище через зниження рівня викидів та шумового забруднення при зменшенні інтенсивності автомобільного руху і переорієнтації частини трафіку на велосипед; покращити стан здоров'я жителів ОТГ

8

Створити додаткові можливості рекреації для жителів ОТГ та підвищити туристичну привабливість громади

4. Очікувані результати:



Можливість обирати серед кількох видів транспорту.

Велосипед один з найефективніших видів транспорту на дистанції до 7 кілометрів. Він маневрений, може використовуватися на односторонніх вулицях, у пішохідних зонах. Його паркування займає мало часу, в порівнянні з приватним авто. На нього не потрібно очікувати, як на громадський транспорт. Створення безпечних та комфортних умов для пересування велосипедом дає додаткову можливість жителям обирати, яким транспортом сьогодні дістатись в бажану точку.



Підвищення доступності соціальних послуг.

Жителі матимуть змогу дістатися до основних соціальних послуг з віддалених населених пунктів ОТГ, не будучи прив'язаними до розкладу руху громадського транспорту і незалежно від того, чи мають вони приватне авто



Створення додаткових можливостей для рекреації та туризму.

Жителі матимуть можливість катання велосипедом з рекреаційною метою в межах ОТГ спеціально розробленими та промаркованими для цього маршрутами



Підвищення безпеки руху.

Велосипедна інфраструктура створює чіткі “правила гри” для всіх учасників руху. Велосипедисти розуміють де їх територія, водії попереджені про появу велосипедистів. Зрозумілі правила призводять до більш упорядкованого руху всіх учасників і тим самим підвищують безпеку.



Покращення стану здоров'я жителів ОТГ.

Згідно зі статистикою, велосипедисти на 15% рідше беруть лікарняний та в середньому живуть на 2 роки довше ніж ті, хто не користується велосипедом регулярно. Для людей із сидячою роботою, яка в результаті підвищує ризик ожиріння та інших схожих наслідків, фізичне навантаження, яке створюють щоденні поїздки велосипедом, суттєво знижує ризики проблем зі здоров'ям, як-от високий рівень холестерину, діабет та депресія. Очікується загальне зниження показників серцево-судинних захворювань та хвороб, пов'язаних із проблемами опорно-рухового апарату.



Зниження забруднення повітря та зменшення шумового фону.

Зменшення використання автомобіля завдяки появі велосипеда, як альтернативного транспортного засобу, очікувано зменшить шумовий фон від транспорту.

1. Safety in numbers – halving the risk of cycling. - Surrey, CTC. - Режим доступу (перевірено 04.09.2018): https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/migrated/campaign/ctc_safety_in_numbers_0.pdf
2. Tuxworth B. Quality control // Sport and Leisure, 1986. - Vol. 27, No. 3. - P. 32-33

5. План реалізації концепції

5.1 Інфраструктура

5.1.1 Опис типів маршрутів велосипедного руху. Категорії маршрутів.

Схема велосипедних маршрутів ОТГ знаходиться у Додатку 1 даної концепції. Категорії веломаршрутів було визначено відповідно до німецьких «Рекомендацій з облаштування велосипедної інфраструктури ERA»³.

Категорія 1. Магістральні

Такі маршрути є основою велосипедної мережі. Це швидкісне велотранспортне сполучення, всередині населених пунктів, для повсякденного руху на середні та більші відстані. Велосипедні маршрути категорії 1 пролягають по вулицях та дорогах, якими буде їздити більшість велосипедистів, тому їхня реалізація має бути першочерговою, а якість виконання – найвищою. На загальній схемі веломаршрутів ОТГ їх зображено **червоним** кольором (Додаток 1).

Категорія 2. Другорядні

Це другорядні, підвізні шляхи, якими велосипедисти доїжджатимуть до маршрутів категорії 1. Реалізація маршрутів категорії 2 має другий пріоритет і у більшості випадків доцільна лише після реалізації веломаршрутів 1 категорії. У той

же час керівництву ОТГ варто враховувати потреби велосипедистів на цих вулицях при проведенні ремонтів та реконструкцій, і організовувати рух велотранспорту, не чекаючи появи маршрутів 1 категорії. Другорядні маршрути позначено **жовтим** кольором на загальній схемі веломаршрутів ОТГ (Додаток 1).

Рекреаційно-туристичні маршрути

Це маршрути для відпочинку та рекреації, розташовані у зелених зонах населених пунктів та поза ними. На загальній схемі веломаршрутів ОТГ їх позначено **зеленим** кольором (Додаток 1). Реалізація рекреаційних велосипедних маршрутів доцільна за умови, що до них можливо доїхати на велосипеді від місця проживання людей, для цього потрібна мережа маршрутів 1 та 2 категорії.

Приміські маршрути

До приміських маршрутів належать ті, що сполучають центр громади з іншими населеними пунктами у радіусі 15 км, або 40-хвилинної доступності на велосипеді. Між цими населеними пунктами та центром ОТГ існують тісні зв'язки, що охоплюють всі види економічної та соціальної діяльності. Велосипед має великий транспортний потенціал, наприклад за умов слабого сполучення населених пунктів громадським транспортом, або в вечірній чи нічний час, коли громадський транспорт

3. Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту ERA. - Кельн: Науково-дослідницьке товариство доріг і транспорту, 2011. - Режим доступу (перевірено 10.05.2017): <http://velotransport.info/wp-content/uploads/ERA2010-ua.pdf>

просто не ходить. Приміські маршрути позначено **фіолетовим** кольором на загальній схемі веломаршрутів ОТГ (Додаток1).

5.1.2 Вимоги до велосипедної мережі

Описані нижче вимоги до велосипедних мереж є результатом багаторічного розвитку велоінфраструктури у успішних, з точки зору велосипедного транспорту, містах. вони взяті з матеріалів європейського проекту PRESTO^{4 5}:

Зв'язність

Інфраструктура для велосипедистів повинна формувати єдине ціле. Крім того, мережа має забезпечувати велосипедистам сполучення між усіма напрямками, особливо – між найважливішими. Під зв'язністю маємо на увазі потребу надати людям можливість їхати кудись на велосипеді у логічному поєднанні з громадським транспортом, або ж можливість здійснювати цілу поїздку на велосипеді. Важливою є можливість легко знайти дорогу та місця для паркування.

Прямолінійність

Це можливість для велосипедиста обрати найбільш прямий маршрут із мінімумом об'їздів. Якщо їхати велосипедом потрібно довше, ніж автомобілем, люди схильні користуватися останнім. Проте якщо розробити швидкий та короткий маршрут для велосипедного транспорту, чимало

автомобілістів надаватимуть перевагу саме велосипеду, який, крім зручності, забезпечує ще й позитивний вплив на здоров'я. Важливо скоротити час і відстань настільки, наскільки це можливо. Інколи транспортні інженери для цього створюють скорочені шляхи між дорогами, дозволяють двосторонній рух велосипедів на дорогах з одностороннім рухом.

Безпека

Ця вимога означає, що велосипедна інфраструктура повинна гарантувати безпеку велосипедистів та інших учасників руху. Велосипедисти є вразливими, оскільки вони пересуваються на одній території з моторизованим транспортом при значній різниці у масі та швидкості. Велосипедист не має зовнішнього захисту, як бампери чи зони деформації.

Комфорт

Ця вимога спрямована на усунення незручностей та затримок. Основними причинами таких незручностей є: 1) Вузькі для проїзду місця; 2) Потреба додаткових фізичних зусиль; 3) Потреба спішуватися або, що гірше, переносити велосипед; 4) Вібрації при їзді від нерівного та неякісного дорожнього покриття.

Привабливість

Велосипедна інфраструктура повинна забезпечувати легку й спокійну їзду на велосипеді. Важливо дослухатися до скарг велосипедистів та реагувати на них відповідними вдосконаленнями інфраструктури, бо як би добре вона не виглядала з технічної точки зору, якщо велосипедисти

4. Розробка транспортної політики з врахуванням велосипедного руху: посібник. - Квітень 2009. - Режим доступу (перевірено 04.09.2018): http://velotransport.info/wp-content/uploads/I-CE_cycling_UA_allinone.pdf

5. Просуваючи велотранспорт. Підручник з велосипедної політики PRESTO. Інфраструктура. - Лютий 2010. - Режим доступу (перевірено 04.09.2018):

http://velotransport.info/wp-content/uploads/UA_PRESTO-Policy-Guide-Infrastructure1.pdf

не хочуть користуватися результатом, така інфраструктура є невдалою. При-вабливість включає такий фактор, як «соціальна безпека». Люди почуваються найбільш безпечно у поживавлених місцях, а потенційних кривдників відлякує присутність перехожих.

Табл. 1. Ознаки якості велосипедної мережі для повсякденного велосипедного руху

Категорія велосипедного маршруту	Плановані швидкості руху, км/год	Максимальні втрати часу через зупинки і очікування на 1 км шляху	Освітлення	Система дорожовказів
Категорія 1 Міське швидкісне велотранспортне сполучення	15 - 25	30 с.	+	+
Категорія 2 Міське основне велотранспортне сполучення	10 - 20	45 с.	+	+
Приміські Міжміське швидкісне велотранспортне сполучення	15 - 30	-	-	+
Якість, якої має бути досягнуто на рівні мережі: - щільність мережі основних сполучень (від 200 до 1000 м) має гарантувати, щоб 90% жителів проживали не далі, ніж 200 м від основного сполучення (категорія 2); - мінімум об'їздів (коефіцієнт об'їзду максимум 1,2 відносно найкоротшої дороги, максимум 1,1 відносно паралельних вулиць магістрального руху); - розчищення від снігу взимку основних сполучень велосипедного руху (принаймні на маршрутах 1 і 2 категорій); - соціальна безпека: оглядовість, видимість і соціальний контроль, або пропозиція відповідних альтернативних сполучень, наприклад, у нічний час.				

5.1.3 Форми руху велосипедистів

Рух велосипедистів вулицями населених пунктів та дорогами між ними можна організовувати в різний спосіб. Вибір форми руху зазвичай залежить від того наскільки активний трафік на вулиці чи дорозі і яка середня швидкість руху транспортних засобів. Чим нижчі обидва ці показники, тим безпечнішою для велосипедистів можна вважати вулицю. За

дуже низької інтенсивності руху і низьких швидкостей для велосипедистів можна взагалі не влаштовувати окремої інфраструктури. Їм буде комфортно рухатися в змішаному потоці з транспортом. Вищі інтенсивності і швидкості вимагають від проектувальників відокремлення велосипедистів від іншого транспорту. Для більш спокійних вулиць підійдуть велосипедні

6. Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту ERA. - Кельн: Науково-дослідницьке товариство доріг і транспорту, 2010. - Режим доступу (перевірено 04.09.2018): <http://velotransport.info/wp-content/uploads/ERA2010-ua.pdf>

смуги, для менш спокійних - велосипедні доріжки. Рух велосипедистів між населеними пунктами необхідно влаштовувати на відокремлених велосипедних доріжках.

Змішаний рух на проїзній частині

Згідно німецьких рекомендацій з організації руху велосипедистів ERA⁷, рух велосипедистів можна організовувати спільно з іншим транспортом, без улаштування відокремленої велосипедної інфраструктури, на вулицях з обмеженням швидкості 30 км/год і нижче, з низькою інтенсивністю руху транспорту.



Велосипедна смуга

Згідно ДБН В.2.3-5:2018 “Вулиці та дороги населених пунктів”⁸ велосипедна смуга - це смуга, призначена для руху велосипедистів в межах проїзної частини вулиці, яка виділена за допомогою дорожньої розмітки, або конструктивно. Згідно будівельних норм велосипедні смуги можуть проектуватися виключно для одностороннього руху. Велосмуги відділяють від проїзної частини і від суміжної смуги для

стоянки за допомогою розмітки 1.1 “Вузька суцільна лінія”. Там, де цю лінію можна перетинати у зонах перехрещень смуг руху, велосмуга позначається пунктирною лінією 1.7 “Переривчаста лінія з короткими штрихами і рівними їм проміжками”. На примиканнях другорядної дороги до головної, та на виїздах з прилеглих територій з високою інтенсивністю руху, а також проблемних зонах слід фарбувати велосмугу у червоний колір (розмітка 1.15) у місці, де велосипедна доріжка перетинає проїзну частину. Для підкреслення цільового призначення велосмуги її слід маркувати піктограмою 1.29 ПДР “Велосипед”. Нормативні ширини велосипедних смуг вказані в Таблиці 1.



Велосипедна доріжка в населених пунктах

Велосипедна доріжка - доріжка з покриттям поза межами проїзної частини, розташована окремо чи суміжно з тротуаром або пішохідною доріжкою, що призначена для руху на велосипедах і позначена знаком 4.12 “Доріжка для велосипедистів” та горизонтальною розміткою 1.29 “Велоси-

7. Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту ERA, п. 3.1 - Кельн: Науково-дослідницьке товариство доріг і транспорту, 2010. - Режим доступу (перевірено 04.09.2018): <http://velotransport.info/wp-content/uploads/ERA2010-ua.pdf>

8. ДБН В.2.3-5:2018 “Вулиці та дороги населених пунктів”, п. 3.6 Режим доступу (перевірено 09.09.2017): http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/06/V235_InBul.pdf

пед”⁹. Нормативні ширини різних типів велосипедних доріжок вказані в Таблиці 1.



Велосипедна доріжка поза населеними пунктами

Велосипедні доріжки поза населеними пунктами необхідно проектувати вздовж автомобільних доріг. Нормативні ширини міжміських велосипедних доріжок вказані в Таблиці 2.



Велосипедно-пішохідна доріжка

Суміжні пішохідна та велосипедна доріжки (знак 4.22) та доріжка для пішоходів і велосипедистів (знак 4.14) – виділений

простір на рівні тротуару для руху пішоходів та велосипедистів. У випадку суміжних пішохідної та велосипедної доріжок зони руху пішоходів та велосипедистів розмежовані розміткою або іншими візуальними способами. Доріжка для пішоходів та велосипедистів означає, що це простір спільного руху для пішоходів та велосипедистів. У такому випадку, перевагу в русі має пішохід. Спільне користування вимагає, щоб швидший (велосипед) пожертвував своїми перевагами заради безпеки вразливіших користувачів (пішоходів). Спільні велосипедно-пішохідні доріжки варто влаштовувати у місцях з дуже низькою інтенсивністю руху пішоходів. Нормативні ширини таких доріжок вказані в Таблиці 1.

Зустрічна велосипедна смуга (контрсмуга)

Зустрічна велосипедна смуга¹¹ на вулиці з одностороннім рухом влаштовується для того, щоб надати велосипедистам можливість руху в обох напрямках такими вулицями. Ширина зустрічних велосипедних смуг ідентична звичайним велосипедним смугам - 1,85 м (1,5 м при реконструкції)



9. ДБН В.2.3-5:2018 “Вулиці та дороги населених пунктів”, п. 3.7 Режим доступу (перевірено 09.09.2017): http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/06/V235_InBul.pdf

10. ДБН В.2.3-4-2015 “Автомобільні дороги. Проектування. Будівництво”, п. 12.1.1 Режим доступу (перевірено 09.09.2017): <https://tinyurl.com/yaz8etl7>

11. ДБН В.2.3-5:2018 “Вулиці та дороги населених пунктів”, п. 5.3.8 Режим доступу (перевірено 09.09.2017): http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/06/V235_InBul.pdf

5.1.4 Нормативні ширини велосипедної інфраструктури

Мінімальні ширини форм організації велосипедного руху мають прийматися в населених пунктах згідно Таблиці 1¹² та поза населеними пунктами згідно Таблиці 2¹³.

Таблиця 1. Мінімальні ширини форм організації велосипедного руху в населених пунктах

Форма організації велосипедного руху	Мінімальна ширина, м	
	Нове будівництво	Реконструкція
Велосипедна смуга	1,85	1,5
Велосипедна доріжка з одностороннім рухом	1,85	1,5
Велосипедна доріжка з двостороннім рухом з обох боків вулиці	2,5	2,0
Велосипедна доріжка з двостороннім рухом з одного боку вулиці	3,0	2,5
Спільна велосипедно-пішохідна доріжка	3,0	2,5

Таблиця 2. Мінімальні ширини форм організації велосипедного руху поза населеними пунктами

Тип велосипедних доріжок	Ширина велосипедної доріжки, м	
	у вільних умовах	у стислих умовах*
Одностороннього руху	2,0	1,0
Двостороннього руху	2,5	2,0
*До стислих відносяться умови прокладання велосипедних доріжок у місцях забудови капітальними спорудами або складного рельєфу.		

12. ДБН В.2.3-5:2018 “Вулиці та дороги населених пунктів”, табл. 5.11 Режим доступу (перевірено 09.09.2017): http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/06/V235_InBul.pdf

13. ДБН В.2.3-4-2015 “Автомобільні дороги. Проектування. Будівництво”, табл. 12.1 Режим доступу (перевірено 09.09.2017): <https://tinyurl.com/yaz8etl7>

5.1.5 Вибір форми велосипедного руху

Державні будівельні норми пропонують обирати форму організації велосипедного руху в залежності від категорії вулиці.

Таблиця 3. Вибір форми велосипедного руху.

Категорія вулиці		Форма організації велосипедного руху			
		Велосипедна доріжка	Велосипедна смуга	Вело-пішохідна доріжка	Змішаний рух на проїзній частині
Магістральні дороги		х			
Магістральні вулиці загальноміського значення	Безперервного руху	х		х	
	Регульованого руху	х	х	х	
Магістральні вулиці районного значення	Регульованого руху	х	х		
Вулиці і дороги місцевого значення	Житлові вулиці	х	х		х
	Науково-виробничі, промислові, комунально-складські зони	х	х		х
	Пішохідні вулиці	х		х	
	Проїзди				х

5.2 Велосипедна навігація

Завданням системи велосипедної навігації – дати можливість велосипедистові знайти своє розташування в загальній системі велосипедної інфраструктури міста та обрати оптимальний маршрут.

Система навігації повинна відповідати наступним критеріям:

- Легко читатися, особливо велосипедистами на ходу, а також людьми із вадами зору
- Використовувати загальнозрозумілу систему символів, знаків та інфографіки;
- Вандалостійкість, стійкість до погодних умов та легкість ремонту або відно-

14. ДБН В.2.3-5:2018 “Вулиці та дороги населених пунктів”, табл. 5.10 Режим доступу (перевірено 09.09.2017): http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/06/V235_InBul.pdf

влення;

- Не заважати проїзду та оглядовості велосипедистам та іншим учасникам руху.

В межах Концепції пропонуються такі основні елементи велосипедної навігації:

- **інформаційні щити уздовж рекреаційних велосипедних маршрутів**, які ілюструють загальну систему веломаршрутів із виділенням маршруту на якому знаходиться людина та показують точку її перебування (Рис..55. Зразок інформаційного щита). Щит повинен розміщуватися так, щоб не заважати проїзду велосипедиста, а його краї повинні перебувати за межами, однак поруч із простором для руху велотранспорту.
- **інформаційні вказівники на транспортних веломаршрутах**, на яких позначаються напрямки та відстані руху до ключових місць призначення (Рис. 56).



Приклад вказівника (Розробка ГО "Агенти змін")



Приклад інформаційного щита на рекреаційному маршруті (Розробка ГО "Агенти змін")

5.3 Організація паркування велосипедів

Велосипедні паковки повинні розміщуватись біля ключових точок тяжіння, такі як: кав'ярні, торговельні центри, заклади освіти, медичні заклади тощо. План розміщення велопарковок біля основних точок тяжіння на території ОТГ знаходиться у **Додатку 3** Концепції. Типові креслення п-подібної стійки та схеми просторового розміщення велосипедних стійок знаходяться у **Додатку 4**.

Існує два основних критерії для вибору типу парковок користувачами велотранспорту:

- **близькість** – велосипедисти воліють залишати свій велосипед найближче до свого місця призначення. Велосипед - це транспорт «від дверей до дверей»;
- **охорона та захист** – велосипедисти паркуватимуть велосипед там, де будуть впевнені, що його не вкрадуть та не пошкодять.

Короткотривале (гостьове) паркування

У цьому випадку близькість та швидкість є більш важливими, ніж охорона та безпека. Час на паркування також потрібно мінімізувати, тому слід уникати складних конструкцій чи обліково-пропускних систем. Зазвичай такі види паркування пасують для магазинів, громадських установ, де відвідувач не проводить багато часу. Класична П-подібна стійка є оптимальною.



Велопарковка для тимчасового зберігання велосипедів.
Нідерланди.
Фото. Вадим Денисенко

Довготривале зберігання (для співробітників, перехоплюючі паркінги)

Тут навпаки, охорона та захист є важливішими за близькість та швидкість паркування. Такі види парковок пасують для пересадкових вузлів громадського транспорту, а також біля місця проживання та роботи. Інколи в таких місцях можна залишити велосипед на ніч або на кілька днів. Такі парковки слід влаштовувати біля вокзалів, міжміських автостанцій. Захист від непогоди та нагляд є вирішальними для довготривалого паркування велосипедів.



Крита велопарковка для співробітників міської ради.
Словаччина.
Фото. Вадим Денисенко



Перехоплюючий паркінг на вокзалі. Нідерланди.
Фото. Вадим Денисенко

5.4 Популяризація велотранспорту

Одночасно з розвитком велоінфраструктури має проводитися популяризація велоруку, велосипеда як засобу пересування доступного, економічно ефективного і корисного з точки зору екології міста і здоров'я людей. План заходів з популяризації велотранспорту знаходиться у Додатку 5 даної концепції.

Головним завданням є проінформувати про всі можливості пересування територією ОТГ, серед яких велосипед позиціонується як один із найбільш доступних та зручних видів транспорту, а також спонукати спробувати використовувати велосипед для щоденних поїздок і пересвідчитися у його перевагах.

При розробці та проведенні таких інформаційних кампаній необхідно враховувати чинники, які умовно можна розділити на внутрішні і зовнішні¹⁵:

- **Внутрішні чинники.** Зміна поведінки потребує зміни звичок, а це викликає спротив. Недостатньо лише розповідати

15. Handbook on Cycling. Inclusive Planning and Promotion. Capacity development material for the multiplier training within the mobile2020 project Institute for Social-Ecological Research (ISOE). - Frankfurt am Main/Hamburg, November 2012. - Режим доступу (перевірено 10.09.2018): http://www.mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/M2020_Handbook_EN.pdf

про переваги велосипеда як транспорту. Кожен учасник руху судить на підставі ефективності, зручності, свободи, вартості, або морального задоволення. Люди, які мало їздять велосипедом, вважають таку їзду повільною, небезпечною чи незручною. Люди, що таки спробували велосипед як транспорт, навпаки, здивовані, наскільки це швидко, зручно та безпечно.

- **Зовнішні чинники.** До них належать якість та зручність інфраструктури, погодні умови та рельєф. Такі перестороги з боку потенційних користувачів велотранспорту можливо подолати описуючи типові життєві ситуації і як їх можна вирішити.

5.4.1 Навчання та безпека руху

Важливим завданням для популяризації велотранспорту є проведення публічних кампаній щодо безпеки дорожнього руху з метою зменшення ДТП за участі велосипедистів. Головними питаннями таких кампаній є наступне:

- Велосипед як безпечний та комфортний вид транспорту;
- Видимість велосипедиста на дорозі та їзда у темну пору;
- Підвищення обізнаності водіїв автотранспорту щодо присутності велосипедистів на дорогах та способи взаємодії із ними;
- Підвищення уваги велосипедистів на дорогах та поведінка у складних дорожніх ситуаціях;
- Безпека їзди під час дощу або за інших погодних умов;
- Догляд за велосипедом.

Важливою є робота з дітьми, де їх навчають безпеці та правилам користування

велоси-педом у місті. Це перспективний напрямок промоції велотранспорту адже діти – майбутні користувачі велотранспорту у місті. Така робота повинна впроваджуватися у шкільну навчальну програму за участі дітей, вчителів та батьків. Додатковими заходами на початковий період можуть бути окремі курси в позакласний час. Такі курси можуть проводити громадські організації, які працюють у напрямку популяризації велотранспорту. Курси повинні розглядати наступні питання:

- Керування велосипедом;
- Передбачення різних дорожніх ситуацій;
- Способи взаємодії з іншими учасниками руху.

5.4.2 Інформування про можливість користування велотранспортом

Інформування щодо можливостей користування велосипедом може проходити в межах різних цільових промокампаній, спрямованих на демонстрацію переваг користування велосипедом у повсякденному житті.

- **Велосипедом на роботу** – заохочення ранкових та вечірніх подорожей велосипедом у пікові години має багато позитивних ефектів, серед яких: зменшення заторів та навантаження на інфраструктуру, зменшення попиту на автомобільні парковки, спонукання до фізичних вправ, що сприяє здоров'ю та командному духу серед співробітників;
- **Велосипедом до школи** – може викликати суперечливу реакцію. З одного боку, для дітей молодших класів їздити велосипедом до школи вважається небезпечним. З іншого боку, повсякденна

- Їзда на короткі відстані до школи на велосипеді сприяє звиканню до дорожнього руху, а також виховує почуття незалежності, відповідальності та здорового способу життя, а водії звикають до присутності різних учасників дорожнього руху. Вирішенням проблеми безпеки може бути заохочення батьків супроводжувати дітей по дорозі до школи.
- **Велосипедом за покупками** – такі поїздки мають один із найбільших потенціалів, однак їх суттєво недооцінюють. Причиною слугує упередження, що велосипедом не можна перевозити більшість вантажів. Однак дослідження в інших країнах показали, що 70% покупок – це покупки до 5 кг, які легко можна помістити на велосипед. Тому ця кампанія має бути вигідною і для власників магазинів. Важливим для успіху є наявність велопарковок біля магазинів. Вигоду від такої кампанії особливо повинні отримати торговці у пішохідних зонах.
- **Велосипед для спорту, туризму та відпочинку** – підтримка користуванням велосипедом для спорту та відпочинку сприяє переходу до їзди на велосипеді і в повсякденній практиці. Особливо це стосується локального велосипедного туризму на території ОТГ.

5.5 Збір даних та статистики, пов'язаних з користуванням велосипедом

Збір даних та статистична інформація є тією основою, підґрунтям, на яких має базуватись прийняття будь-яких рішень щодо розвитку ОТГ. Якщо говорити про

статистику у сфері транспорту, то Державний комітет статистики України збирає лише економічні підсумки роботи транспорту (кількість вантажних та пасажирських перевезень) загалом по Україні, не виокремлюючи навіть столицю.

5.5.1 Дані стосовно ДТП

Важливим інформаційним джерелом для прийняття рішень по розвитку велоінфраструктури є дані стосовно ДТП, в тому числі, за участі велосипедистів, які збирає та оприлюднює Патрульна поліція України. Аналіз ДТП за участі велосипедистів дає важливу інформацію щодо місць з підвищеним ризиком ДТП у велотранспортній мережі і, таким чином, допомагає прийняти рішення для усунення причин та факторів ризику на цих ділянках.

5.5.2 Підрахунок велосипедистів

Дані про потоки велосипедистів та вплив появи нової інфраструктури на користування велотранспортом є дієвим інструментом у прийнятті рішень про виділення ресурсів на розбудову веломережі.

Підрахунки потоків велосипедистів можуть проводитися відповідними управліннями органів місцевого самоврядування, навчальними закладами транспортного спрямування чи зацікавленими громадськими організаціями. Заміри можуть покривати ряд наступних питань:

- Статевий розподіл користувачів велосипедів;
- Форма їх одягу (спортивний одяг та шолом чи звичайний одяг);
- Відмінності у поїздках у будні та вихідні дні;
- Переважний стиль їзди (їзда по дорозі чи по тротуару);

- Кількість велосипедистів на вулиці, залежно від наявності / відсутності на ній велосипедної інфраструктури.

Варто зазначити, що такі підрахунки на початкових етапах збору даних можуть відбуватися вручну, без спеціального обладнання, силами волонтерів. В подальшому для проведення підрахунків можуть використовуватися камери спостереження, автоматизовані лічильники. Важливо розуміти, що такі підрахунки відображатимуть динаміку змін кількості користувачів велотранспорту на певних перехрестях вуличнодорожньої мережі. Абсолютних даних по кількості велосипедистів та велопоїздок такого роду підрахунком давати не буде.

Бланк підрахунку знаходяться у **Додатку 6** даної концепції.

Додаток 1. Загальна схема велосипедних маршрутів ОТГ



Детальна мапа за посиланням -

https://drive.google.com/open?id=1BTrbiVJrPMAETv_kepXQRTwGIWD9eCU_&usp=sharing

Календарний план реалізації велосипедних маршрутів

Транспортні маршрути				
	Перша категорія	Друга категорія	Часовий проміжок	Відповідальний
Маршрут 1. вул. Предзаводська - вул. Червонохутірська	так		2019-2020	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 2. вул. Шевченка	так		2019-2022	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 3. вул. Червонохутірська-1-й пров. Шевченка	так		2019-2022	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 4. пров. Індустріальний - вул. Індустріальна	так		2019-2022	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 5. вул. Слов'янська	так		2019-2021	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 6. вул. Вокзальна - вул. Чернігівська	так		до 2023	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 7. вул. Вокзальна	так		до 2025	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 8. вул. Зарічна	так		до 2025	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 9. вул. Бульварна - пров. Бульварний	так		до 2026	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 10. вул. Ринкова		так	2019	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 11. вул. Соборна		так	до 2028	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 12. вул. Галини Костюк		так	до 2028	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 13. вул. Шевченка (на Наумівку)		так	до 2028	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Маршрут 14. вул. Садова		так	до 2028	Виконавчий комітет Корюківської міської рад

Для рекреаційно-туристичних маршрутів передбачено влаштування маркування, дороговказів та покращення якості дорожнього покриття

Рекреаційні та приміські маршрути				
	Рекреаційні	Приміські	Часовий проміжок	Відповідальний
Маршрут рекреаційний 1. Бреч - Трудовик	Так		До 2020	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Наумівка - Корюківка		Так	2024-2028	Виконавчий комітет Корюківської міської рад
Тютюнниця - Корюківка		Так	2024-2028	Виконавчий комітет Корюківської міської рад

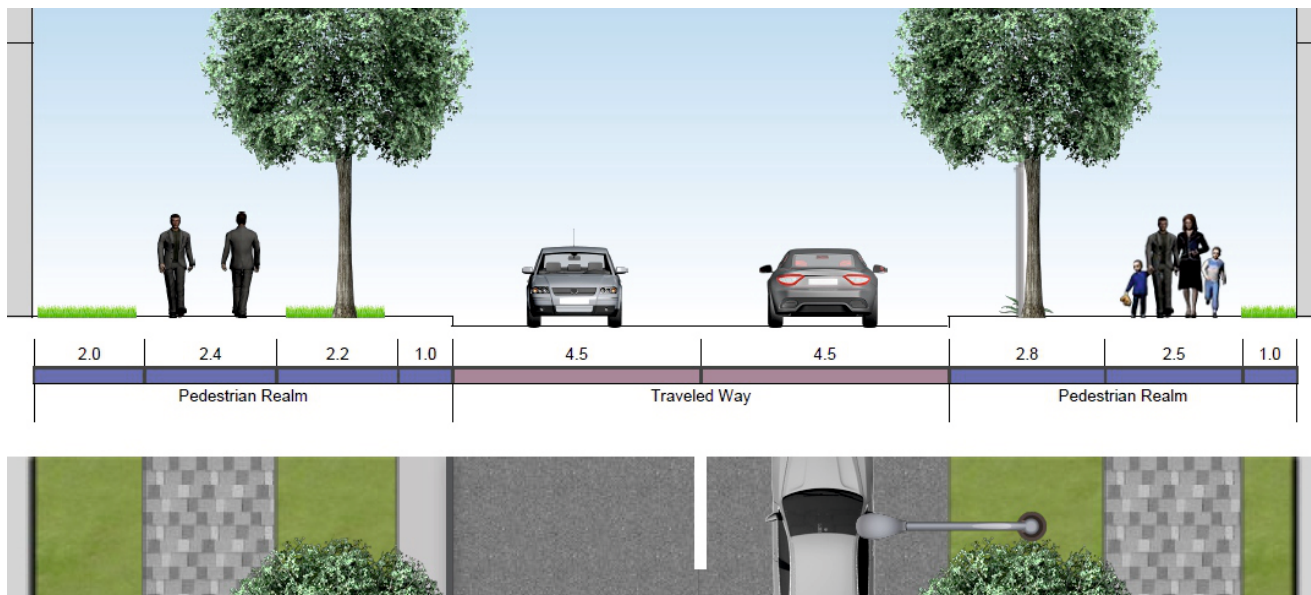
Вулиці задіяні у маршрутах

Маршрути категорії 1	Маршрути категорії 2	Рекреаційні та приміські маршрути
вул. Предзаводська вул. Червонохутірська вул. Шевченка 1-й пров. Шевченка пров. Індустріальний вул. Індустріальна вул. Слов'янська вул. Вокзальна вул. Чернігівська вул. Зарічна вул. Бульварна пров. Бульварний	вул. Ринкова вул. Соборна вул. Галини Костюк вул. Шевченка (на Наумівку) вул. Садова	вул. Індустріальна вул. Чернігівська

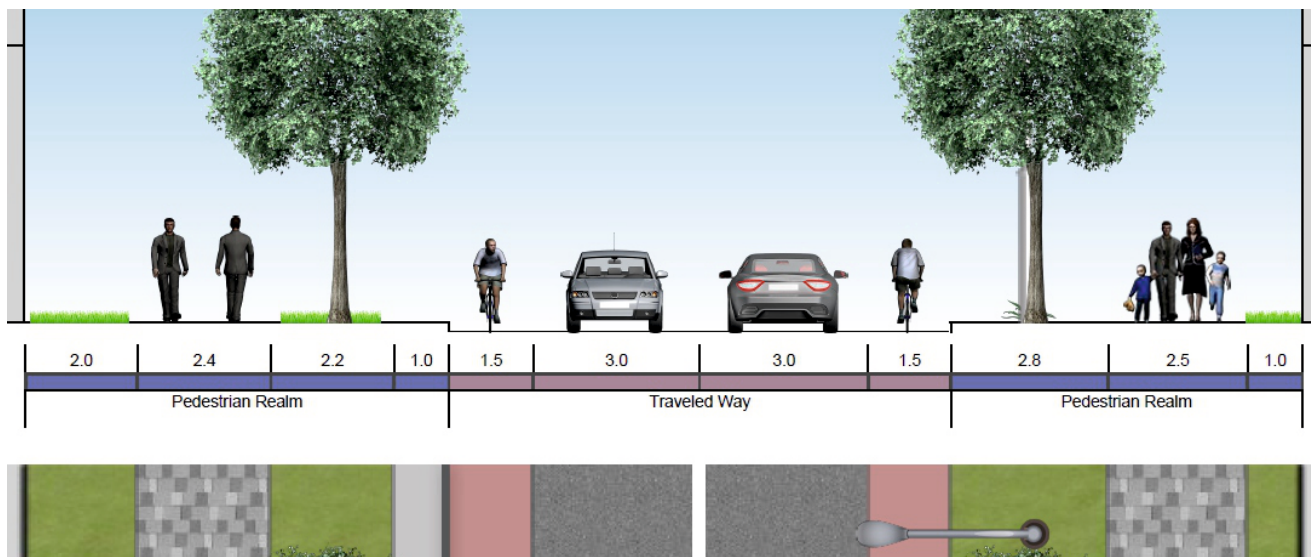
Додаток 2. Пропозиції з улаштування велосипедної інфраструктури на конкретних вулицях

Пропозиція з улаштування велосипедної інфраструктури на вулиці Шевченка.
Загальна ширина вулиці по “червоних лініях” складає 22,9 метри.

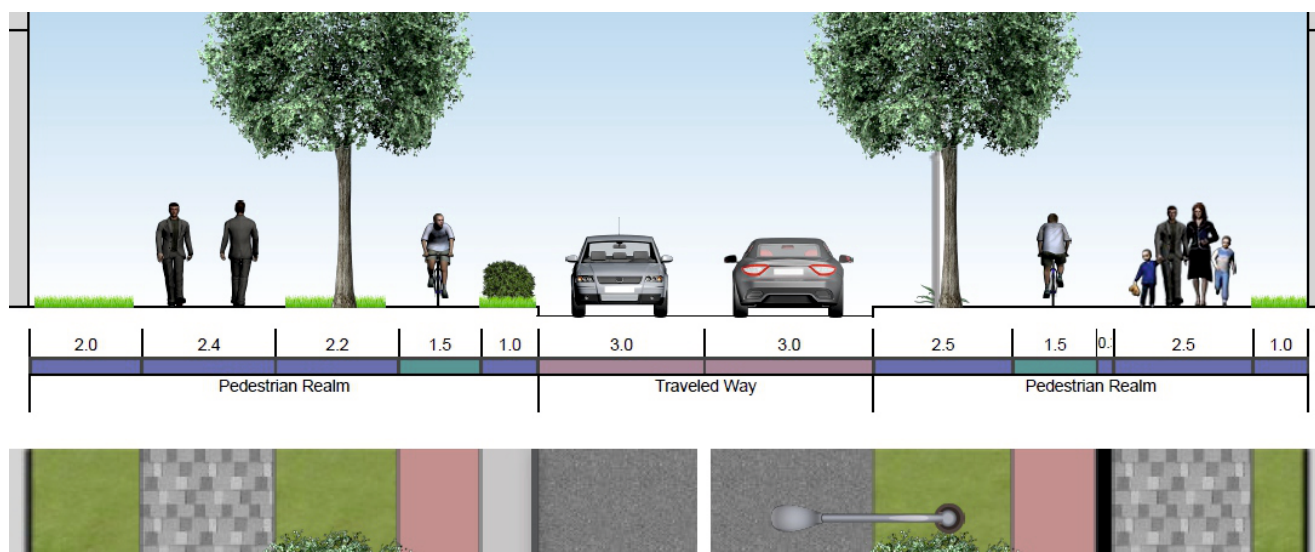
вул. Шевченка. Існуючий стан



вул. Шевченка. Варіант 1 Улаштування велосипедних смуг за рахунок звуження смуг руху авто до нормативних 3,0 метри. Авто паркуються в паркувальних кишенях на зеленій зоні

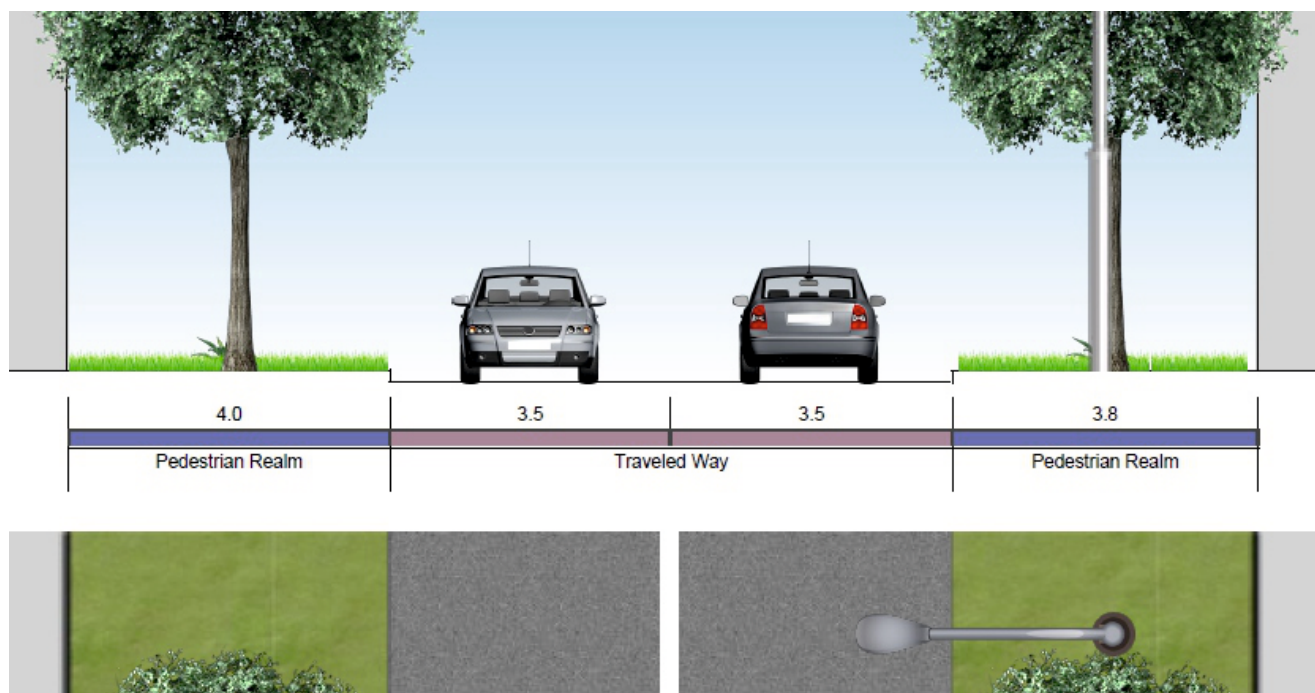


вул. Шевченка. Варіант 2 Улаштування велосипедних доріжок поруч з проїзною частиною або суміжно з тротуаром

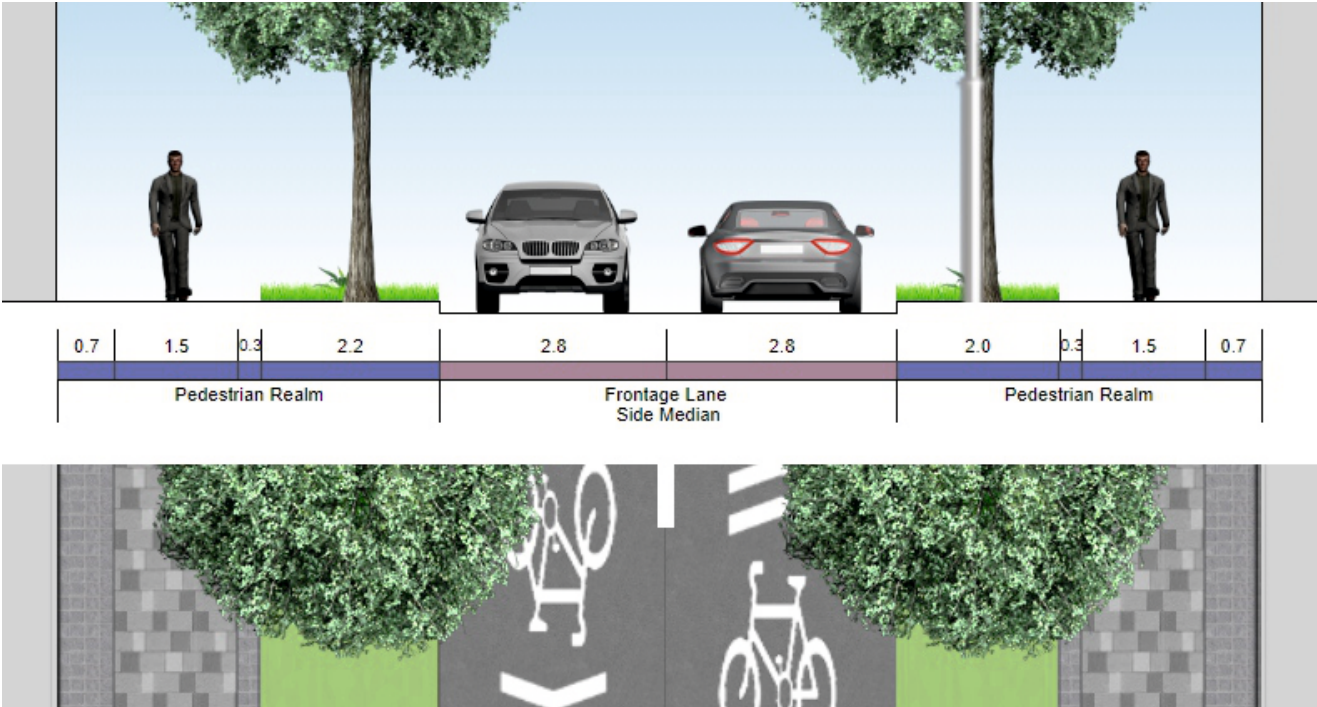


Пропозиція з улаштування велосипедної інфраструктури на вулиці Зарічна. Загальна ширина вулиці по “червоних лініях” складає 14,8 метри.

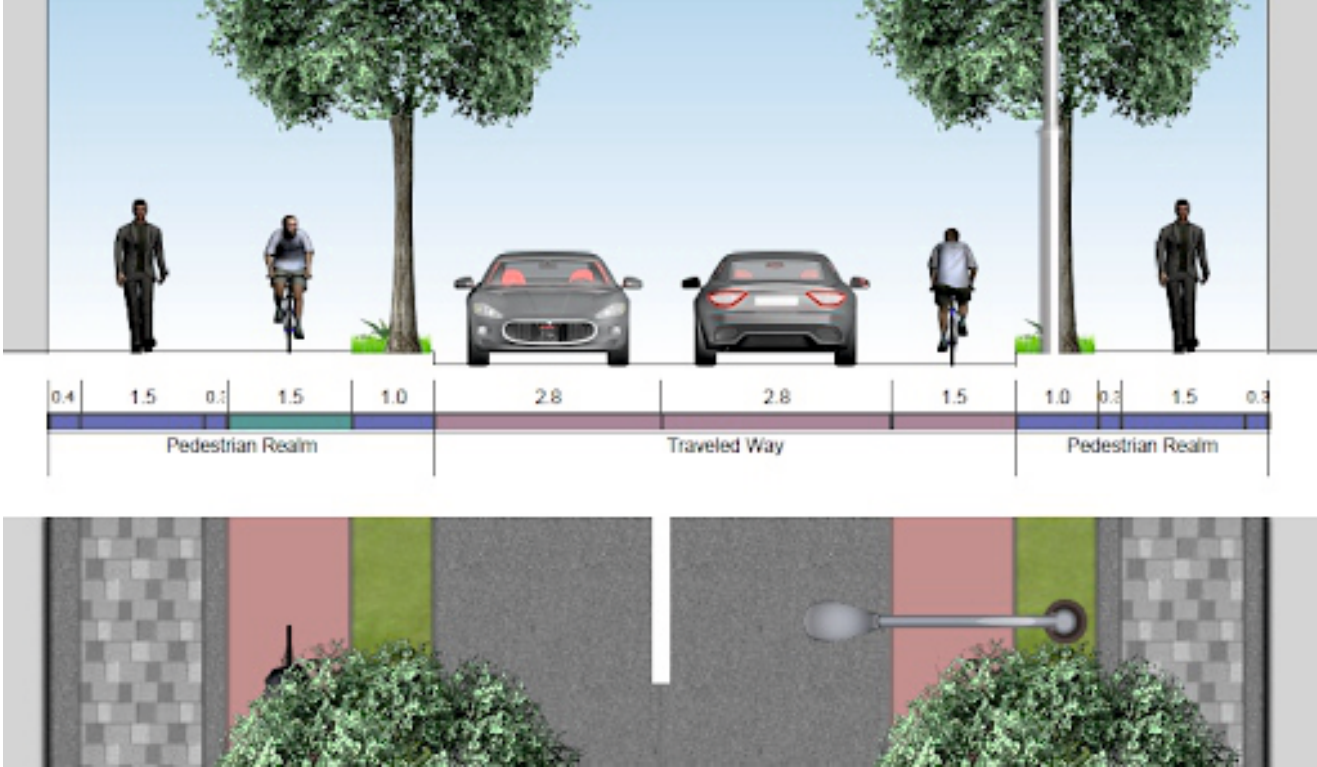
вул. Зарічна. Існуючий стан



вул. Зарічна. Варіант 1 Обмеження швидкості до 30 км/год і організація спільного руху велосипедистів з авто, влаштування тротуарів для відведення пішоходів з проїзної частини

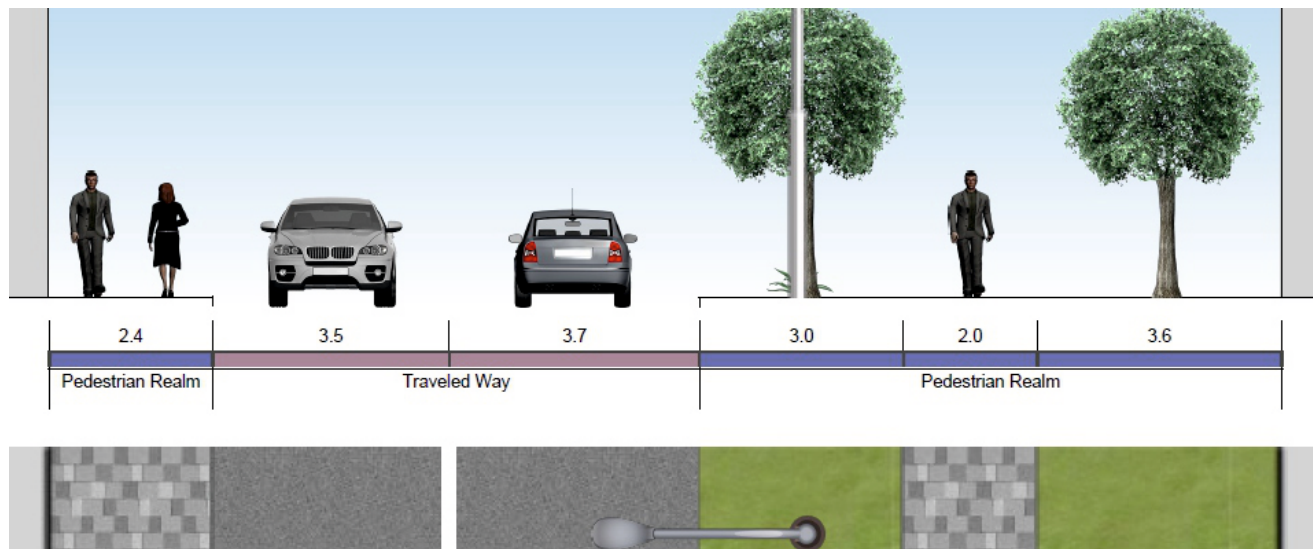


вул. Зарічна. Варіант 2 Улаштування велосипедної смуги в один бік та велосипедної доріжки в інший. Влаштування тротуарів для відведення пішоходів з проїзної частини

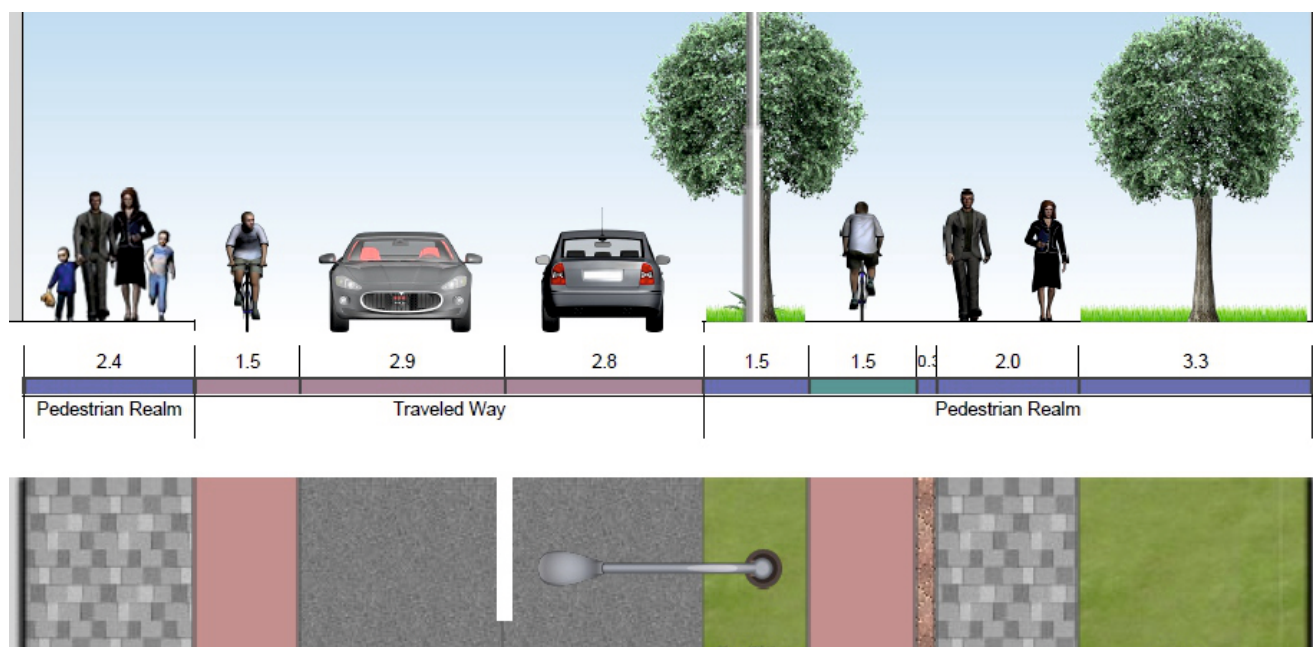


Пропозиція з улаштування велосипедної інфраструктури на вулиці Вокзальній. Загальна ширина вулиці по “червоних лініях” складає 18,2 метри.

вул. Вокзальна. Існуючий стан



вул. Вокзальна. Варіант 1 Улаштування велосипедної смуги в один бік та велосипедної доріжки в інший.

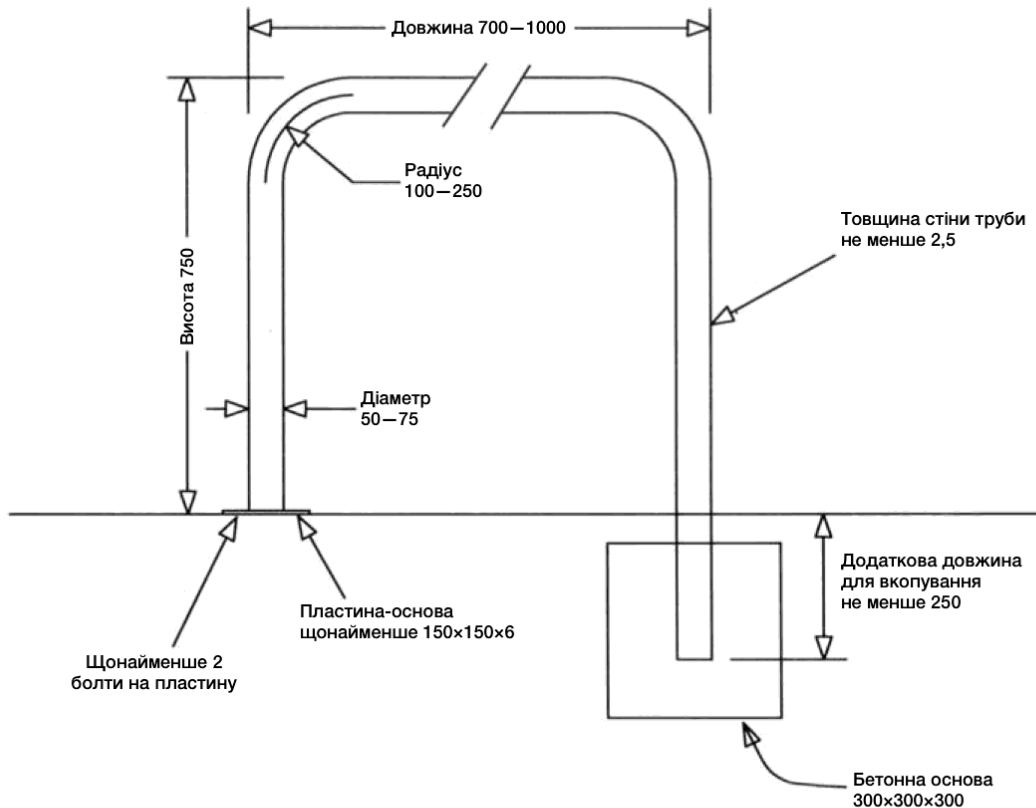


Додаток 3. План розміщення велосипедних парковок біля основних точок тяжіння на території ОТГ

Велосипедні парковки біля закладів освіти					
	Гостьові	Для співробітників	Перехоплюючі	Часовий проміжок	
Школа №1		так		2019	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Музична школа		так		2019	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Будинок культури		так		2019	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Школа №4		так		2020	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Корюківська гімназія		так		2020	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Міжшкільний навчально-виробничий комбінат		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Велосипедні парковки біля об'єктів соціальної інфраструктури					
	Гостьові	Для співробітників	Перехоплюючі	Часовий проміжок	Відповідальний
Корюківська міська рада	так	так		2019	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Поліклініка та лікарня	так	так		2019-2020	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Велосипедні парковки біля об'єктів торгівлі					
	Гостьові	Для співробітників	Перехоплюючі	Часовий проміжок	Відповідальний
АТБ	так			2019	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Магазин Глорія (центр)	так			2019	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Велосипедні парковки біля місць прикладання праці					
	Гостьові	Для співробітників	Перехоплюючі	Часовий проміжок	Відповідальний
Фабрика шпалер		так		2020	Виконавчий комітет Корюківської міської ради

Корюківський лісгосп		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
КП Корюківка ліс		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Ванеса		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Корфад (фабрика дверей)		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Водоканал		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Деревообробний комбінат		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Сільсько виробничий комплекс		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Промінь		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
РЕМ		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Філія ДП Укравтодор		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Сельхоз химия		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
ТОВ Будівельник		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Клієр енерджі		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Маслозавод		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
КП Благоустрій		так		2021-2025	Виконавчий комітет Корюківської міської ради

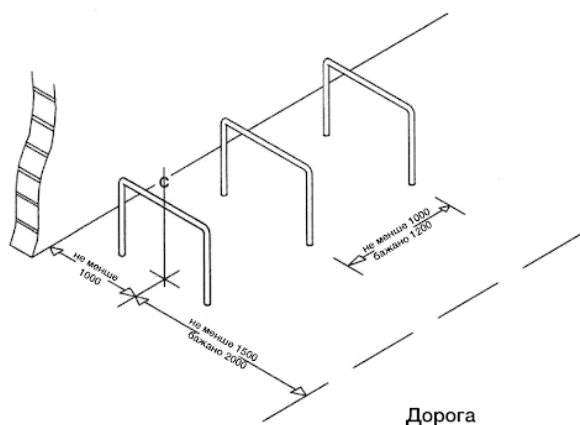
Додаток 4. Типові креслення п-подібної стійки та схеми просторового розміщення велосипедних стійок



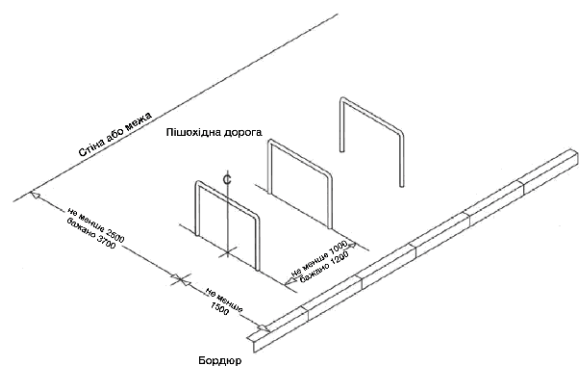
Закріплення на поверхні

Закопування в землю

Креслення П-подібної стійки

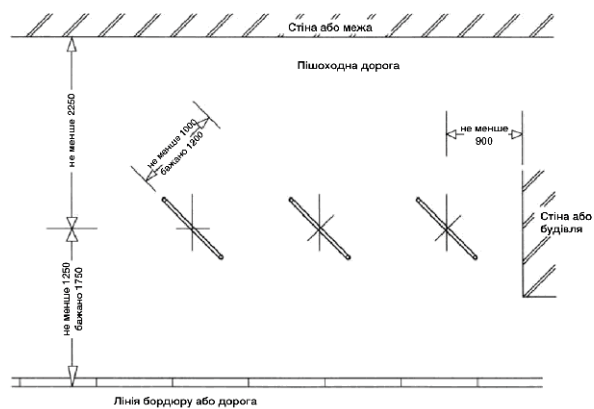


П-подібні стійки, розташовані під кутом 90 градусів до стіни та проїжджаючих авто

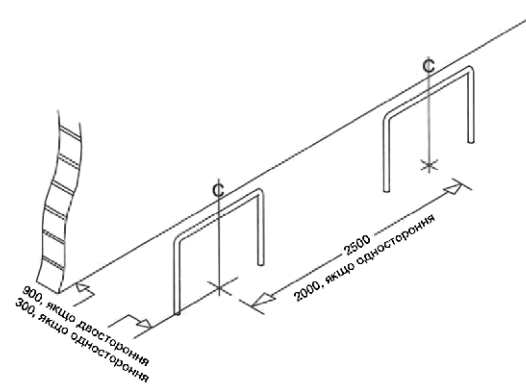


П-подібні стійки, розташовані під кутом 90 градусів до стіни та проїжджаючих авто

Примітка: Рекомендована відстань до проїжджаючих авто — 2 м. Її можна зменшити до 1,5 м у випадку, якщо бордюр відділяє велопарковку від іншого моторизованого транспорту.



Діагональне розміщення П-подібних стійок



Розміщення П-подібних стійок паралельно стіні чи проїзній частині

Додаток 5. План заходів з популяризації велотранспорту

Заходи з приваблення туристів		
	Часовий проміжок	Відповідальний
Навчання правилам дорожнього руху	2018-2019	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Просвітницькі акції про використання велосипедного світла	2019	Володимир Онищук (ГО Альтернатива)

Додаток 6. Точки підрахунку велосипедистів та бланк підрахунку

Збір даних щодо велосипедного транспорту		
	Часовий проміжок	Відповідальний
Підрахунок велосипедистів (Осінь 2018)	Осінь 2018	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Підрахунок велосипедистів (Весна 2019)	Весна 2019	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Підрахунок велосипедистів (Осінь 2019)	Осінь 2019	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Підрахунок велосипедистів (Весна 2020)	Весна 2020	Виконавчий комітет Корюківської міської ради
Підрахунок велосипедистів (Осінь 2020)	Осінь 2020	Виконавчий комітет Корюківської міської ради

Додаток 6. Бланк підрахунку велосипедистів

Бланк підрахунку велосипедистів

Скачати у електронному вигляді можна за посиланням -

<https://drive.google.com/file/d/1pNTFM2zDFRc891wX2WWgNW11Zf4CCY8J/view?usp=sharing>

Форма підрахунку велосипедистів					
Важливі інструкції: Будь ласка, почніть з позначення вашого місця, часу, погоди, а також позначте номер місця у графі у правому верхньому куті форми. Будь ласка, позначайте підрахунки зрозумілими, чіткими вертикальними лініями. Використовуйте колонки А та Б для позначення, з якої вулиці велосипедист виїхав на перехрестя. Зазначайте велосипедистів у шоломах у графі нижче. Зазначайте кількість велосипедистів, що рухаються у невірному напрямку (зустрічному). Шоломи та невірний напрямок зазначаються додатково до граф "Підрахунок" (і там, і там).					Номер місця
Місце, час, погода, ім'я волонтера					
Вулиця А:			Вулиця Б:		
Дата:	Час початку:		Час завершення:		
Погода:			Ім'я волонтера:		
ПІДРАХУНОК ВЕЛОСИПЕДИСТІВ	Чоловік		Жінка		
	вулиця А	вулиця Б	вулиця А	вулиця Б	РАЗОМ
По дорозі					
По тротуару					
РАЗОМ					
Типи велосипедистів					Шолом
"Спортсмени": спортивний велоодяг, дорогий велосипед, шолом, їдуть впевнено Звичайні велосипедисти: звичайний одяг, простий велосипед, немає шолому *Після завершення підрахунку, опишіть якомога точніше типи велосипедистів, використовуючи описи зверху					* Позначте вертикальною рисою кожного ризику кожний шолом
Переважаюча поведінка руху					Рух у невірному напрямку
*Опишіть переважуючу поведінку руху. Приклад: Зі Сх по мосту на Пд в центр. Або: З Пд по Хмельницького прямо через перехрестя.					*Позначте вертикальною рисою кожного велосипедиста, що їде у невірному напрямку
Додаткові замітки					
Дякуємо Вам за допомогу!					

Приклад інструкції для волонтерів підрахунку

Скачати у електронному вигляді можна за посиланням

- https://drive.google.com/file/d/1JtyYlpkDfoAsMul9qOkH0ID_SZUk4MX/view?usp=sharing

Інструкція з підрахунку велосипедистів ...(вашого населеного пункту)

Якщо маєте питання, звертайтеся до координатора

..... (Ім'я Прізвище) тел.

Час підрахунку: середа, ... вересня, з 17:00 до 19:00; субота, ... вересня, з 12:00 до 14:00.

1. Надрукуйте форму підрахунку. Якщо у вас немає принтера, то ви можете забрати надруковану форму в офісі, вул., буд., офіс, , попередньо домовившись із координатором (Ім'я Прізвище) тел.

2. Будь ласка, приїжджайте на точку заздалегідь (16:45 або об 11:45 відповідно) та оберіть кращий кут для себе (безпечний, хороша оглядовість, тінь). Рекомендуємо взяти розкладний стілець або приїхати на велосипеді, на якому можна і сидіти, воду, мобільний телефон та тверду папку чи книгу, щоб на ній писати. Не забудьте форму підрахунку та цю інструкцію. Також візьміть фотоапарат чи заряджений смартфон, щоб ви могли зробити якісні фотографії велосипедистів. Будь ласка, присилайте до 10 фотографій (кожна не більша 200кб) на адресу@..... .ua .

3. Розділи “Номер місця” (вказаний у таблиці) **та “Місце, час, погода, ім'я волонтера”**: заповніть ці граfi у першу чергу.

а. Будь ласка, запишіть назви вулиць А та Б відповідно до того, як вони у Вас вказані у таблиці та на карті, яку ви отримаєте електронною поштою.

б. Погода: зазначте, будь ласка, приблизну температуру, хмари/сонце/дощ тощо.

4. Розділ “Підрахунок велосипедистів”: Відзначайте кожного велосипедиста, коли вони в'їжджають на перехрестя (дивіться ПРИКЛАД карти перехрестя). Позначайте їх невеликими вертикальними рисками у відповідній граfi або будь-якими іншими зручними для Вас позначками. У цих графах велосипедистів слід позначати незалежно від наявності шолому чи вірного-невірного напрямку руху.

- Графи “вулиця А” та “вулиця Б” - з якої вулиці виїхали велосипедисти на перехрестя
- Графи “Чоловік”, “Жінка” - для позначення статі велосипедиста, який в'їхав на перехрестя. Якщо стать велосипедиста визначити важко – просто довіртеся інтуїції:)
- Якщо велосипедист їхав по тротуару в напрямку, у якому рухається транспорт, то, використовуйте ряд “По тротуару в напрямку руху транспорту”.
- Якщо велосипедист їхав по тротуару в напрямку, протилежному до руху транспорту, то, використовуйте ряд “По тротуару в напрямку протилежному до руху транспорту (назустріч транспорту)”.
- Тандеми позначайте двома вертикальними рисками
- Якщо ви помітили велосипедиста, який проїжджає через перехрестя кілька разів, будь ласка, порахуйте його тільки один раз.

УВАГА! Якщо у вас немає розподілу тротуар/дорога (наприклад, вулиця не має тротуарів), то ви записуєте всіх велосипедистів, які по ньому їдуть у графу «По дорозі».

5. Розділ “Шолом”: Якщо ви помітили велосипедиста у шоломі, будь ласка, поставте вертикальну лінію у граfi “Шолом”. Спершу відмітьте велосипедиста у граfi “Підрахунок велосипедиста” (стать, по дорозі-по тротуару) і додатково поставте вертикальну риску “Шолом”.

6. Розділ “Рух у невірному напрямку”: Якщо ви помітили велосипедиста, що рухається у невірному (зустрічному) напрямку ПО ДОРОЗІ, будь ласка, поставте вертикальну риску у граfi “Рух у невірному напрямку”. Спершу відмітьте велосипедиста у граfi “Підрахунок велосипедиста”, і додатково поставте риску “Рух у невірному напрямку”.

7. Розділ “Велосипед з громадського велопрокату”: Якщо Ви помітили/ розгледіли, що велосипедист рухається не на власному, а на прокатному велосипеді, спершу відмітьте велосипедиста у граfi “Підрахунок велосипедиста” (стать, по дорозі-по тротуару) і додатково поставте вертикальну риску “Велосипед з громадського велопрокату”.

8. Розділ “Типи велосипедистів”: Використовуючи опис типів велосипедистів у граfi, відмітьте переважаючі типи помічених велосипедистів. Немає потреби бути дуже точним, достатньо короткої інформації.

9. Розділ “Переважаюча поведінка руху”: Немає потреби бути дуже точним, але коротка чітка інформація є дуже цінною. Опишіть рух велосипедистів. Чи вони переважно їдуть прямо через перехрестя? Їдуть прямо до Московського мосту, а потім повертають праворуч на Набережну?

10. Надішліть нам форму підрахунку. Після того, як ви завершите підрахунок, будь ласка, надішліть цю форму нам, щоб ми проаналізували дані. Є кілька способів це зробити:

1) Заповнити цю **електронну таблицю** (таблицю необхідно створити в сервісі [Google Таблиці](https://docs.google.com/spreadsheets/));

2) Якщо у вас не виходить заповнити таблицю, зв'яжіться із координатором (Ім'я Прізвище) тел., він підкаже, як це зробити (наприклад, сфотографувати і вислати на скриньку@..... .ua).

Гарного підрахунку! :)