



ПЛАН СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ

липень - грудень 2024 року



Інформація про документ

ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

Автор (-и)	Ігор МОГИЛА, Марія МАРКІНА, Марина ПЕЛЕЩАК, Андрій ЧАЙКО.
Назва документа	ПЛАН СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ
Версія	V1
Номер CRM	
Номер договору	

ПОРЯДОК ВНЕСЕННЯ ЗМІН

Версія	Дата	Підготовано	Перевірено	Зміни
V1	27 грудня 2024 року	Ігор МОГИЛА Марія МАРКІНА	Денис МОЛЯКА	-

ОТРИМУВАЧІ

Ім'я	Організація
Aurelien MAS	Expertise France
Olha Ivanova	

ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ ТА АБРЕВІАТУР	5
1 - ВСТУП	6
2 - ПЕРЕДУМОВИ РОЗРОБЛЕННЯ ПЛАНУ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ	7
3 - МЕТОДИКА РОЗРОБЛЕННЯ ПЛАНУ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ	11
4 - АНАЛІЗ ІСНУЮЧОГО СТАНУ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ	14
4.1 - Просторова організація території та місце розташування громади у системі розселення	14
4.1.1 - Ічнянська громада у системі розселення	14
4.1.2 - Документація зі стратегічного розвитку та містобудівна документація	21
4.1.3 - Центри тяжіння та зростання на місцевому та регіональному рівнях	35
4.2 - Транспортні зв'язки та транспортний попит	40
4.2.1 - Пересування в межах населених пунктів	40
4.2.2 - Пересування в межах громади	41
4.2.3 - Пересування у контексті прилеглих громад	42
4.2.4 - Пересування за межі громади (зовнішнє сполучення)	42
4.3 - Автомобільні дороги та транспортна інфраструктура	44
4.3.1 - Дороги державного значення	44
4.3.2 - Дороги місцевого значення	45
4.3.3 - Комунальні вулиці	46
4.3.4 - Транспортна інфраструктура	47
4.4 - Аналіз окремих видів пересування	48
4.4.1 - Пересування пішки	48
4.4.2 - Пересування велосипедом	49
4.4.3 - Пересування автобусами	51
4.4.4 - Пересування приміськими поїздами	54
4.4.5 - Пересування приватними автомобілями	55
4.5 - Логістика та вантажний рух	56
4.6 - SWOT-аналіз та висновки	57
5 - ПРОБЛЕМИ ТА ВИКЛИКИ У МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МТГ	59
5.1 - Виклики та проблеми, зафіксовані під час зустрічі з представниками робочої групи	59
5.2 - Узагальнення викликів та проблем, що впливають на мобільність у громаді	60
6 - ПРІОРИТЕТИ ТА БАЗОВІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ПЛАНУ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МТГ	62

7 - СТРАТЕГІЧНЕ БАЧЕННЯ РОЗВИТКУ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МТГ	63
8 - СЦЕНАРІЇ, ЗАХОДИ ТА ПРОЄКТИ.....	71
9 - МОНІТОРИНГ ТА ПІДСУМКОВІ РЕКОМЕНДАЦІЇ.....	77
10 - ДОДАТКИ.....	80
Додаток А. Склад робочої групи з розробки плану сталої мобільності Ічнянської громади	80
Додаток Б. Перелік можливих проєктів та заходів, які можуть бути реалізовані для досягнення стратегічних та оперативних цілей, що запропоновані учасниками робочої групи	83

ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ ТА АБРЕВІАТУР

ВДМ	Вулично-дорожня мережа
ВПО	Внутрішньо-переміщені особи
ГСП	Генеральна схема планування
ГТ	Громадський транспорт
ДБН	Державні будівельні норми
ДП	Державне підприємство
ДТП	Дорожньо-транспортна пригода
ЄІБ	Європейський інвестиційний банк
ЄС	Європейський Союз
КП	Комунальне підприємство
КППРТГ	Комплексний план просторового розвитку території територіальної громади
КСОДР	Комплексна схема організації дорожнього руху
КСТ	Комплексна схема транспорту
ЛПТ	Легкий персональний транспорт
МПТ	Міський пасажирський транспорт
МТГ	Міська територіальна громада
МФІ	Міжнародні фінансові інституції
НТС	Національна транспортна стратегія
ОДР	Організація дорожнього руху
ООН	Організація Об'єднаних Націй
ПДР	Правила дорожнього руху
ПСМТГ	План сталої мобільності територіальної громади

1 - ВСТУП

У сучасних умовах стрімкого розвитку урбанізаційних процесів перед громадами постають нові виклики, пов'язані з ефективним та сталим плануванням міського середовища. Для забезпечення гармонійного розвитку Ічнянської міської територіальної громади важливо враховувати принципи сталого розвитку – такого, що відповідає потребам сьогодення, не обмежуючи можливостей майбутніх поколінь. Цей підхід передбачає збалансоване поєднання економічних, соціальних та екологічних аспектів, що є фундаментальними при формуванні стратегічних планів розвитку територій.

Серед ключових напрямків сталого розвитку особливу роль відіграє концепція сталої мобільності. Вона передбачає організацію пересування людей та вантажів із забезпеченням високої доступності, безпеки, енергоефективності та мінімального впливу на навколишнє середовище. Стала мобільність дозволяє підвищити якість життя мешканців, роблячи міський простір комфортним, безпечним та привабливим.

Починаючи з 24 лютого 2022 року, як Україна, так і Чернігівська область, живуть і працюють в умовах безпрецедентних викликів внаслідок повномасштабного вторгнення російської федерації. Перебували в зоні бойових дій, або знаходились в окупації усі громади Чернігівщини.

Обсяги руйнування досить значні. Пошкоджено або зруйновано численні об'єкти інфраструктури, житлового фонду, закладів освіти, охорони здоров'я, спорту, культури, адміністративних будівель, інженерних мереж, дорожнього господарства. Багато підприємств призупинили свою роботу або через руйнування або через заблокований доступ до ринків збуту чи сировини. На цьому фоні відбувається кардинальна зміна не лише системи міжгалузевих зв'язків, а й структури економіки та соціальної сфери.

Попри відступ російських загарбників із Чернігівщини, безпекова ситуація не сприяє розвитку області. Чернігівщина має понад 450 км спільних кордонів з двома недружніми країнами – з агресором – росією, та її сателітом – білоруссю, і прикордонні громади регіону перебувають під обстрілами, або їх постійною загрозою.

Наявна кризова ситуація в Україні призводить до того, що область змушена розбудовувати свій соціально-економічний потенціал в умовах невизначеності.

Ічнянська громада, як і багато інших, стикається з викликами та загрозами, що супроводжують громади Чернігівської області у контексті військової, демографічної та соціально-економічної несприятливої ситуації. Це, своєю чергою, потребує нових підходів до організації мобільності, зокрема:

- Як забезпечити комфортне, швидке та екологічно безпечне пересування містом та громадою для всіх жителів?
- Як раціонально використовувати простір міста та територіальної громади?
- Як зробити громаду привабливою для життя та розвитку?

Міжнародний досвід показує, що для подолання типових проблем мобільності потрібен комплексний підхід до планування. Організація мобільності залежить не лише від розвитку транспортної інфраструктури чи логістики дорожнього руху, але й від ефективного використання міського простору та адаптації його під потреби людей.

Світові практики демонструють: перехід від автомобілеорієнтованого до людиноорієнтованого підходу у плануванні міських просторів сприяє створенню комфортного середовища для життя. Пріоритетність пересування пішоходів, велосипедистів та користувачів громадського транспорту перед приватними автомобілями дозволяє знизити екологічне навантаження та підвищити якість життя у громаді.

Саме тому одним із найефективніших інструментів управління мобільністю є розробка Плану сталої мобільності Ічнянської міської територіальної громади (ПСМТГ). Цей документ має стратегічний характер і слугує основою для інтегрованого розвитку транспортної системи Ічнянської громади, враховуючи потреби населення у комфортному пересуванні та необхідність збереження навколишнього середовища.

ПСМТГ розроблений спільно зі структурними підрозділами сільської ради експертами компанії EGIS-ПСМТГ Ukraine.

2 - ПЕРЕДУМОВИ РОЗРОБЛЕННЯ ПЛАНУ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ

Питання збалансованого розвитку було визнано пріоритетним напрямком міжнародного співробітництва ще під час Конференції ООН з довкілля та розвитку (1992 р., м. Ріо-де-Жанейро). Світова спільнота визначила, що сталий розвиток має бути основою для формування стратегій і політик у різних сферах суспільного життя.

Для України концепція сталого розвитку закріплена низкою міжнародних документів, що підкреслюють важливість розвитку сталої мобільності як ключового інструмента досягнення глобальних цілей сталого розвитку. Серед значущих документів є наступні:

- Рамкова конвенція ООН зі зміни клімату;
- Резолюція Генеральної Асамблеї ООН «Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року»;
- Нова програма розвитку міст;
- Лейпцизька хартія «Міста Європи на шляху сталого розвитку».
- На національному рівні розвиток сталої мобільності визначається такими ключовими документами:
 - Угода про асоціацію України з Європейським Союзом,
 - Національна транспортна стратегія України "Drive Ukraine 2030".

Угода про асоціацію з ЄС зобов'язує Україну розвивати сталу національну транспортну політику, що охоплює всі види транспорту та гарантує ефективність, безпеку та екологічність транспортної системи. Оскільки Угода має найвищий статус серед законодавчих актів, вона слугує основою для оновлення та гармонізації національного законодавства України у транспортній сфері.

Основним стратегічним документом державного рівня є Національна транспортна стратегія "Drive Ukraine 2030", яка орієнтована на приведення транспортної інфраструктури та послуг до європейських стандартів. У ній закладено ключові принципи сталої мобільності, а саме:

- стимулювання використання екологічно чистого транспорту;
- забезпечення транспортної доступності для всіх категорій населення;
- розвиток громадського транспорту та немоторизованих видів пересування (пішохідний і велосипедний рух) як засобу стримування надмірної автомобілізації.

Стратегія також передбачає реалізацію завдань за такими напрямками:

- створення конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи;
- впровадження інноваційних рішень та залучення глобальних інвестицій;
- розвиток безпечного, екологічного та енергоефективного транспорту;
- забезпечення безперешкодної мобільності та інтеграції між регіонами.

З огляду на те, що Національна транспортна стратегія була прийнята пізніше інших актів законодавства у сфері транспорту та інфраструктури, вона слугує базою для внесення змін і доповнень до них. Отже, всі регіональні та місцеві плани, включно зі стратегіями розвитку міського транспорту, мають відповідати положенням цієї стратегії.

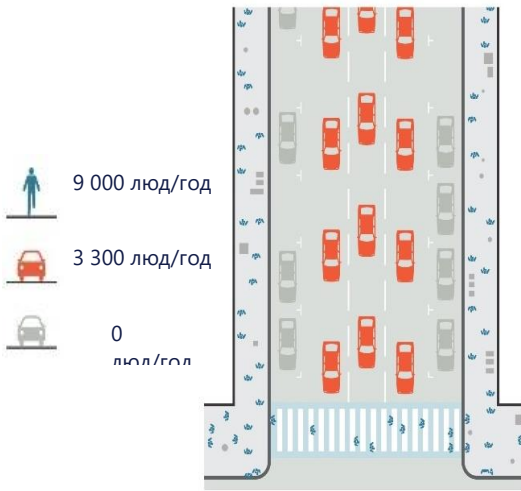
Наразі в Україні відсутні закони, які б прямо передбачали обов'язкове планування сталої мобільності. Однак принципи сталої мобільності все частіше інтегруються у нормативно-правову базу через міжнародні угоди та нові державні стратегії. Відповідно, органи місцевого самоврядування, включно з Ічнянською міською територіальною громадою, впроваджують Плани сталої мобільності (ПСМТГ), реагуючи на сучасні виклики у сфері розвитку транспортних систем.

Стала мобільність – надання послуг та інфраструктури для пересування людей та вантажів, яке посилює економічний та соціальний розвиток поточного та майбутніх поколінь у безпечний, фізично й економічно доступний ефективний і стійкий до змін спосіб, мінімізуючи при цьому вуглецеві й інші викиди та впливи на довкілля.

Стала мобільність – сучасний підхід у плануванні пересувань, який передбачає:

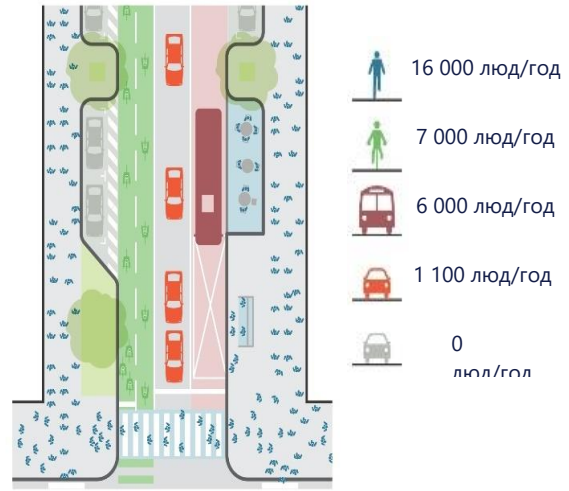
- Зміну фокуса планування з автомобіля на людину;
- Збалансований розвиток усіх видів пересування;
- Переосмислення способу використання вуличного простору;
- Нульову толерантність до смертей від ДТП (принцип Vision Zero).

ТРАНСПОРТ
Мета:
 пропускна здатність і швидкість



всього – 12 300 люд/год

МОБІЛЬНІСТЬ
Мета:
 провізна здатність і безпека



всього – 30 100 люд/год

Традиційне транспортне планування	Планування сталої мобільності
Фокусування на русі	→ Фокусування на людях
Основні цілі – пропускна здатність та швидкість руху потоку транспорту	→ Основні цілі – доступність та якість життя, в тому числі соціальна рівність, охорона довкілля, економічна доцільність
Фокусування на видах транспорту	→ Інтегрований розвиток усіх видів пересування та перехід до сталої мобільності
Інфраструктура є основною темою	→ Поєднання інфраструктури, ринку, регулювання, інформації та просування
Галузевий документ з планування	→ Документ з планування, який узгоджується з відповідними напрямками політики
Коротко- та середньостроковий план виконання	→ Коротко- та середньостроковий план виконання, вбудований у довгострокове бачення та стратегію
Охоплює адміністративну область	→ Охоплює функціональний міський простір на основі потоків руху до місця роботи
Галузь інженерів з транспортних потоків	→ Групи з міждисциплінарного планування
Планування експертами	→ Планування із залученням зацікавлених сторін і громадян з використанням прозорого та колективного підходу
Обмежена оцінка впливу	→ Систематична оцінка впливів для сприяння навчанню та вдосконаленню

Мобільність
 пересування людей та вантажів
НЕ
Транспорт
 один з інструментів забезпечення мобільності

Розробка ПСМТГ для Ічнянської громади дозволить інтегрувати передові міжнародні та національні підходи у місцевий контекст, забезпечуючи збалансований розвиток транспортної інфраструктури та створення комфортного середовища для всіх мешканців.

Підтримка Україною глобальних цілей сталого розвитку, визначених резолюцією Генеральної Асамблеї ООН, закріплена Указом Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року». Серед цих цілей ключове значення для розвитку сталої мобільності мають:

- ▶ **Ціль 3:** Забезпечення здорового способу життя та сприяння добробуту населення будь-якого віку;
- ▶ **Ціль 9:** Розвиток стійкої інфраструктури, підтримка інновацій та сталої індустріалізації;
- ▶ **Ціль 11:** Формування відкритих, безпечних, стійких та екологічно чистих населених пунктів;
- ▶ **Ціль 13:** Впровадження термінових заходів у боротьбі зі зміною клімату та її наслідками.

Аспекти сталого розвитку	Вираження у термінах сталої мобільності
економічний	вища й ефективніша мобільність людей та вантажів призводить до зниження часових витрат і зростання доходів
соціальний	можливість дістатись до необхідних соціальних сервісів; можливість пересуватись в будь-який час доби; можливість пересуватись для маломобільних груп населення; можливість пересуватись незалежно від рівня достатку
екологічний	зменшення рівня енергоспоживання та кількості шкідливих викидів шляхом: зменшення відстані поїздок; перевезення тієї ж кількості людей меншою кількістю транспортних засобів; переходу на екологічно чисті технології; переходу на пересування, що не генерують викиди (пересування завдяки мускульній силі людини)

На додаток до міжнародних зобов'язань, в Україні було прийнято низку стратегічних документів, що сприяють розвитку сталої мобільності. Серед них:

- Національна стратегія зі створення безбар'єрного простору в Україні до 2030 року, яка в рамках напряму «Фізична безбар'єрність» зосереджує увагу на підвищенні транспортної доступності та забезпеченні потреб маломобільних груп населення.
- Державні будівельні норми ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці та дороги населених пунктів», які посилюють вимоги до проєктування та будівництва вулиць і доріг із врахуванням безпеки пішоходів, пріоритизації громадського транспорту та заборони тимчасових автостоянок на тротуарах.

Ці документи забезпечують нормативну основу для розвитку сталої мобільності, орієнтованої на потреби всіх груп населення, зокрема маломобільних, та сприяють зниженню негативного впливу транспорту на навколишнє середовище.

На місцевому рівні ключову роль у формуванні довгострокового розвитку Ічнянської громади відіграє Стратегія розвитку Ічнянської міської територіальної громади, яка розробляється паралельно із ПСМТГ.

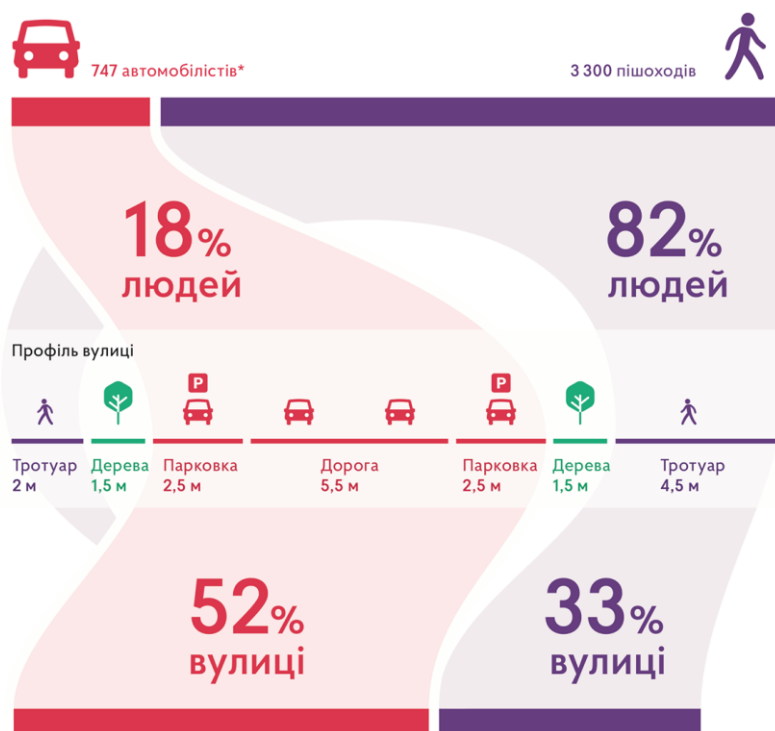
Попри наявність стратегічних документів, які частково охоплюють питання сталої мобільності, сучасні виклики потребують розробки цілісного підходу. Багато містобудівних рішень залишаються автомобілеорієнтованими, що не відповідає сучасним європейським практикам. Світовий досвід демонструє переваги переходу до людиноорієнтованих стратегій розвитку міських територій, які базуються на створенні безпечних, інклюзивних та екологічно сталих громадських просторів.

ПЛАН СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ
стратегічний документ, який визначає транспортну політику громади на найближчі роки, а також є основою для відповідного розділу комплексного плану просторового розвитку території громади

Мета плану сталої мобільності:

- Виявити фактичні проблеми та виклики, з якими стикається територіальна громада;
- Визначити стратегічні цілі, які повинні бути досягнуті в першу чергу;
- Запланувати перелік заходів для досягнення стратегічних цілей;
- Визначити пріоритети та горизонт втілення цих заходів;
- Покращити умови пересування у громаді та, як наслідок, якість життя мешканців.

ПСМТГ охоплює коротко-, середньо- та довгострокові заходи, інтегруючи різні напрями міського господарства. Він передбачає активне залучення громади до процесу планування, що дозволяє врахувати потреби всіх зацікавлених сторін. Такий комплексний підхід створює передумови для розвитку міської мобільності, орієнтованої на людей, стимулюючи сталий розвиток Ічнянської міської територіальної громади.



Один автомобіліст використовує майже в 7 разів більшу площу, ніж один пішохід.
Середня кількість людей в автомобілі – 1,51
(за дослідженнями 2014 року)

План сталої мобільності Ічнянської громади стане ключовим стратегічним інструментом, який дозволить узгодити транспортну політику з принципами сталого розвитку. ПСМТГ враховуватиме різноманітні сценарії розвитку, орієнтуючись на довгострокову перспективу та інтеграцію всіх видів транспорту з урахуванням економічних, соціальних та екологічних аспектів.

При підготовці плану сталої мобільності Ічнянської громади враховані завдання інших документів державного, стратегічного планування, а саме:

- Цілей сталого розвитку України до 2030 року (Указ Президента України від 30.09.2019 № 722);
- Схеми планування території Чернігівської області;
- Стратегії сталого розвитку Чернігівської області на період до 2027 року;
- Плану заходів з реалізації у 2021-2023 роках Стратегії сталого розвитку Чернігівської області до 2027 року;
- Стратегічного документа «Чернігівщина: від відновлення до розвитку» та інші.

Для забезпечення представлення зацікавлених осіб під час розроблення ПСМТГ, був утворений тимчасовий консультативно-дорадчий орган – робоча група (далі – *Робоча група*) у складі дванадцяти осіб. Склад робочої групи з розробки плану сталої мобільності Ічнянської громади наводиться у **додатку А**.

Для збирання базової інформації про громаду та докладної інформації про поточний стан мобільності у громаді (автомобільний та залізничний транспорт, автомобільні дороги та безпека руху) та окремих питань просторового розвитку розробники підготували, а представники міської ради дали відповіді на окремі запити (опитувальники). Опитувальники були надіслані у громаду 27.09.2024р. Територіальна громада надала більшість відповідей 07.10.2024р. Додаткову інформацію щодо аварійності було надано 24.10.2024р.

Важливо зазначити, що громада не могла повною мірою володіти інформацією що стосується безпосередньо питань транспорту та мобільності, оскільки не є балансоутримувачем та/або розпорядником інформації. Зокрема:

- Автомобільні дороги перебувають на балансі Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Чернігівській області та ДП «Агентство місцевих доріг Чернігівської області»;
- Організатором перевезень на автобусних маршрутах є Департамент енергоефективності, транспорту, зв'язку та житлово-комунального господарства Чернігівської обласної державної адміністрації;
- Балансоутримувачем інфраструктури та організатором перевезень на залізничному транспорті є АТ «Укрзалізниця» та її регіональні філії (Полтавська дирекція Південної залізниці та Приміська пасажирська компанія АТ «Укрзалізниця»).

Тому, було прийнято рішення, що відповіді на ключові питання можуть бути неповними або неточними.

Окрім документальних запитів, розробники здійснили натурне обстеження території, зокрема, ознайомлення з дорожньою мережею (липень 2024 р.).

Для вивчення закономірностей пересування мешканців Ічнянської територіальної громади було проведено соціологічне дослідження, орієнтоване саме на питання мобільності, транспорту та пересувань.

Проведення досліджень проводилося у два етапи (із залученням соціологічної компанії):

- Проведення фокус-групових дискусій;
- Проведення кількісного дослідження.

У фокус-групових дискусіях (ФГД) взяло участь 9 осіб, тривалість групи становила 60 хв.

Звіт за результатами проведення ФГД отримано 07.10.2024р. Ці дискусії підтвердили первинну гіпотезу розробників щодо значної залежності питань транспорту і мобільності від стану автомобільних доріг та тротуарів, а також щодо вкрай низької якості або й відсутності громадського транспорту для пересувань, що зумовлює високу частку велосипедного руху. Крім цього, результати фокус-групових дискусій дали змогу скоригувати окремі питання та варіанти відповідей в анкеті кількісного дослідження.

У дослідженні пересування мешканців в Ічнянській громаді загалом опитано 496 респондентів, з них 200 – мешканці Ічні, 176 – мешканці інших населених пунктів Ічнянської громади, 100 – мешканці населених пунктів інших громад, що межують з Ічнянською громадою. Орієнтовна похибка дослідження (для довірчої імовірності 0,95 і результату 50%) становить:

- Для Ічнянської громади загалом – 4,9%
- Для Ічні – 6,6%
- Для інших населених пунктів Ічнянської громади – 7,4%;
- Для населених пунктів інших громад – 9,8%.

Результати аналізу попередніх результатів кількісно підтверджують те, що особливості пересування в малих містах та сільській місцевості принципово відрізняються від того, які пересуваються мешканці у великих містах та з якими проблемами вони стикаються. Зокрема, до таких закономірностей належать:

- Вкрай висока частка велосипедного руху, особливо для пересування в межах населених пунктів (вища частка, ніж в пішохідного руху);
- Висока частка пішохідного руху;
- Висока залежність від автомобіля (водії та пасажирки легкових автомобілів частіше їздять за межі населених пунктів, хоча у структурі пересувань найбільшу частку займають поїздки автобусом);
- Наявність регулярних пересувань поза межі населеного пункту (як в межах громади, так і поза межі громади);

- Основною метою поїздок до великих міст є купівля продовольчих та непродовольчих товарів, робота, лікування та дозвілля.

Повні результати соціологічного дослідження лягли в основу аналітичної та проєктної частини ПСМТГ та наводяться окремим томом, що додається до плану сталої мобільності.

4 - АНАЛІЗ ІСНУЮЧОГО СТАНУ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ

4.1 - Просторова організація території та місце розташування громади у системі розселення

4.1.1 - Ічнянська громада у системі розселення

4.1.1.1 - Коротка інформація про громаду у системі розселення області та району

Ічнянська територіальна громада Прилуцького району розташована в південно-східній частині Чернігівської області, межує з селищною Лосинівською, сільською Талалаївською, сільською Крутівською, сільською Плисківською, міською Бахмацькою, селищною Парафіївською, сільською Сухополов'янською, селищною Малодівицькою територіальними громадами.

Чернігівська область знаходиться на крайній півночі України, у басейні р. Десни, та є однією з найбільших за площею областей держави – 31,9 тис. км², що становить 5,3% площі України. Центр області – місто Чернігів. У сучасних межах Чернігівська область як адміністративно-територіальна одиниця у складі України утворена 15 жовтня 1932 року. Область межує на північному заході з Гомельською областю білорусі, на півночі – з Брянською областю росії, на сході – з Сумською, на заході та південному заході – з Київською та на півдні – з Полтавською областями України. Область розташована у двох фізико-географічних зонах – Поліссі та Лісостепу.

МІСЦЕ ЧЕРНІГІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ У СТРУКТУРІ АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОГО УСТРОЮ УКРАЇНИ



Джерело: Розроблено за допомогою відкритої ГІС - QGIS

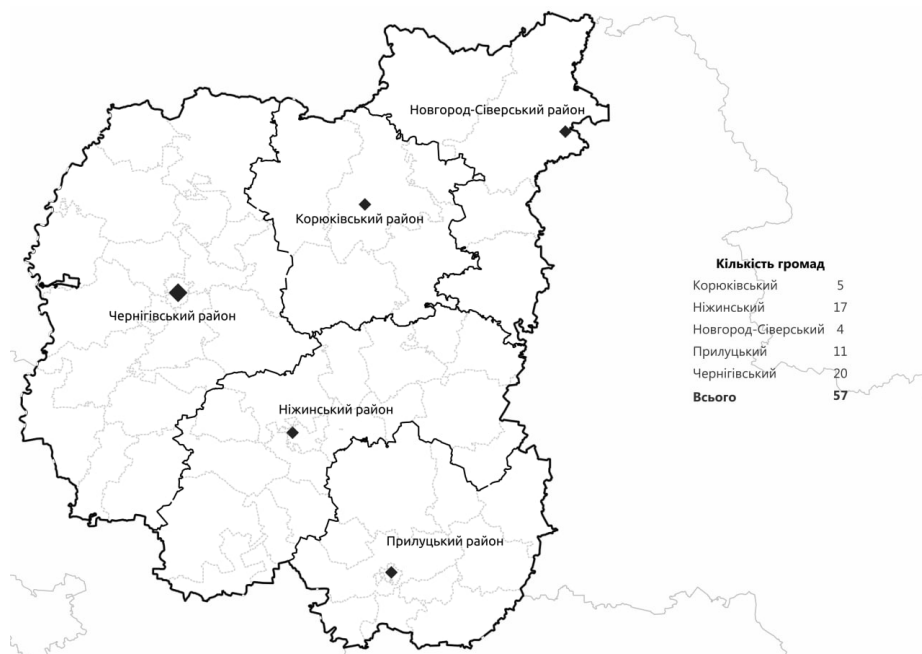
Зважаючи на військові загрози та виклики, що стосуються відновлення Чернігівської області, географічне розташування регіону не можна називати вдалим. Спільні кордони з двома недружніми країнами – з агресором-росією з півночі, та її сателітом – білоруссю з північного заходу, військове вторгнення та наслідки бойових дій на території області диктують потреби комплексного відновлення регіону. Варто зазначити, що протяжність державного кордону в межах Чернігівської області – 457,699 км (суходолом – 205,034 та річкою – 252,665). Межа з білоруссю – 232,609 км, з росією – 225,09 км.

Бойові дії на території Чернігівщини почалися 24 лютого 2022 року, область була частково окупована. Місто Чернігів, обласний центр, був взятий в облогу. Офіційно Чернігівська область була деокупована 3 квітня 2022 року. До сьогодні, російські війська, як і раніше, обстрілюють прикордонні населені пункти. На інші частини області регулярно здійснюються військові атаки з повітряного простору.

Внаслідок адміністративно-територіальної реформи, з 2020 року Чернігівська область складається з 57 територіальних громад, з них: 16 міських, 24 селищних, 17 сільських територіальних громад, об'єднаних в 5 районів (Корюківський, Ніжинський, Новгород-Сіверський, Прилуцький, Чернігівський).

До Прилуцького району входить 11 територіальних громад: Варвинська селищна, Ічнянська міська, Ладанська селищна, Линовицька селищна, Малодівицька селищна, Парафіївська селищна, Прилуцька міська, Срібнянська селищна, Сухополов'янська сільська, Талалаївська селищна, Яблунівська сільська. Адміністративним центром Прилуцького району є місто Прилуки.

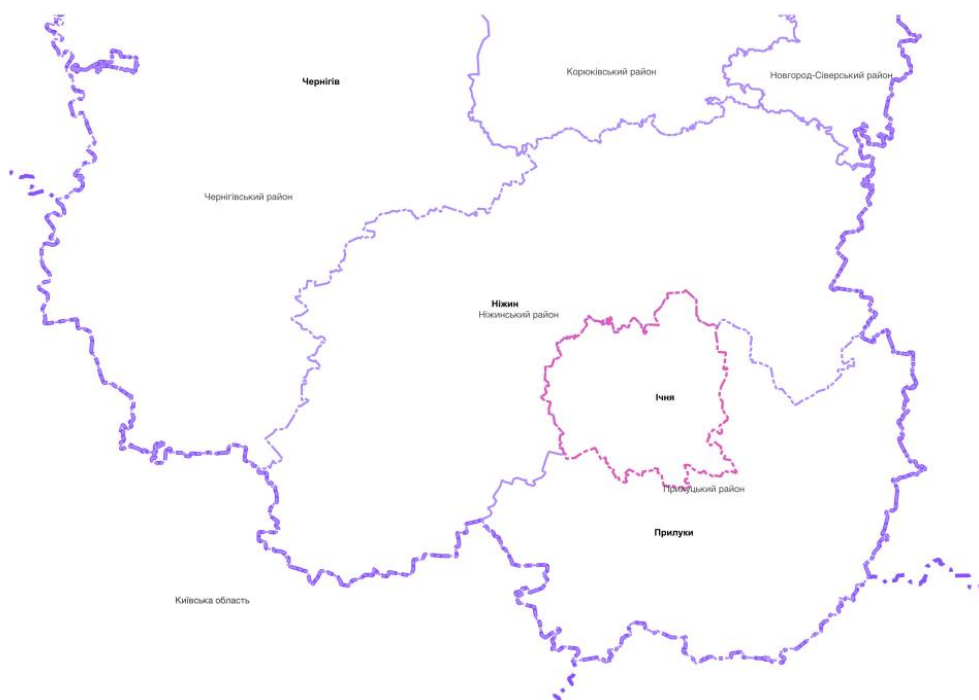
АДМІНІСТРАТИВНІ РАЙОНИ ЧЕРНІГІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ



Джерело: Розроблено за допомогою відкритої ГІС - QGIS

Площа території Ічнянської міської територіальної громади - 1206,3 км²;
Кількість населених пунктів – 54 населені пункти (1 місто, 3 селища, 50 сіл).

СХЕМА РОЗТАШУВАННЯ ІЧНЯНСЬКОЇ ГРОМАДИ У СТРУКТУРІ СУБРЕГІОНУ



Джерело: Розроблено за допомогою відкритої ГІС - QGIS

Чисельність населення Ічнянської міської територіальної громади станом на 01 січня 2024 року становить 21844 особи, з яких 10759 – мешканці м. Ічня та 1270 – внутрішньо-переміщені особи (ВПО).

ПЛАН-СХЕМА ІЧНЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ



4.1.1.2 - Населення громади

Станом на 01 січня 2024 року чисельність населення Ічнянської міської територіальної громади становило 21 844 особи, що демонструє поступове скорочення у порівнянні з попередніми роками. Найвищий показник був зафіксований у 2021 році (22 638 осіб), після чого спостерігається тенденція до зменшення населення, характерна для більшості громад Чернігівської області. Найбільшим населеним пунктом залишається місто Ічня, де нині проживає 10 759 мешканців. Водночас значне скорочення чисельності населення відбулося в малих населених пунктах, зокрема у смт Дружба, де за останні п'ять років кількість жителів зменшилася майже на третину (з 975 осіб у 2020 році до 657 осіб у 2024 році). Динаміка змін також свідчить про зменшення чисельності населення у селах Монастирище, Іржавець, Припутні, Вишнівка та низці інших населених пунктів, що підтверджує загальну проблему депопуляції сільських територій. Водночас у 2022-2024 роках на території громади зареєстровано значну кількість внутрішньо переміщених осіб (ВПО), зокрема у 2023 році їх було 1 297 осіб, а у 2024 році – 1 270 осіб.

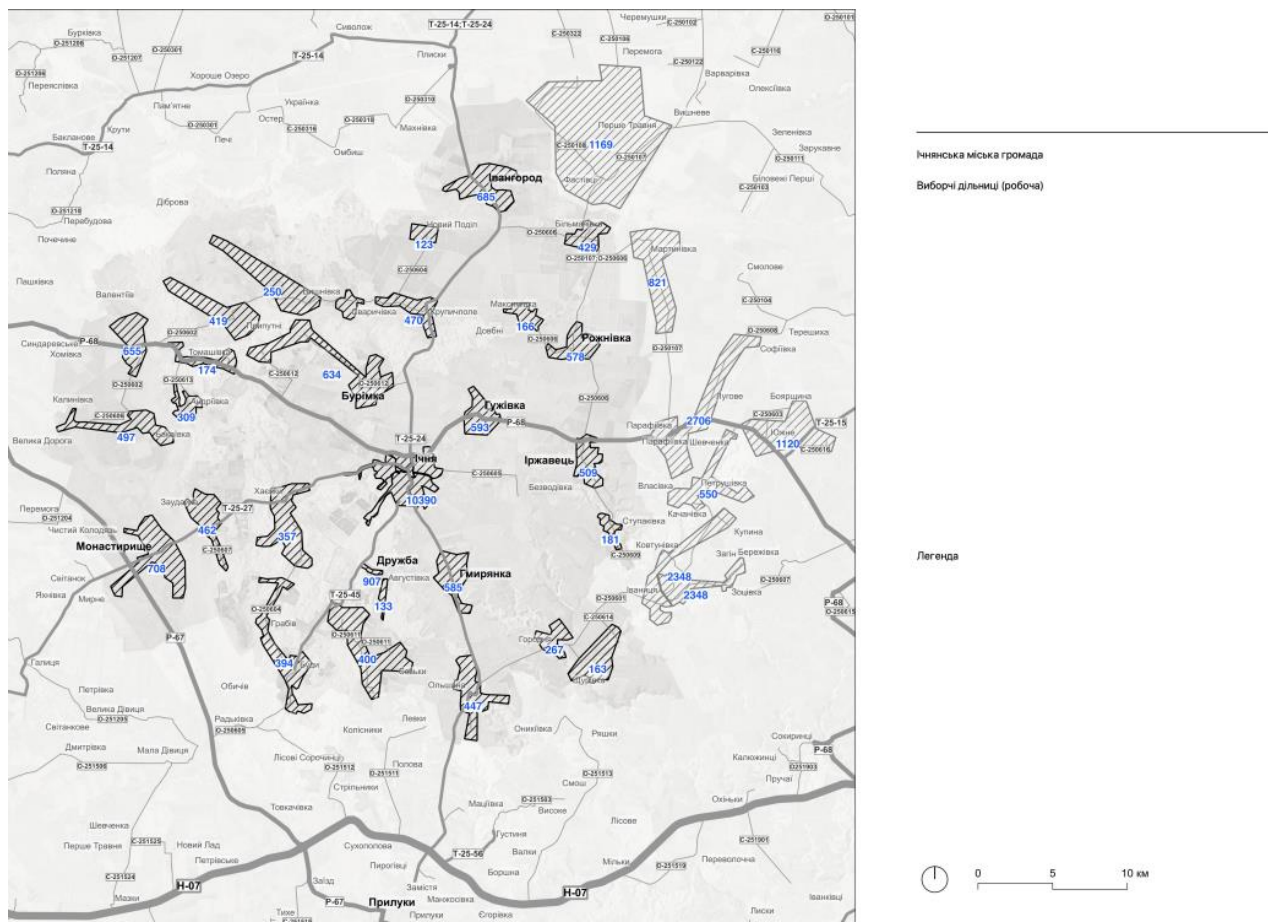
ЗМІНА ДИНАМІКИ ЧИСЕЛЬНОСТІ НАСЕЛЕННЯ У РОЗРІЗІ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ ІЧНЯНСЬКОЇ ГРОМАДИ

Рік	2020	2021	2022	2023	2024
Чисельність населення станом на 01 січня відповідного року	22204	22638	22038	21855	21844
К-сть зареєстрованих ВПО	Інформація відсутня	Інформація відсутня	205	1297	1270

м.Ічня	10731	10585	10390	10645	10759
смт Дружба	975	952	907	642	657
с. Августівка	82	98	98	99	100
с. Безводівка	-	0	0	0	0
с. Андріївка	324	314	317	308	299
с. Селихів	8	8	7	7	1
с. Томашівка	117	117	127	117	111
с. Бакаївка	473	458	443	431	462
с. Комарівка	27	25	24	21	23
с. Більмачівка	523	507	454	450	407
с. Буди	77	77	75	69	82
с. Грабів	88	82	78	74	71
с. Лучківка	34	39	42	36	25
с. Пелюхівка	52	51	49	49	54
с. Червоне	-	0	0	0	0
с. Бурімка	482	473	456	442	459
с. Безбородьків	36	34	34	31	33
с. Шиловичі	20	17	13	14	23
с. Гмирянка	834	824	838	829	704
с. Городня	247	240	210	202	209
с. Гужівка	753	758	734	707	728
с. Дорогинка	759	765	712	712	730
с. Заудайка	435	430	407	465	427
с. Коршаки	18	16	16	14	17
с. Івангород	800	781	763	745	775
с. Іржавець	718	707	708	694	656
с. Крупичполе	469	451	471	461	460
с. Новий Поділ	87	84	75	76	76
с. Сваричівка	104	89	92	86	84
с.Монастирище	749	738	721	706	658
с. Веприк	14	13	8	8	7
с. Ольшана	529	541	506	493	501
с. Нова Ольшана	3	3	3	3	3
с. Тарасівка	12	12	10	9	9
с. Припутні	425	394	385	376	365
с. Барбурське	2	2	2	2	1
с. Вишнівка	199	178	167	155	154
с-ще Куликівка	1	1	1	1	1
с. Сезьки	166	159	159	159	153
с. Гейці	63	66	62	60	60
с. Дзюбівка	53	57	58	57	59
с. Тишківка	33	38	38	33	29
с-ще Коломійцеве	43	40	36	36	36
с. Ступаківка	147	134	132	129	136
с. Зінченкове	3	1	1	1	2
с. Хаснки	277	271	252	243	260
с. Воронівка	80	82	78	77	73
с. Киколи	1	2	2	2	2
с. Щурівка	112	106	97	96	100
с. Іценків	5	5	5	4	4
с. Однольків	14	19	15	15	15
с. Рожнівка	Не входило в склад громади	644	628	624	660
с. Максимівка	Не входило в склад громади	150	132	140	124

Більшість населених пунктів громади мають малу чисельність населення, що є типовим для сільської місцевості Чернігівщини. Найменші села розташовані на периферії громади та характеризуються низькою щільністю населення, що може створювати труднощі у транспортному сполученні та доступі до соціальної інфраструктури.

СХЕМА РОЗТАШУВАННЯ ВИБОРЧИХ ОКРУГІВ У МЕЖАХ ГРОМАДИ



Така центрично-радіальна структура громади визначає основні напрямки транспортного планування. Головні транспортні потоки спрямовані до Ічні, що формує потребу у якісному сполученні між містом та селами, а також у розвитку громадського транспорту та альтернативних способів мобільності для забезпечення доступності послуг та робочих місць для мешканців усієї громади.

4.1.1.4 - Розташування місць праці та структура промисловості

Основні місця праці в Ічнянській міській територіальній громаді зосереджені переважно у місті Ічня, яке є головним економічним центром громади. Найбільшими роботодавцями є підприємства, що спеціалізуються на переробній промисловості, сільському господарстві та легкій промисловості.

Найбільшу кількість працівників залучено у сфері перероблення молока та виробництва молочної продукції. ПрАТ "Молочноконсервний комбінат" (302 працівники) та ПрАТ "Ічнянський завод сухого молока та масла" (307 працівників) є провідними роботодавцями у громаді. Обидва підприємства забезпечують транспортне підвезення своїх працівників, що вказує на їхню важливу роль у місцевій економіці та необхідність стабільного транспортного сполучення.

Другим ключовим напрямком є сільське господарство, зокрема вирощування зернових та олійних культур. Серед найбільших аграрних підприємств громади: СТОВ "ІНТЕР" (267 працівників), ПОСП "Ічнянське" (210 працівників), ТОВ "Рожнівка-Агро" (146 працівників) та ПП "Агро-Трејдер" (101 працівник). Всі вони також організують підвезення своїх працівників, що свідчить про значну територіальну розосередженість робочої сили та необхідність транспортного забезпечення.

Крім того, у структурі промисловості громади важливу роль відіграє ТОВ "ГОЛДПАК", що спеціалізується на виробництві текстильних виробів. На цьому підприємстві працює 227 осіб, і воно також забезпечує підвезення працівників.

Загалом, всі найбільші підприємства громади організовують підвезення персоналу, що підкреслює актуальність доступності місць праці для мешканців громади. Така практика особливо цінна, оскільки частина працівників може мешкати за межами Ічні або у віддалених селах громади.

КЛЮЧОВІ (ВЕЛИКІ) ПІДПРИЄМСТВА, ЩО ФУНКЦІОНУЮТЬ НА ТЕРИТОРІЇ ГРОМАДИ

№ з/п	Назва підприємства	Адреса	Основний вид продукції/ діяльності	Кількість працівників, осіб	Чи організовує підвезення працівників (так/ ні)
1.	ПрАТ "Молочноконсервний комбінат"	м. Ічня вул. Вишнева, 4	Перероблення молока, виробництво масла та сиру	302	так
2.	ПрАТ "Ічнянський завод сухого молока та масла"	м. Ічня вул. Бунівка, 164	Перероблення молока, виробництво масла та сиру	307	так
3.	СТОВ "ІНТЕР"	м. Ічня вул. Бунівка, 166	Вирощування зернових культур (крім рису), бобових культур і насіння олійних культур	267	так
4.	ТОВ "ГОЛДПАК"	м. Ічня, вул. Дрофаня, 2	Виробництво готових текстильних виробів, крім одягу	227	так
5.	ПОСП "Ічнянське"	м. Ічня вул. Ковалівка, 49	Вирощування зернових культур (крім рису), бобових культур і насіння олійних культур	210	так
6.	ТОВ "Рожнівка-Агро"	с. Рожнівка, вул. Жовтнева, 1	Вирощування зернових культур (крім рису), бобових культур і насіння олійних культур	146	так
7.	ПП "Агро-трейдер"	м. Ічня вул. Воскресінська, 19 кв.1	Вирощування зернових культур (крім рису), бобових культур і насіння олійних культур	101	так

Структура промисловості Ічнянської громади базується переважно на переробній та аграрній діяльності, що формує сталий попит на якісне транспортне сполучення між місцями проживання працівників та виробничими центрами. У контексті Плану сталої мобільності важливим завданням є розвиток транспортної інфраструктури, яка забезпечить доступність робочих місць, сприятиме ефективному розподілу трудових ресурсів та підвищить економічну активність громади.

4.1.2 - Документація зі стратегічного розвитку та містобудівна документація

4.1.2.1 - Містобудівна документація

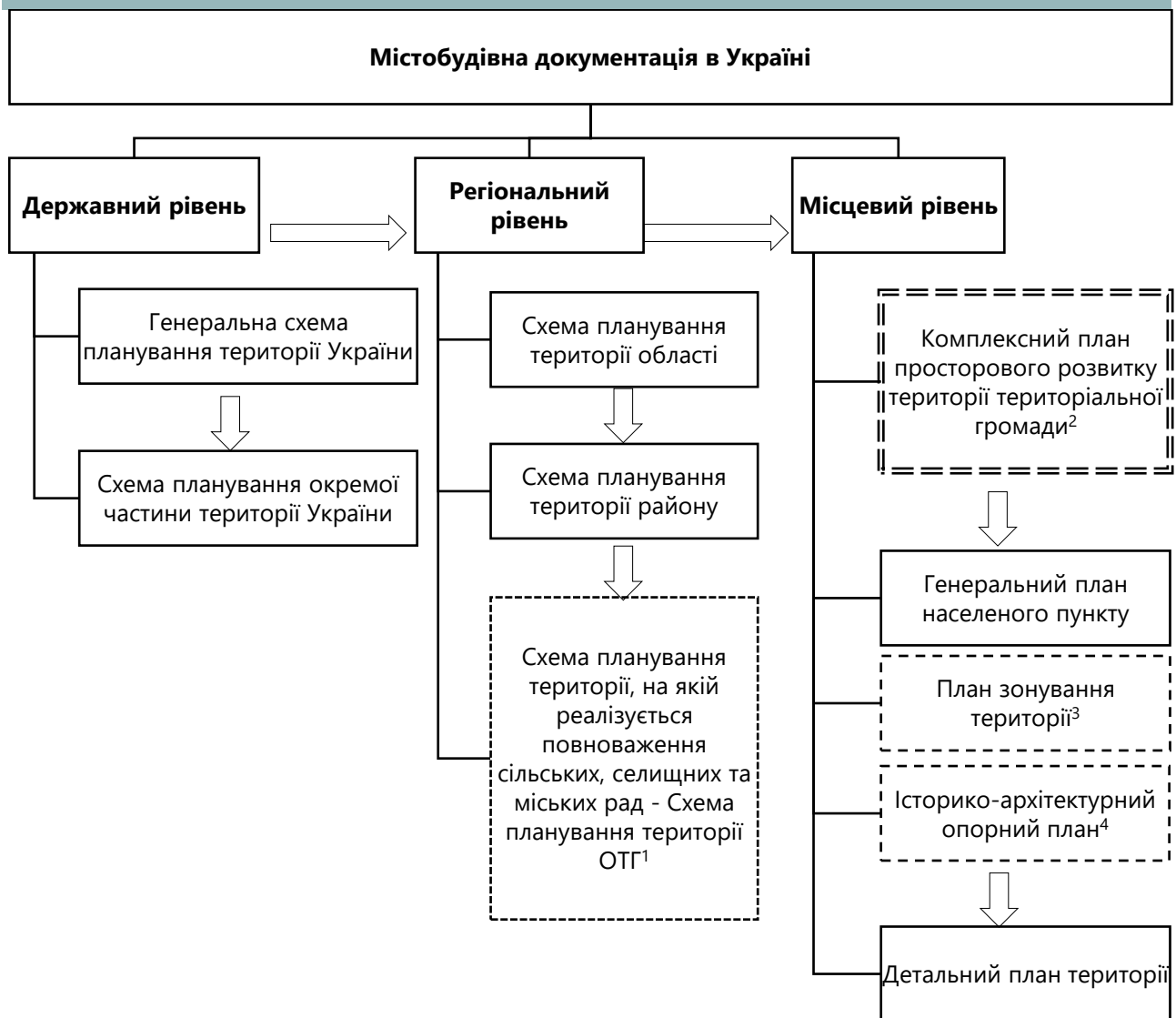
Містобудівна документація – затверджені текстові та графічні матеріали з питань регулювання планування, забудови та іншого використання територій¹. Містобудівна документація є ключовими документами для довгострокового стратегічного планування ефективного розвитку території, встановлює основні напрями та заходи, спрямовані на поліпшення інвестиційного клімату, створення умов для збереження здорового життєвого середовища.

Політика містобудування та просторового планування на центральному та вищому рівнях в Україні визначається законодавчою та нормативно-правовою базою. У ході проведення ряду реформ, що стосуються сфер містобудування та архітектури, під впливом децентралізації, за останні 5 років були впроваджені нові законодавчі та нормативно-правові акти, з метою регулювання містобудівної діяльності та землекористування. Так, положення Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель» регламентують питання управління у сфері містобудівних та земельних відносин, а також дозволяють враховувати особливості розвитку та функціонування територіальних громад, як місцевого рівня адміністративно-територіального устрою. Саме цим законом були внесені зміни до видів містобудівної документації в Україні (рис. 3). Попри те, що регіональний рівень розроблення містобудівної документації не змінився і надалі включає схеми планування територій області та районів, але станом на сьогодні, передбачає застосування нових принципів та підходів до розроблення такої документації.

Забезпечення містобудівною документацією Чернігівської області є вкрай важливим пріоритетом у системі комплексного відновлення території, оскільки створює основу як для сталого та збалансованого розвитку регіону – так і формує перелік напрямків розвитку окремих населених пунктів області та субрегіонів. Наявність в області якісної та актуальної містобудівної документації дозволяє здійснювати планування раціонального використання земельних ресурсів та інфраструктури, сприяє контролю за будівництвом і розвитком об'єктів соціальної інфраструктури. Саме містобудівна документація дає можливість формувати цілісну містобудівну візію розвитку області, дозволяє ефективно впоратися з просторово-планувальними викликами, забезпечити зручне та безпечне середовище для проживання мешканців на місцевому рівні, створити передумови для розвитку регіональної економіки та, зрештою, дає можливість залучати інвестиції на основі чіткої та прозорої політики ведення містобудівної діяльності на обласному рівні.

Серед оперативних цілей Стратегії сталого розвитку Чернігівської області на період до 2027 року передбачено ефективне планування територіального розвитку. На виконання заданої цілі, завданнями поставлені розроблення містобудівної документації, впровадження геоінформаційних систем містобудівного кадастру та забезпечення їх публічності. Очікуваними результатами реалізації визначеної цілі передбачено забезпечення адміністративно-територіальних утворень належною містобудівною документацією, створення привабливого інвестиційного клімату регіону, підвищення ефективності управління майном і земельними ресурсами, публічності в обґрунтуванні управлінських рішень, своєчасне взаємоузгодження державних, громадських та приватних інтересів під час планування і забудови територій.

¹ Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності»: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>



Джерело: складено відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності»

Умовні позначення

Графічне зображення	Значення
	Вид містобудівної документації
	Вид містобудівної документації, який не розробляється/або припинив бути окремим видом містобудівної документації
	Вид містобудівної документації, який розробляється у складі генерального плану
	Комплексний, основний вид містобудівної документації на місцевому рівні

Примітки:

1. Документація «Схема планування території, на якій реалізується повноваження сільських, селищних та міських рад - Схема планування території ОТГ» розроблялася у період з 2017 до 2020 року;
2. Документація, розроблення якої розпочалося із липня 2021 року, з вступом у силу Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель»;
3. Із набрання чинності Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель» втратив свою роль, як окремий вид документації. Станом на сьогодні, розробляється у складі комплексного плану, або генерального плану населеного пункту;
4. Науково-проектна документація «Історико-архітектурний опорний план» розробляється для історичних населених місць, який у межах Чернігівської області 14.

Варто зазначити, що у межах державного курсу на цифровізацію системних процесів, в тому числі на регіональному рівні², важливо передбачати застосування геоінформаційних технологій, як верхнього рівня інструментарію для досягнення цілей, які ставляться перед містобудівною документацією. У цьому розрізі, функціонування геоінформаційних систем містобудівного кадастру на обласному, районному, місцевому рівнях, які виділяються як сфери реалізації Стратегії сталого розвитку Чернігівської області на період до 2027 року, є вкрай актуальними.

Зважаючи на зміни до чинного містобудівного законодавства, перед територіальними громадами Чернігівської області стоїть першочергове завдання – забезпечити свою територію містобудівною документацією на місцевому рівні та розробити комплексні плани просторового розвитку територій територіальних громад, в основу яких вже увійдуть рішення щодо комплексного відновлення. Завданнями для області залишається формування векторів регіонального розвитку, визначення державних інтересів, які мають бути враховані на місцевому рівні та фахова експертна підтримка територіальним громадам, зокрема, шляхом організації роботи архітектурно-містобудівної ради при Управлінні містобудування та архітектури Чернігівської облдержадміністрації.

Схема планування території Чернігівської області (далі – СПТО) розроблена ДП Український державний науково-дослідний інститут проектування міст «Діпромісто» імені Ю. М. Білоконя на виконання Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності». Затверджена СПТО рішенням десятої сесії шостого скликання обласної ради від 28 вересня 2012 року. Положення СПТО не переглядалися з часу затвердження. Моніторинг її виконання не проводився.

Схемою планування території Чернігівської області були враховані та конкретизовані рішення Генеральної схеми планування території України у сфері вдосконалення системи розселення, визначення територій, розвиток яких потребує державної підтримки, розвиток національної екологічної мережі, інженерно-транспортної, соціальної інфраструктури та історико-культурної спадщини. Основні показники СПТО були розраховані на строк, що складає 20 років, тобто, до 2031р.

Основні показники, які закладалися для Чернігівської області у СПТО базувалися на тенденції до депопуляції населення, зважаючи на вибірку 2007-2011 років – періоду, коли збиралися вихідні дані для СПТО. До прикладу, на 2021 рік у СПТО прогнозувалося, що на території Чернігівської області проживатиме 925,9 тис. осіб. За даними Головного управління статистики у Чернігівській області станом на 1 січня 2022 року, в межах області вже проживало 959,315 тис. осіб. Різниця у прогнозованій та реальній чисельності населення складає 27,415 тис. осіб. Для загального порівняння, чисельність населення всієї Новгород-Сіверської міської територіальної громади становить 25,35 тис. осіб. Тобто, показники СПТО не передбачали навантаження, з якими реально стикається область.

СПТО передбачався розвиток області як єдиної економічної та просторово-структурної одиниці із сусідніми державами, що станом на сьогодні перестало було можливим сценарієм: *«Область розвиватиметься як соціально-культурний центр та туристичний центр трьох слов'янських країн (України, Білорусі, Росії)»*.

Схема планування території Чернігівської області поступово втрачала свою актуальність починаючи із 2014 року. З часу початку повномасштабної війни, через різкі зміни у чисельності населення, зміщення осей тяжіння та розселення населення до центральної та південної частини області, формуванні оборонних зон на півночі області та зупинкою із неможливістю будь-яких подальших напрямів розвитку транскордонного співробітництва, СПТО можна вважати неактуальною. Схема планування території Чернігівської області потребує внесення змін та актуалізації, яка буде базуватися на глибинному переосмисленні та де будуть закладатися нові вектори регіонального розвитку.

² Закон України «Про Національну програму інформатизації». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2807-20#Text>



ЧЕРНІГІВСЬКА ОБЛАСТЬ

СХЕМА ПЛАНУВАННЯ ТЕРИТОРІЇ

СХЕМА ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ТА СИСТЕМА РОЗСЕЛЕННЯ

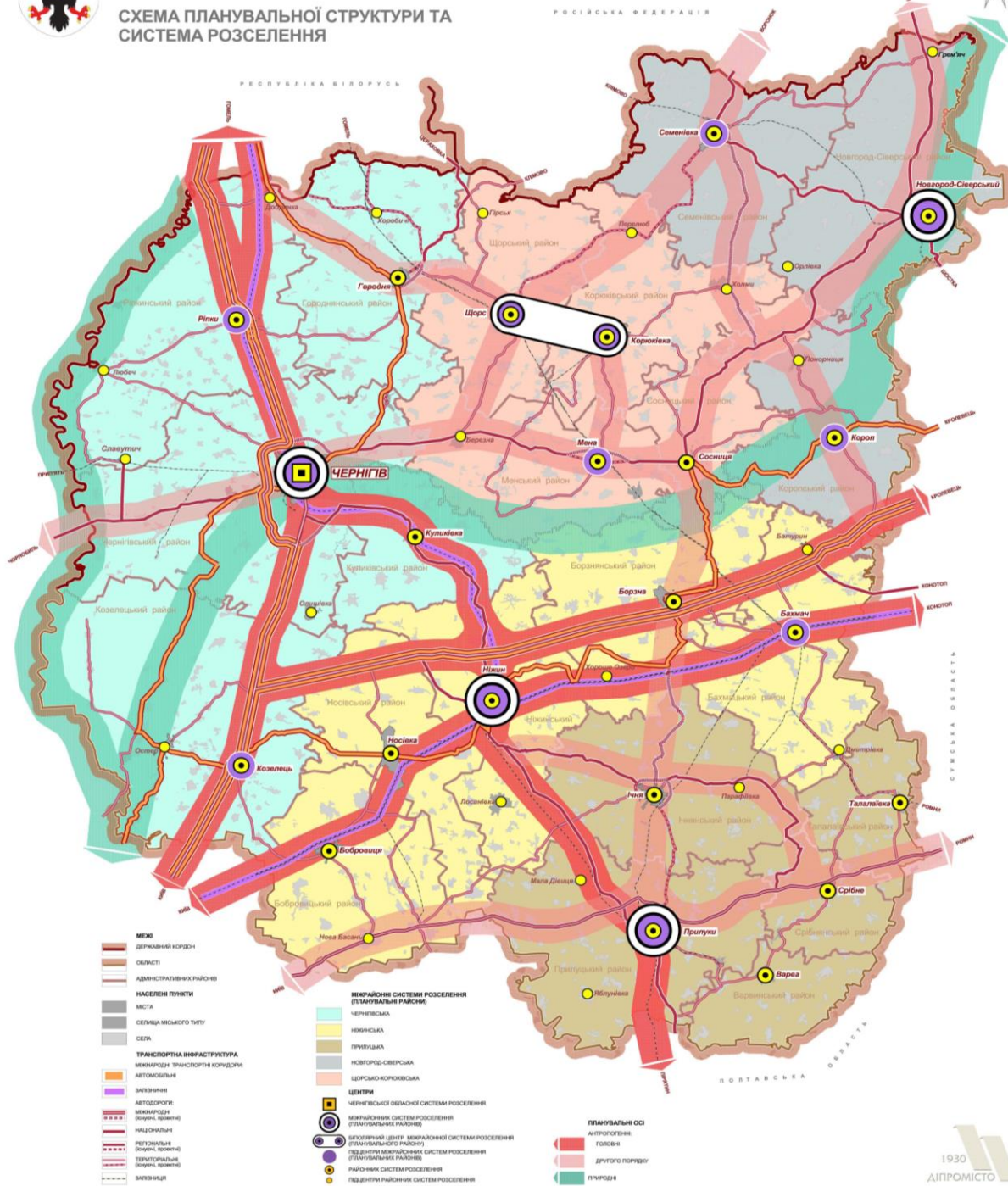


Схема планування території району (СПТР) – вид містобудівної документації на регіональному рівні, яка визначає принципи вирішення розвитку, планування, забудови та іншого використання території району.

Головною метою розроблення схем планування території районів можна вважати обґрунтування майбутніх потреб та визначення переважних напрямків використання територіальних ресурсів з урахуванням державних, громадських та приватних інтересів; визначення територій, що мають особливу цінність, встановлення передбачені законодавством обмеження на їх планування, забудову та інше використання, формування рекомендацій з організації раціонального розселення у межах району.

Схеми планування території районів розробляються на основі містобудівної документації вищого рівня – схеми планування території області, деталізуючи її положення.

Постановою Верховної Ради України від 17.07.2020 № 807-IX «Про утворення та ліквідацію районів», було прийнято ліквідувати 22 райони Чернігівської області та утворити 5 нових районів, що існують на зараз: Корюківський, Ніжинський, Новгород-Сіверський, Прилуцький та Чернігівський.

Станом на квітень 2024 року, жоден із районів області не забезпечений схемою планування території району. Натомість для усіх двадцяти двох районів, які налічувалися в межах області до 2020 року, були розроблені та затверджені проекти районного планування.

З 22 наявних проєктів районного планування, лише 6 були розроблені після набуття Україною незалежності (1991-1995рр.). Інші 14 проєктів розроблялися в кінці 70-х – кінці 80-х років минулого століття. На сьогодні, в обласному управлінні наявні текстові та графічні матеріали цих проєктів районного планування у паперовому вигляді. Моніторинг їх реалізації не проводився. Проте, говорити про навіть часткову актуальність наявних схем планування території районів неможливо із ряду причин:

Застарілість

- всі наявні схеми планування території районів розроблені 30-50 років тому

Порушена ієрархія

- наявні СПТР не враховують положення схеми планування території області, яка була затверджена у 2012 році

Зміни в адміністративно-територіальному устрої

- схеми планування території районів охоплюють ті адміністративно-територіальні одиниці, яких станом на 2024 рік вже не існує, а, відповідно, не можуть якимось чином закладати сучасні вектори територіального розвитку на регіональному рівні

Зміна законодавчих та нормативних і стандартів

- наявні СПТР не відповідають сучасним державним будівельним нормам – схеми, які були розроблені десятиліття тому, втрачають актуальність та не можуть відповідати сучасним стандартам та задовольняти суспільні потреби

Відсутність моніторингу

- відсутність систематичного моніторингу реалізації СПТР унеможливує навіть часткову оцінку їхньої ефективності та актуальності на минулий проміжок часу

Невраховані виклики та наслідки війни

- зважаючи на застарілість СПТР, їх рішення не враховують ті зміни просторово-планувальної організації районів, які відбувалися під впливом війни

Зважаючи на всі викладені аспекти, можна зробити висновок, що наявні проєкти районного планування у межах Чернігівської області є застарілими та неактуальними, а, відтак, не можуть служити якісною базою для регламентування секторального та візійного територіального розвитку на нижчому щаблі розроблення містобудівної документації, зокрема, на місцевому рівні.

Планування територій на місцевому рівні здійснюється шляхом розроблення та затвердження комплексних планів просторового розвитку територій територіальних громад, генеральних планів населених пунктів і детальних планів території, їх оновлення та внесення змін до них.

Відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» до містобудівної документації на місцевому рівні відноситься три види документації:

комплексний план просторового розвитку території територіальної громади

•одночасно містобудівна документація на місцевому рівні та документація із землеустрою, що визначає планувальну організацію, функціональне призначення території, основні принципи та напрями формування єдиної системи громадського обслуговування населення, дорожньої мережі, інженерно-транспортної інфраструктури, інженерної підготовки та благоустрою, цивільного захисту, охорони земель та інших компонентів навколишнього природного середовища, формування екомережі, охорони та збереження культурної спадщини та традиційного характеру середовища населених пунктів, а також послідовність реалізації рішень, у тому числі етапність освоєння території.

генеральний план населеного пункту

•одночасно містобудівна документація на місцевому рівні та землевпорядна документація, що визначає принципи вирішення розвитку, планування, забудови та іншого використання території населеного пункту.

детальний план території

•одночасно містобудівна документація на місцевому рівні та землевпорядна документація, що визначає планувальну організацію та розвиток території.

Містобудівна документація на місцевому рівні розробляється з урахуванням відомостей Державного земельного кадастру на актуалізованій картографічній основі у цифровій формі в державній системі координат у формі електронних документів, що містять базові та тематичні геопросторові дані.

Розроблення містобудівної документації на місцевому рівні є виключною компетенцією місцевих міських, селищних та сільських рад.

Станом на 2019 рік, в межах області було розроблено 95 генеральних планів населених пунктів³.

Згідно з даними, станом на жовтень-листопад 2023 року, Управління містобудування та архітектури Чернігівської облдержадміністрації було проведено анкетування територіальних громад області, через районні державні адміністрації. За інформацією, яка була зібрана, із 1509 населених пунктів в межах області, 464 населених пунктів вказали, що мають наявні генеральні плани населених пунктів. Середній показник забезпеченості генеральними планами у межах області усереднено складає 27,68%.

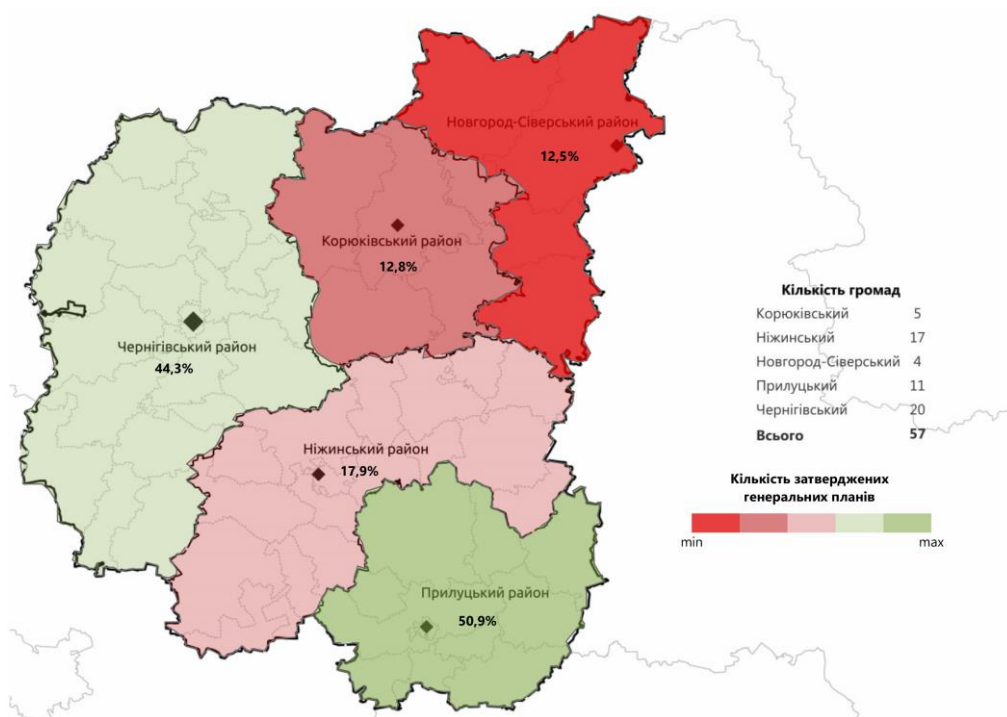
Варто зазначити і на актуальності наявних генеральних планів населених пунктів. Велика частка із затверджених генпланів була розроблена або ще до набуття Україною незалежності, або в період до 2000-х років. Громади відзначають високий показник у потребі актуалізації цього виду містобудівної документації. Так, серед наявних генеральних планів середній показник неактуальних складає майже половину – 43,75%.

Зважаючи на зміни законодавства щодо ієрархічної структури містобудівної документації в Україні, населені пункти у межах Чернігівської області, які відзначають неактуальність генеральних планів населених пунктів, будуть вносити зміни до них через розроблення комплексних планів просторового розвитку територій територіальних громад, шляхом інтеграції генпланів та/або планувальних рішень генпланів у комплексні плани. Такою ж є ситуація з планами зонування території, які стануть частиною або комплексного плану, або генерального плану населеного пункту.

Тільки 2 населених пункти громади (4% від загальної кількості населених пунктів) мають затверджені генеральні плани – м. Ічня та с. Івангород. Проте, варто зазначити, що генеральний план м. Ічні втратив актуальність та потребує актуалізації. Генеральний план с. Івангород містить план зонування території, що є позитивним аспектом.

³ Стратегія сталого розвитку Чернігівської області на період до 2027 року

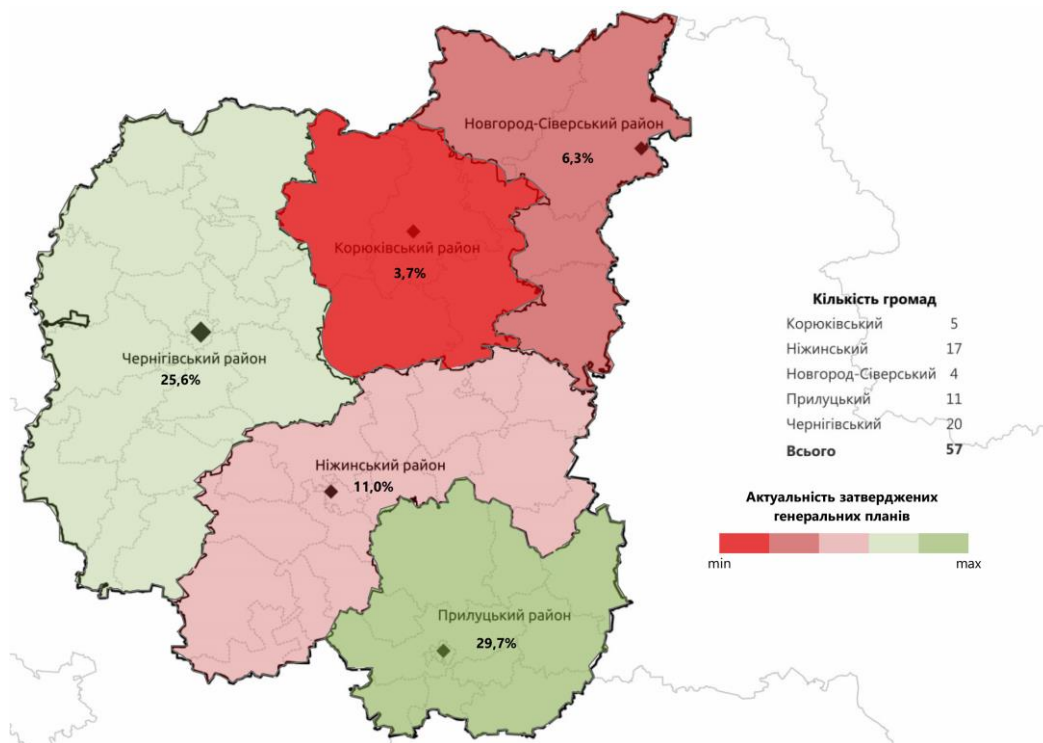
**КІЛЬКІСТЬ ЗАТВЕРДЖЕНИХ ГЕНЕРАЛЬНИХ ПЛАНІВ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ ЗА РАЙОНАМИ ОБЛАСТІ
СТАНOM НА ЖОВТЕНЬ-ЛИСТОПАД 2023 РОКУ**



Примітка: відсотковий показник вказаний із розрахунку кількості затверджених генеральних планів населених пунктів за районами до загальної кількості населених пунктів у межах району

Джерело: Розроблено за допомогою відкритої ГІС - QGIS

**АКТУАЛЬНІСТЬ ЗАТВЕРДЖЕНИХ ГЕНЕРАЛЬНИХ ПЛАНІВ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ ЗА РАЙОНАМИ ОБЛАСТІ
СТАНOM НА ЖОВТЕНЬ-ЛИСТОПАД 2023 РОКУ**



Примітка: відсотковий показник вказаний із розрахунку кількості актуальних генеральних планів населених пунктів за районами до загальної кількості населених пунктів в районі

Джерело: Розроблено за допомогою відкритої ГІС - QGIS

Комплексний план просторового розвитку території територіальної громади для Ічнянської МТГ не розроблявся.

ПЕРЕЛІК НАЯВНОЇ МІСТОБУДІВНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ НА ТЕРИТОРІЇ ГРОМАДИ

№ з/п	Тип містобудівної документації (комплексний план, генеральний план, плану зонування території, детальний план)	Назва містобудівної документації	Рік розроблення	Статус (чинна / в процесі розроблення / в процесі внесення змін)	Актуальність
1	Генеральний план м.Ічня	Генеральний план	1993	Чинна	Потребує внесення змін
2	Генеральний план с. Андріївка	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1976	чинна	Втратила актуальність
3	Генеральний план с. Бакаївка	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1973	чинна	Втратила актуальність
4	Генеральний план с. Безводівка	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1988	чинна	Втратила актуальність
5	Генеральний план с. Більмачівка	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1971	чинна	Втратила актуальність
6	Генеральний план с. Буди	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1972	чинна	Втратила актуальність
7	Генеральний план с. Бурімка	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1971	чинна	Втратила актуальність
8	Генеральний план с. Вишнівка	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1973	чинна	Втратила актуальність
9	Генеральний план с. Воронівка	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1975	чинна	Втратила актуальність
10	Генеральний план с. Гейці	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1977	чинна	Втратила актуальність
11	Генеральний план с. Гмирянка	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1971	чинна	Втратила актуальність
12	Генеральний план с. Грабів	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1971	чинна	Втратила актуальність
13	Генеральний план с. Гужівка	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1971	чинна	Втратила актуальність
14	Генеральний план с. Дорогинка	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1972	чинна	Втратила актуальність
15	Генеральний план с. Заудайка	Проєкт планування та забудови населеного пункту	1971	чинна	Втратила актуальність

16	Генеральний план с. Крупичполе	Проект планування та забудови населеного пункту	1976	чинна	Втратила актуальність
17	Генеральний план с. Лучківка	Проект планування та забудови населеного пункту	1975	чинна	Втратила актуальність
18	Генеральний план с. Максимівка	Проект планування та забудови населеного пункту	1970	чинна	Втратила актуальність
19	Генеральний план с. Монастирище	Проект планування та забудови населеного пункту	1971	чинна	Втратила актуальність
20	Генеральний план с. Ольшана	Проект планування та забудови населеного пункту	1972	чинна	Втратила актуальність
21	Генеральний план с. Пелюхівка	Проект планування та забудови населеного пункту	1975	чинна	Втратила актуальність
22	Генеральний план с. Припутні	Проект планування та забудови населеного пункту	1972	чинна	Втратила актуальність
23	Генеральний план с. Рожнівка	Проект планування та забудови населеного пункту	1972	чинна	Втратила актуальність
24	Генеральний план с. Сваричівка	Проект планування та забудови населеного пункту	1972	чинна	Втратила актуальність
25	Генеральний план с. Сезьки	Проект планування та забудови населеного пункту	1979	чинна	Втратила актуальність
26	Генеральний план с. Ступаківка	Проект планування та забудови населеного пункту	1972	чинна	Втратила актуальність
27	Генеральний план с. Томашівка	Проект планування та забудови населеного пункту	1971	чинна	Втратила актуальність
28	Генеральний план с. Хаєнки	Проект планування та забудови населеного пункту	1971	чинна	Втратила актуальність
29	Генеральний план с. Шиловичі	Проект планування та забудови населеного пункту	1973	чинна	Втратила актуальність
30	Генеральний план с. Щурівка	Проект планування та забудови населеного пункту	1972	чинна	Втратила актуальність
31	Генеральний план с. Івангород	Генеральний план с. Івангород Ічнянського району Чернігівської області	2019	чинна	актуальна
32	План зонування с.Івангород	План зонування території с.Івангород Ічнянського району Чернігівської області	2019	чинна	актуальна
33	Детальний план	Детальний план території орієнтовною площею 4,9636 га, розташованої в адміністративних межах м. Ічня Ічнянського району Чернігівської області, для реконструкції зернозберігального комплексу	2018	чинна	актуальна

34	Детальний план	Детальний план території земельної ділянки площею 2,3727 га, в м. Ічня, по вул. Бунівка, №168 «а»	2019	чинна	актуальна
35	Детальний план	Детальний план території земельної ділянки площею 0.1263 га (кадастровий номер 7421710100:01:005:0216), цільове призначення 03.07 для будівництва та обслуговування будівель торгівлі, розташованої за адресою: Чернігівська область, Ічнянський район, м. Ічня, вулиця Героїв Майдану, 9, для реконструкції магазину продовольчих та не продовольчих товарів з розвантажувальною рампою.	2019	чинна	актуальна
36	Детальний план	Детальний план території земельних ділянок площею 0.0796 га. кадастровий номер 7421710100:01:007:0374, цільове призначення 01.03 для ведення особистого селянського господарства, за адресою: м. Ічня, вулиця Вокзальна. № 82 та площа 0.1000 га кадастровий номер 7421710100:01:007:0373, цільове призначення 02.01 для будівництва і обслуговування житлового будинку, господарських будівель і споруд (присадибна ділянка), за адресою: м. Ічня, вулиця Вокзальна, 82	2019	чинна	актуальна
37	Детальний план	Детальний план території орієнтовною площею 13,0138 га, що розташована за межами населеного пункту на території Ічнянської міської ради (Гмирянський старостинський округ) Ічнянського району Чернігівської області для проведення реконструкції частини будівель тваринницького комплексу	2023	чинна	актуальна
38	Детальний план	Детальний план території земельних ділянок орієнтовною площею 38,0 га для реконструкції існуючої ферми прив'язного утримання великої рогатої худоби в молочнотоварний комплекс безприв'язного утримання, що розташовані по вул. Ковалівка в адміністративних межах Ічнянської міської ради Чернігівської області (за межами м. Ічня)	2023	чинна	актуальна

39	Детальний план	<p>Детальний план території земельних ділянок загальною площею 0,4043 га, з кадастровими номерами: 7421710100:01:001:0813, цільове призначення 02.01 для будівництва та обслуговування житлового будинку, господарських будівель і споруд (присадибна ділянка), площею 0,1000 га;</p> <p>7421710100:01:001:0869, цільове призначення 01.05 для індивідуального садівництва, площею 0,0970 га;</p> <p>7421710100:01:001:0868, цільове призначення 01.05 для індивідуального садівництва, площею 0,0052 га;</p> <p>7421710100:01:001:0867, цільове призначення 01.05 для індивідуального садівництва, площею 0,0052 га;</p> <p>7421710100:01:001:0774, цільове призначення 03.07 для будівництва та обслуговування будівель торгівлі, площею 0,1969 га;</p> <p>які розташовані по вул. Воскресінська в м. Ічня з метою визначення планувальної організації та подальшої зміни функціонального призначення</p>	2023	чинна	актуальна
40	Детальний план	<p>Детальний план території земельних ділянок загальною площею 0,8605га із них: 0, 1000 га (кадастровий номер 7421710100:01:002:0148), цільове призначення для будівництва і обслуговування житлового будинку, господарських будівель і споруд, розташовані за адресою: м.Ічня, вул.Пушкіна, №1; 0,4496га (кадастровий номер 7421710100:01:002:0149), цільове призначення для ведення особистого селянського господарства, розташовані за адресою: м.Ічня, вул, Пушкіна, №1; 0,1000га (кадастровий номер 7421710100:01:002:0362), цільове призначення для будівництва і обслуговування житлового будинку, господарських будівель і споруд, розташовані за адресою: м.Ічня, вул. Солдатської Слави, №20; 0,0602 (кадастровий номер 7421710100:01:002:0363), цільове призначення для ведення</p>	2023	чинна	актуальна

		особистого селянського господарства, розташованої за адресою: м.Ічня, вул. Солдатської Слави, №20; 0,0507га (кадастровий номер 74217410100:01:002:0234), цільове призначення для ведення особистого селянського господарства, розташованої за адресою: м.Ічня, вул. Солдатської Слави, №18; 0,1000(кадастровий номер 7421710100:01:002:0233), цільове призначення для будівництва і обслуговування житлового будинку, господарських будівель і споруд, розташованої за адресою: м.Ічня, вул. Солдатської Слави, №18			
41	Детальний план	Затвердити детальний план території земельної ділянки площею 0,1885га (кадастровий номер 7421786000:01:000:0037), що розташована в межах с.Крупичполе Прилуцького району Чернігівської області з метою зміни цільового призначення із 01.03 «для ведення особистого селянського господарства» на 02.01 для обслуговування житлового будинку, господарських будівель і споруд (присадибна ділянка).	2023	чинна	актуальна

З метою захисту традиційного характеру середовища населених місць України, на виконання статті 32 Закону України «Про охорону культурної спадщини», 14 населених пунктів Чернігівської області віднесені до Списку історичних населених місць України⁴. Для населених пунктів, внесених до Списку історичних населених місць України, у межах визначених історичних ареалів у складі генерального плану населеного пункту визначаються режими регулювання забудови та розробляється історико-архітектурний опорний план (ІАОП) – науково-проектна документація, в якій зазначається інформація про об'єкти культурної спадщини та зони їх охорони.

Історико-архітектурний опорний план – науково-проектна документація, яка розробляється і затверджується у складі генерального плану населеного пункту, внесеного до Списку історичних населених місць України, згідно із Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності», містить відомості про об'єкти всесвітньої спадщини, їх території та буферні зони; пам'ятки культурної спадщини, у тому числі археологічні, їх території та зони охорони; межі та правові режими використання історичних ареалів населених місць; історико-культурні заповідники, історико-культурні заповідні території та їх зони охорони; охоронювані археологічні території⁵. ІАОП історичних ареалів населених пунктів, внесених до Списку історичних населених місць України включаються до складу комплексного плану – містобудівної документації на місцевому рівні – як невід'ємні складові генеральних планів відповідних населених пунктів.

Історико-архітектурний опорний план містить інформацію про:

⁴ Постанова Кабінету Міністрів України від 6 липня 2001 р. № 878 «Про затвердження Списку історичних населених місць України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/878-2001-%D0%BF#Text>

⁵ Постанова Кабінету Міністрів України від 1 вересня 2021 р. № 926 «Про затвердження Порядку розроблення, оновлення, внесення змін та затвердження містобудівної документації». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/926-2021-%D0%BF#Text>

- ▶ нерухомі об'єкти й пам'ятки культурної спадщини населеного пункту, пов'язану з ними історичну забудову;
- ▶ землі історико-культурного призначення (території пам'яток, історико-культурних заповідників);
- ▶ місця втрачених будинків, споруд, оборонних укріплень, що мали важливе історичне або містобудівне значення;
- ▶ дисгармонійні будівлі та споруди;
- ▶ пам'ятки природи, природні заповідники, цінні природні ландшафти;
- ▶ межі історичних ареалів та зон охорони пам'яток культурної спадщини, визначені раніше (за наявності).

Відповідно до Списку історичних населених місць України, в межах Чернігівської області визначено чотирнадцять історичних населених місць – міст та селищ.

Місто Ічня входить до Списку історичних населених місць України. Станом на жовтень 2024р., історико-архітектурний опорний план для міста не був затвердженим та не перебував у процесі розроблення.

4.1.2.2 - Стратегія розвитку територіальної громади

Стратегічне планування є ключовим інструментом раціонального розвитку територіальної громади, спрямованим на забезпечення сталого економічного зростання, покращення якості життя мешканців та раціональне використання ресурсів. Наразі в громаді діє Стратегія розвитку Ічнянської міської об'єднаної територіальної громади на період до 2029 року, прийнята у 2019 році, однак вона потребує актуалізації з урахуванням сучасних викликів та змін у соціально-економічному середовищі.

У 2024 році розпочато розроблення оновленої Стратегії розвитку Ічнянської міської територіальної громади, яка враховуватиме нові напрями просторового, економічного та інфраструктурного розвитку. Також у процесі розроблення перебуває Програма комплексного відновлення громади, що фокусується на відбудові територій, які зазнали наслідків збройної агресії, та адаптації громади до сучасних умов розвитку.

Додатковим інструментом стратегічного планування є Програма соціально-економічного розвитку Ічнянської міської територіальної громади на 2024-2025 роки, яка є чинною та визначає першочергові заходи для забезпечення стабільного розвитку громади в короткостроковій перспективі. Усі ці стратегічні документи формують основу для подальшого розвитку громади, зокрема й у сфері сталої мобільності, що є важливим компонентом ефективного планування міської та транспортної інфраструктури.

СТРАТЕГІЧНІ ТА ПЛАНОВІ ДОКУМЕНТИ ІЧНЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ

№ з/п	Тип стратегічної чи планової документації (стратегія розвитку, програма комплексного відновлення, план відновлення та розвитку, інші візійні та стратегічні документи)	Назва документа	Рік розроблення	Статус (чинна / в процесі розроблення / в процесі внесення змін)	Актуальність
1	Стратегія розвитку	Стратегія розвитку Ічнянської міської об'єднаної територіальної громади на період до 2029 року	2019	Чинна	Потребує актуалізації
2	Стратегія розвитку	Стратегія розвитку Ічнянської міської	2024	В процесі розроблення	-

		територіальної громади			
3	Програма комплексного відновлення	Програма комплексного відновлення Ічнянської міської територіальної громади в процесі розроблення	2024	В процесі розроблення	-
4	Інші (Програма розвитку)	Програма соціально-економічного розвитку Ічнянської міської територіальної громади на 2024-2025 роки	2024	Чинна	Актуальна

Стратегія розвитку Ічнянської міської об'єднаної територіальної громади на період до 2029 року визначає ключові напрямки соціально-економічного та просторового розвитку, спрямовані на ефективне використання ресурсного потенціалу громади, створення комфортних умов для населення, покращення бізнес-середовища та забезпечення екологічної безпеки. Успішна реалізація стратегічних завдань передбачає взаємодію влади, громади та бізнесу задля забезпечення сталого розвитку території. Розробка Стратегії розвитку громади базувалася на аналізі статистичних даних України та Чернігівської області, оцінці поточного стану економіки, інфраструктури та транспортної системи громади, а також на експертних дослідженнях і прогнозах розрахунках. Методичну підтримку в процесі стратегічного планування надавав проєкт «Сприяння стратегічному розвитку територіальних громад малих міст», який реалізується Асоціацією міст України спільно з Німецьким товариством міжнародного співробітництва (GIZ) за фінансування уряду Німеччини та Європейського Союзу.

Однією зі стратегічних цілей Стратегії на період до 2029 року була ціль А.2.2. «Розбудова мережі доріг в громаді та покращення їх якості».

Аналіз транспортної системи Ічнянської міської територіальної громади в рамках стратегічного планування розвитку громади залишається неповним, оскільки не охоплює низку важливих аспектів, які є критичними для розробки Плану сталої мобільності (ПСМТГ). Зокрема, відсутні:

- Аналіз транспортної доступності до різних частин громади та населених пунктів, а також зв'язності Ічнянської громади з Черніговом, Києвом та прилеглими областями.
- Аналіз інтенсивності та безпеки дорожнього руху на дорогах державного та місцевого значення, що є необхідним для розробки ефективних заходів із підвищення безпеки.
- Оцінка якості обслуговування пасажирів приміським транспортом, що впливає на мобільність населення та доступ до робочих місць, освітніх і медичних закладів.
- Аналіз залізничної інфраструктури у межах громади та регіону, включаючи проблеми розподілу залізничної мережі між регіональними філіями, організацію приміського сполучення, потенційні напрями для розширення або електрифікації.
- Картографічні матеріали, які б візуально демонстрували проблеми у сфері транспорту та мобільності, полегшуючи розуміння просторових особливостей транспортної мережі громади.

Аналіз положень Стратегії сталого розвитку Чернігівської області на період до 2027 року у частині мобільності, транспорту, дорожньої та транспортної інфраструктури свідчить про недостатню увагу до цих питань у стратегічному плануванні громади. Опрацьовані положення не мають чітких логічних зв'язків між аналізом поточного стану транспортної системи та сформульованими цілями, що ускладнює оцінку реалістичності запланованих заходів та їх впливу на сталий розвиток мобільності. Формулювання цілей, завдань та індикаторів є нечіткими, що може свідчити або про низький рівень опрацювання цієї сфери, або про не визначення мобільності як пріоритетного напрямку розвитку.

Також у SWOT-аналізі, наведеному в Стратегії, серед загроз зазначена геополітична нестабільність на сході України, близькість території росії та інформаційна агресія з її боку (станом на

2019 рік). Це посилює слабку сторону географічного розташування області. Водночас у документі відсутні підходи до перегляду розвитку транспортної системи області у зв'язку з втратою транзитних потоків до росії та білорусі.

Врахування цих факторів у ПСМТГ дозволить сформулювати сучасну транспортну політику громади, орієнтовану на внутрішні потреби населення, інтеграцію з національними та регіональними транспортними мережами, а також розвиток альтернативних маршрутів для забезпечення транспортної зв'язності та економічного зростання громади.

4.1.2.3 - Програма комплексного відновлення

Програма комплексного відновлення територіальної громади визначає основні просторові, містобудівні та соціально-економічні пріоритети політики відновлення і містить комплекс заходів для забезпечення відновлення території відповідної області, території територіальної громади (її частини), що постраждали внаслідок збройної агресії проти України або які є місцями концентрації соціально-економічних, інфраструктурних, екологічних чи інших кризових явищ.

Відповідно до частини 15 постанови Кабінету Міністрів України від 14.10.2022 року № 1159 «Про затвердження Порядку розроблення, проведення громадського обговорення, погодження програм комплексного відновлення області, території територіальної громади (її частини) та внесення змін до них», Чернігівська обласна державна (військова) адміністрація під час розроблення програми комплексного відновлення області забезпечила врахування:

- державних інтересів - шляхом здійснення запитів до Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України та інших центральних органів виконавчої влади, до компетенції яких належать питання розміщення просторових об'єктів (транспортні та інженерні об'єкти та мережі, інфраструктура освіти, культури, охорони здоров'я, соціального забезпечення, природоохоронна діяльність, забезпечення охорони культурної спадщини тощо);
- інтересів суміжних областей, територіальних громад, території територіальних громад яких входять до складу відповідної області, - шляхом здійснення запитів до відповідних облдержадміністрацій, виконавчих органів сільських, селищних, міських рад.

Програма комплексного відновлення території Ічнянської міської територіальної громади була розроблена відповідно до постанови КМУ №1159 від 14 жовтня 2022 року. Вона визначає ключові просторові, містобудівні та соціально-економічні пріоритети відновлення, зокрема заходи щодо відбудови територій, що постраждали від збройної агресії.

Рішенням Ічнянської міської ради у 2023 році було офіційно розпочато процес розробки Програми. Для її підготовки створено робочу групу, до складу якої увійшли представники місцевої влади, державних установ та громадськості.

Станом на кінець грудня 2024 року Програма перебувала на фінальному етапі погодження.

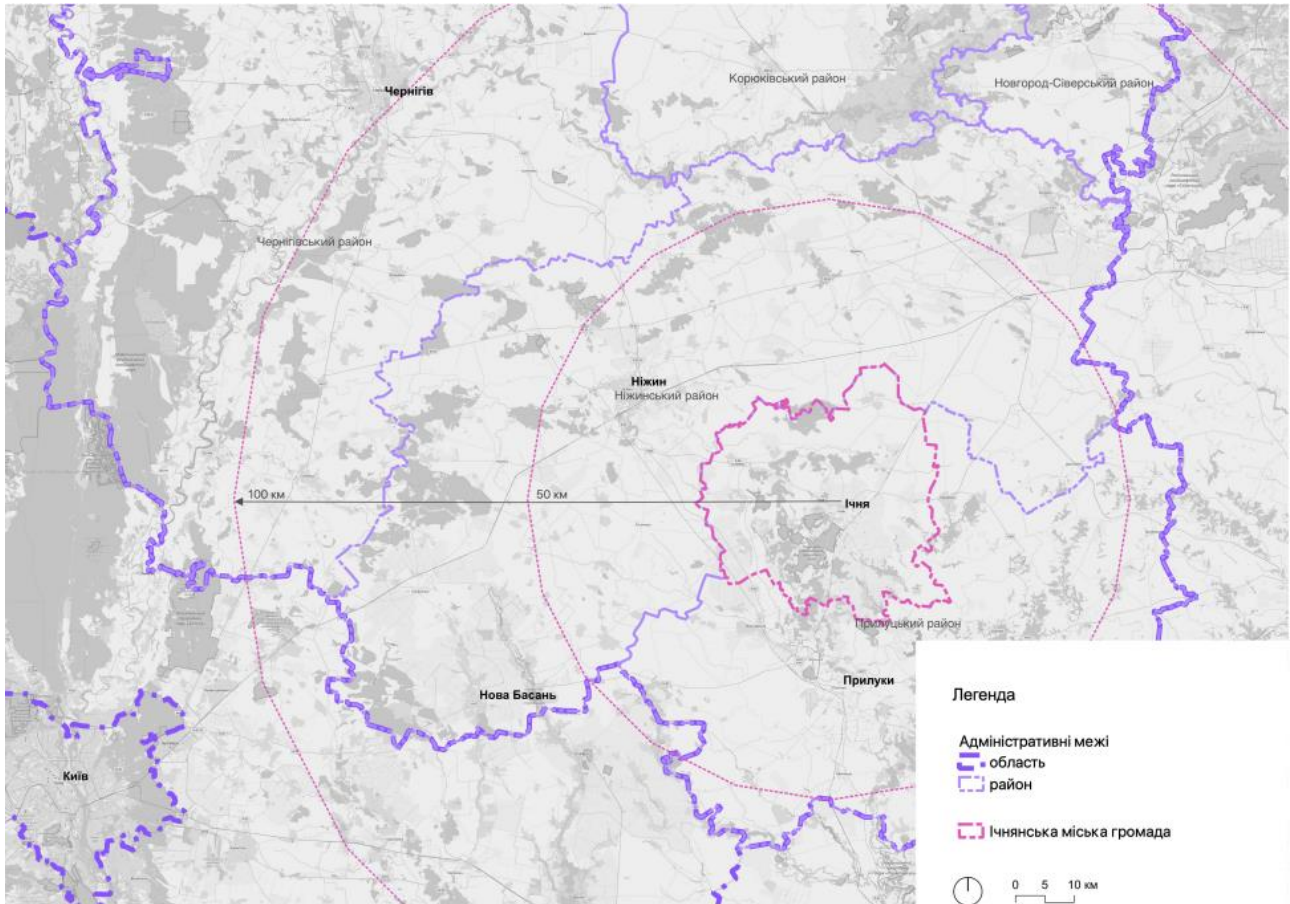
4.1.3 - Центри тяжіння та зростання на місцевому та регіональному рівнях

Перспективний розвиток Ічнянської міської територіальної громади (Ічнянської МТГ) визначається через формування центрів тяжіння та полюсів зростання в межах громади, регіону та національного рівня. Відновлення та розвиток транспортної та економічної інфраструктури Чернігівської області, що включає Ічнянську громаду, тісно пов'язані з усуненням наслідків війни та активізацією зв'язків між населеними пунктами різного рівня.

Осі тяжіння формуються між містами та громадами, які мають сталі географічні, економічні, транспортні та соціально-культурні зв'язки. Вони поділяються на чотири рівні:

- Національний – головним центром тяжіння є місто Київ, як столиця України, що визначає ключові транспортні та економічні потоки в регіоні. До національних осей тяжіння також належать зв'язки з містами Чернігів, Суми, Полтава, Харків та Дніпро. Для Ічнянської громади найбільш важливими є транспортні коридори Ічня – Київ, Ічня – Чернігів, що забезпечують сполучення із основними центрами ділової та інвестиційної активності.
- Регіональний – формується на основі зв'язків між Черніговом та містами з чисельністю населення понад 50 тисяч осіб, а також між Ічнею та сусідніми районними центрами. Серед них найціннішу роль відіграють Ніжин, Прилуки, Конотоп та Шостка, оскільки вони є основними транспортними вузлами та економічними партнерами Ічнянської громади.

ЗОНИ ВПЛИВУ ІЧНІ



Адміністративні установи, підприємства для відпочинку та розміщення, відділення зв'язку, банківські установи, бібліотеки, культурно-дозвілєві та видовищні заклади, місця відпочинку, що формують транспортний попит є центрами тяжіння мікрорівня.

ЦЕНТРИ ТЯЖІННЯ МІКРОРІВНЯ ІЧНЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ

№ з/п	Тип / назва установи	Адреса (або координати)
1.	Ічнянська державна податкова інспекція	м. Ічня, вул. Воскресінська, 23
2.	Ічнянська міська рада (ЦНАП)	м. Ічня, пл. Т. Г. Шевченка, 1
3.	Ічнянський відділ соціальної підтримки громадян Прилуцької районної державної адміністрації	м. Ічня, вул. Воскресінська, 17
4.	Відділ обслуговування громадян №8 (Сервісний центр) головного управління Пенсійного фонду в Україні	м. Ічня, вул. Григорія Ковалю, 12-А
5.	Ічнянський район сектор Державної міграційної служби	м. Ічня, пл. Т. Г. Шевченка, 1
6.	Ічнянський відділ ДРАЦС СХ МРУМЮ	м. Ічня, вул. Вокзальна, 2
7.	Ічнянський районний суд Чернігівської області	м. Ічня, вул. Трудова, 4
8.	Управління державної казначейської служби України в Ічнянському районі Чернігівської області	м. Ічня, вул. Героїв Майдану, 8
9.	Відділ поліцейської діяльності №1 Прилуцького районного відділу поліції (м. Ічня) ГУНП в Чернігівській області	м. Ічня, вул. Свято-Преображенська, 18

10.	КЗ «Ічнянський територіальний центр соціального обслуговування (надання соціальних послуг) ІМР	м. Ічня, вул. Свято-Преображенська, 14
11.	Міський центр соціальних служб ІМР	м. Ічня, вул. Б. Хмельницького, 1
12.	КАУ «Трудовий архів» ІМР	м. Ічня, вул. Покрасівка, 24
13.	КП «ВКГ «Ічень» ІМР	м. Ічня, вул. Скубана, 1-А
14.	КП «Ічнянське ВУЖКГ» ІМР	м. Ічня, вул. Свято-Преображенська, 12-А
15.	Прилуцький районний сектор № 1 філії ДУ «Центр пробації» в Чернігівській області	м. Ічня, вул. Героїв Майдану, 8
16.	Ічнянська ДЛВМ Прилуцької РДЛВМ	м. Ічня, вул. Піщана, 46
17.	Відділ безпечності харчових продуктів та ветеринарної медицини Прилуцького РУ ГУ Держпродспоживслужби в Чернігівській області	м. Ічня, вул. Піщана, 46
18.	Ічнянське відділення ДУ «Чернігівський обласний центр контролю та профілактики хвороб» МОЗ України	м. Ічня, вул. Покрасівка, 22
19.	Сектор «Ічнянське бюро правової допомоги» Ніжинського місцевого центру з надання безоплатної вторинної правової допомоги	м. Ічня, вул. Григорія Ковалю, 12-А
20.	Відділ запобігання надзвичайним ситуаціям Прилуцького районного Управління ДСНС України в Чернігівській області	м. Ічня, пл. Васильченка, 14
21.	Ічнянський відділ Прилуцької філії Чернігівського обласного центру зайнятості	м. Ічня, пл. Т. Г. Шевченка, 2-А
22.	Ічнянське управління з газопостачання та газифікації	м. Ічня, вул. Воскресінська, 185
23.	Ічнянський район електричних мереж ПАТ «Чернігівобленерго»	м. Ічня, вул. Воскресінська, 135
24.	Відділення Укрпошти МВПЗ Ічня	м. Ічня, вул. Воскресінська, 36
25.	Відділення №1 Нової пошти	м. Ічня, вул. Воскресінська, 240
26.	Відділення №2 Нової пошти	м. Ічня, вул. Ковалю, 1
27.	Відділення АТ КБ «ПриватБанку»	м. Ічня, пл. Шевченка, 4
28.	Відділення АТ «Ощадбанк»	м. Ічня, вул. Воскресінська, 17
29.	Готель «Правіо»	м. Ічня, пл. Т. Г. Шевченка, 1 а
30.	Готель-сауна «Марсель»	м. Ічня, вул. Травнева, 1
31.	Родинний хутір «Зелена світлиця» (готель)	с. Хаєнки, вул. Миру, 80
32.	Кафе «Торнадо»	м. Ічня, вул. Героїв Майдану, 3
33.	Кафе «Немо»	м. Ічня, вул. Гоголя, 2
34.	Кафе «Майстерня смаку»	м. Ічня, вул. Героїв Майдану, 1
35.	Кафе-центр сімейного дозвілля «Мама-Міла»	м. Ічня, пл. Т. Г. Шевченка, 1 а
36.	Кафе «Pizza»	м. Ічня, пл. Т. Г. Шевченка, 4
37.	Ресторан «Браво»	м. Ічня, вул. Воскресінська, 19
38.	Ресторан «Ічень»	м. Ічня, пл. Т. Г. Шевченка, 4
39.	Центр культури і дозвілля Ічнянської міської ради	м. Ічня, вул. Гоголя, 1
40.	Комунальний заклад «Публічна бібліотека Ічнянської міської ради» (з відокремленими структурними підрозділами (філіями))	м. Ічня, вул. Гоголя, 1
41.	Краєзнавчий музей Ічнянської міської ради	м. Ічня, вул. Воскресінська, 27 б
42.	Музей – садиба Л.М. Ревуцького	с. Іржавець, вул. Космічна, 28а
43.	Августівський сільський клуб	с. Августівка, вул. Вокзальна, 18
44.	Андріївський сільський будинок культури	с. Андріївка, вул. Незалежності, 3
45.	Бакаївський сільський будинок культури	с. Бакаївка, вул. Центральна, 48
46.	Більмачівський сільський клуб	с. Більмачівка, вул. Поштова, 1
47.	Будянський сільський клуб	с. Буди, вул. Центральна, 25
48.	Бурімський сільський будинок культури	с. Бурімка, вул. П.Басанця, 2
49.	Вишнівський сільський клуб – бібліотека	с. Вишнівка, вул. Перемоги, 43
50.	Гмирянський сільський будинок культури	с. Гмирянка, вул. Миру, 75
51.	Городнянський сільський клуб	с. Городня, вул. Незалежності, 61

52.	Грабівський сільський клуб – бібліотека	с. Грабів, вул.Коцюбинського, 18а
53.	Гужівський сільський будинок культури	с. Гужівка, вул.Шкільна, 2а
54.	Дорогинський сільський будинок культури	с. Дорогинка, вул. Вишнева, 4а
55.	Заудайський сільський будинок культури	с. Заудайка, вул. В. Борща, 1
56.	Іржавецький сільський будинок культури	с. Іржавець, вул. Шевченка, 65
57.	Івангородський сільський будинок культури	с. Івангород, вул. Незалежності, 50
58.	Крупичпільський сільський будинок культури	с. Крупичполе, вул.Б.Хмельницького, 55А
59.	Максимівський сільський клуб - бібліотека	с. Максимівка, вул. Незалежності, 9
60.	Монастирищенський будинок культури Ічнянської міської ради	с. Монастирище, вул.Центральна, 2
61.	Ольшанський сільський будинок культури	с. Ольшана, вул. Революції 1905 р., 53
62.	Припутнівський сільський будинок культури	с. Припутні, вул.Шевченка, 12
63.	Рожнівський сільський будинок культури	с. Рожнівка, вул. Перемоги, 18
64.	Сваричівський клуб – бібліотека	с. Сваричівка, вул. Незалежності, 55А
65.	Ступаківський сільський клуб	с. Ступаківка, вул. Першотравнева, 45
66.	Сезьківський сільський клуб	с. Сезьки, вул.Братів Протащуків, 14
67.	Томашівський сільський клуб	с. Томашівка, вул. Центральна, 113
68.	Хаєнківський сільський будинок культури	с. Хаєнки, вул. Космонавтів, 5
69.	Щурівський сільський клуб	с. Щурівка, вул. Молодіжна, 9
70.	Структурний підрозділ (філія) с.Дорогинка	с. Дорогинка, вул. Вишнева, 4а
71.	Структурний підрозділ (філія) с.Заудайка	с.Заудайка, вул. Василя Борща, 41
72.	Структурний підрозділ (філія) с.Бурімка	с.Бурімка, вул. Петра Басанця, 2
73.	Структурний підрозділ (філія) с.Сезьки	с.Сезьки, вул.Братів Протащуків, 14
74.	Структурний підрозділ (філія) с.Ольшана	с. Ольшана, вул. Революції 1905 року, 56
75.	Структурний підрозділ (філія) с.Гмирянкa	с. Гмирянкa, вул. Миру, 73
76.	Структурний підрозділ (філія) с.Іржавець	с. Іржавець, вул. Г.Шевченка, 103
77.	Структурний підрозділ (філія) с.Гужівка	с.Гужівка, вул. Шкільна , 2
78.	Структурний підрозділ (філія) с.Рожнівка	с.Рожнівка, вул. Перемоги1
79.	Структурний підрозділ (філія) с.Більмачівка	с.Більмачівка, вул. Поштова, 4
80.	Структурний підрозділ (філія) с.Крупичполе	с. Крупичполе, вул. Б.Хмельницького, 55
81.	Структурний підрозділ (філія) с.Бакаївка	с.Бакаївка, вул.Центральна, 1
82.	Структурний підрозділ (філія) с.Припутні	с.Припутні, вул. Шевченка, 12
83.	Структурний підрозділ (філія) с.Івангород	с.Івангород
84.	Структурний підрозділ (філія) с.Монастирище	с. Монастирище, вул. Центральна, 5
85.	Структурний підрозділ (філія) с.Буди	с. Буди, вул. Центральна, 226
86.	Структурний підрозділ (філія) с.Андріївка	Прилуцький р-н., с.Андріївка, вул. Незалежності, 22
87.	Міський став в м. Ічня	50.859611, 32.394286
88.	Міський парк в м. Ічня	50.861358, 32.394938
89.	Зона для відпочинку «Тракторний став»	50.855175, 32.434666
90.	Рекреаційний пункт «Лісовичок-Крупичполе»	50.931208, 32.395810
91.	Став «Окіп» в с. Іржавець	50.852868, 32.537354

Оскільки Ічнянська міська територіальна громада характеризується центрично-кільцевою структурою розселення, де місто Ічня виконує роль головного адміністративного, економічного та соціального центру. Усі основні транспортні потоки та мобільність населення тяжіють до Ічні, що визначає її як ключовий центр тяжіння на місцевому рівні.

На місцевому рівні центрами тяжіння також виступають смт Дружба, Івангород, Гмирянкa, Дорогинкa, Гужівкa, Монастирище та інші більші населені пункти громади, які виконують функції локальних осередків зайнятості, освіти, торгівлі та громадських послуг для прилеглих сіл. Саме в цих населених пунктах розташовані підприємства аграрного сектору, переробної промисловості, заклади охорони здоров'я та навчальні заклади, що створюють постійну мобільність мешканців громади.

На регіональному рівні основні зв'язки Ічнянської громади формуються із Черніговом, Києвом, Ніжином, Прилуками та Конотопом. Чернігів виступає основним центром адміністративних та соціальних послуг, а також вузлом для пересадки на регіональні та національні транспортні маршрути. Київ є найпотужнішим економічним центром, що притягує мешканців громади як місце роботи, навчання та медичних послуг. Ніжин і Прилуки забезпечують регіональну мобільність, зокрема у сфері освіти, ринку праці та торгівлі, а Конотоп – важливий транспортний вузол, який сполучає громаду із залізничною мережею.

Значна частина мобільності населення громади здійснюється за принципом "периферія – центр", коли мешканці віддалених сіл пересуваються до Ічні, а з неї – до більших регіональних центрів. Така модель визначає необхідність якісного транспортного сполучення між населеними пунктами громади та інтеграцію громадського транспорту у міжрегіональні транспортні мережі.

Розвиток центрів тяжіння у контексті Плану сталої мобільності передбачає покращення транспортної доступності, підвищення якості пасажирських перевезень та створення зручних логістичних рішень для мешканців громади. Серед ключових завдань - покращення громадського транспорту, оптимізація маршрутної мережі, розвиток інфраструктури для альтернативних видів пересування (велосипеди, електротранспорт) та підвищення безпеки дорожнього руху. Ці заходи будуть сприяти підвищенню рівня мобільності населення, економічному розвитку громади та покращенню якості життя мешканців.

4.2 - Транспортні зв'язки та транспортний попит

4.2.1 - Пересування в межах населених пунктів

У більшості населених пунктів Ічнянської міської територіальної громади основними способами пересування є піша хода, велосипедний транспорт та приватні автомобілі. Громадський транспорт у межах окремих населених пунктів практично відсутній, за винятком випадків, коли прохідні автобусні маршрути частково виконують функцію міського транспорту (наприклад, у місті Ічня).

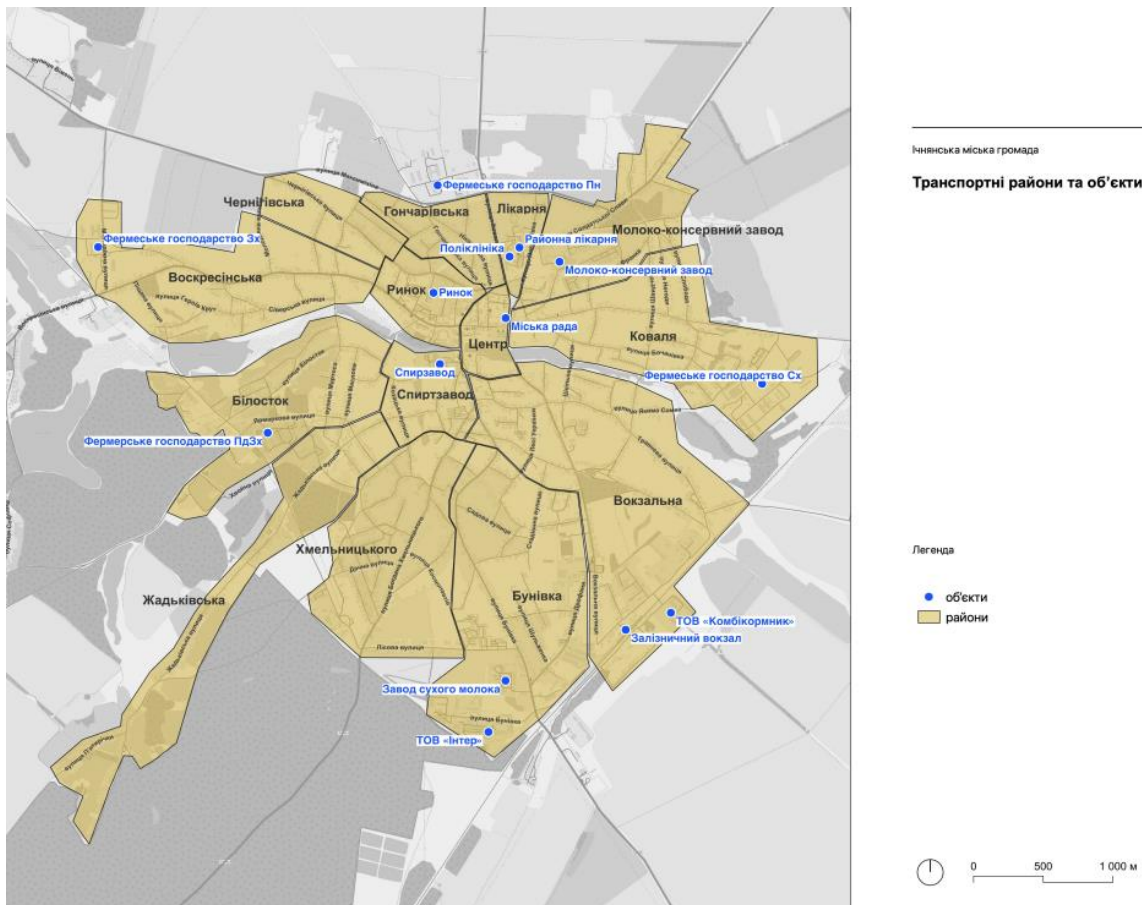
Піше пересування є найпоширенішим у компактних населених пунктах, де основні об'єкти інфраструктури – магазини, аптеки, школи, адміністративні будівлі – розташовані в межах пішої доступності. Водночас якість пішохідної інфраструктури потребує покращення. У багатьох населених пунктах громади відсутні облаштовані тротуари, якісне освітлення вулиць, а переходи та дорожня розмітка часто не відповідають сучасним стандартам безпеки. Такі недоліки створюють незручності для пішоходів, особливо в осінньо-зимовий період та для маломобільних груп населення.

Велосипеди та альтернативні види транспорту активно використовуються для пересування в межах населених пунктів, особливо в Ічні, Дружбі та більших селах. Останніми роками зростає кількість електровелосипедів та електроскутерів, що свідчить про зміну транспортних уподобань мешканців. Водночас у громаді відсутня розвинена велосипедна інфраструктура – немає велодоріжок, спеціалізованих паркувальних місць та безпечних умов для руху двоколісного транспорту.

Пересування приватними автомобілями є основним способом мобільності для мешканців середніх та віддалених населених пунктів громади. Вони використовуються як для внутрішніх переміщень, так і для зв'язку між селами, Ічнею та регіональними центрами. Проблемними питаннями залишаються стан доріг та організація паркувальних місць, особливо в центральній частині Ічні.

Громадський транспорт у межах населених пунктів майже не функціонує. В Ічні частково цю функцію виконують прохідні автобуси, однак регулярне міське транспортне сполучення відсутнє. Відсутність міського транспорту створює труднощі для жителів, які не мають власного авто, а також для осіб похилого віку та маломобільних груп населення.

СХЕМАТИЧНЕ РАЙОНУВАННЯ МІСТА ІЧНЯ



4.2.2 - Пересування в межах громади

Основні транспортні потоки спрямовані до міста Ічня, яке є головним адміністративним, економічним і соціальним центром. Мешканці сіл і селищ здійснюють регулярні поїздки до Ічні для роботи, навчання, отримання медичних та адміністративних послуг, а також для здійснення покупок і вирішення особистих справ.

Поширеними способами пересування в межах громади є:

- **Приватний автомобільний транспорт** – найбільш поширений засіб мобільності для жителів громади, особливо в селах, де відсутнє регулярне громадське транспортне сполучення. Багато мешканців використовують власний транспорт для щоденних поїздок до Ічні, що зумовлює навантаження на дорожню мережу та потребує переосмислення дорожньої інфраструктури.
- **Автобусні перевезення** – громадський транспорт у межах громади представлений переважно прохідними міжміськими маршрутами, які проходять через Ічню та сполучають її з іншими населеними пунктами. Однак їх розклад і маршрути не завжди відповідають реальним потребам мешканців, а частина сіл має недостатнє або нерегулярне транспортне сполучення.
- **Попутні перевезення** – через нестачу громадського транспорту активно практикується підвезення приватними автомобілями, зокрема через сервіси на кшталт BlaBlaCar, групи у соціальних мережах або домовленості між сусідами. Також поширені колективні поїздки на таксі, особливо для поїздок до Ічні з віддалених населених пунктів.
- **Велосипедний транспорт** – використовується переважно для поїздок на короткі відстані між селами або до найближчих зупинок громадського транспорту. Однак відсутність велосипедної інфраструктури та безпечних умов для руху обмежує його потенціал як засобу міжсільських перевезень.

Головними проблемами та викликами мобільності в межах громади є недостатня регулярність громадського транспорту, оскільки автобусні маршрути між населеними пунктами часто функціонують з

обмеженою частотою, що створює незручності для мешканців. Віддалені села мають обмежений доступ до транспортних послуг, що змушує жителів покладатися на приватний транспорт або попутні перевезення. Додатковою проблемою є стан дорожньої інфраструктури, оскільки частина доріг між селами потребує ремонту, що впливає на якість і швидкість пересування, але з'являється додатковий виклик – громада не може розпоряджатися цими дорогами, оскільки не є їх розпорядниками.

Також спостерігається проблема у відсутності альтернативних видів транспорту, адже громада має потенціал для розвитку велосипедної інфраструктури, проте, бракує відповідних доріжок та інтеграції веломережі в загальну систему мобільності. Усі ці фактори ускладнюють доступ мешканців до робочих місць, соціальних послуг і адміністративних центрів, що потребує системного підходу до вдосконалення транспортної системи громади.

4.2.3 - Пересування у контексті прилеглих громад

Ічнянська міська територіальна громада розташована в південно-східній частині Чернігівської області та межує із селищною Лосинівською, сільською Талалаївською, сільською Крутівською, сільською Плисківською, міською Бахмацькою, селищною Парафіївською, сільською Сухополов'янською та селищною Малодівицькою громадами. Дане розташування визначає характер міжмуніципального транспортного сполучення, адже мешканці регулярно здійснюють поїздки до сусідніх громад із різними цілями, включаючи роботу, навчання, доступ до медичних та адміністративних послуг.

Найбільш активний транспортний зв'язок простежується між Ічнянською та Бахмацькою громадами, оскільки Бахмач є важливим залізничним вузлом регіону. Проте залізничний транспорт використовується обмежено через незручний графік та недостатню інтеграцію з автобусним сполученням. Дорожнє сполучення між Ічнею та Бахмачем здійснюється автомобільним транспортом, зокрема маршрутними автобусами та приватними перевезеннями.

Сполучення з Лосинівською та Малодівицькою громадами є доцільним для мешканців, які працюють або навчаються у сусідніх населених пунктах. Проте через відсутність регулярних автобусних маршрутів значна частина поїздок відбувається за допомогою приватного транспорту або попутних перевезень.

Зв'язки з Парафіївською, Талалаївською, Сухополов'янською та Крутівською громадами здійснюються переважно автомобільним транспортом. Відсутність зручних громадських перевезень ускладнює доступ мешканців до соціальних послуг та робочих місць у сусідніх громадах. Особливо це стосується віддалених сіл, які не мають регулярного автобусного сполучення.

Ічнянська громада також має спільні транспортні маршрути із Плисківською громадою, проте їхня регулярність є недостатньою для повного забезпечення потреб мешканців. Як і у випадку з іншими громадами, значна частина поїздок здійснюється приватним транспортом, що створює додаткове навантаження на дорожню мережу та підвищує витрати на пересування.

Загалом, транспортні зв'язки між Ічнянською та сусідніми громадами значною мірою залежать від автомобільного транспорту. Відсутність регулярних автобусних маршрутів або їх недостатня частота створюють труднощі для мешканців, які не мають власного авто. Тому необхідно провести заходи покращення міжмуніципального громадського транспорту, оптимізації маршрутної мережі та модернізації дорожньої інфраструктури для забезпечення комфортного та безпечного пересування.

4.2.4 - Пересування за межі громади (зовнішнє сполучення)

Переміщення мешканців Ічнянської громади за її межі є важливим аспектом мобільності, оскільки багато жителів регулярно здійснюють поїздки до сусідніх територіальних громад, районних центрів та обласного центру. Основними напрямками зовнішнього сполучення є Чернігів, Київ, Прилуки, Ніжин, Бахмач та Конотоп, що пов'язано з потребами у роботі, навчанні, отриманні медичних послуг та особистих поїздках.

Згідно з результатами соціологічного опитування, значна частина мешканців регулярно виїжджає за межі громади як у будні, так і у вихідні дні. Основними способами пересування є автобуси, маршрутки, приватний автомобільний транспорт та попутні перевезення. Водночас громадський транспорт не завжди забезпечує необхідну частоту рейсів, що змушує жителів покладатися на власний транспорт або домовленості з іншими водіями через сервіси попутного перевезення.

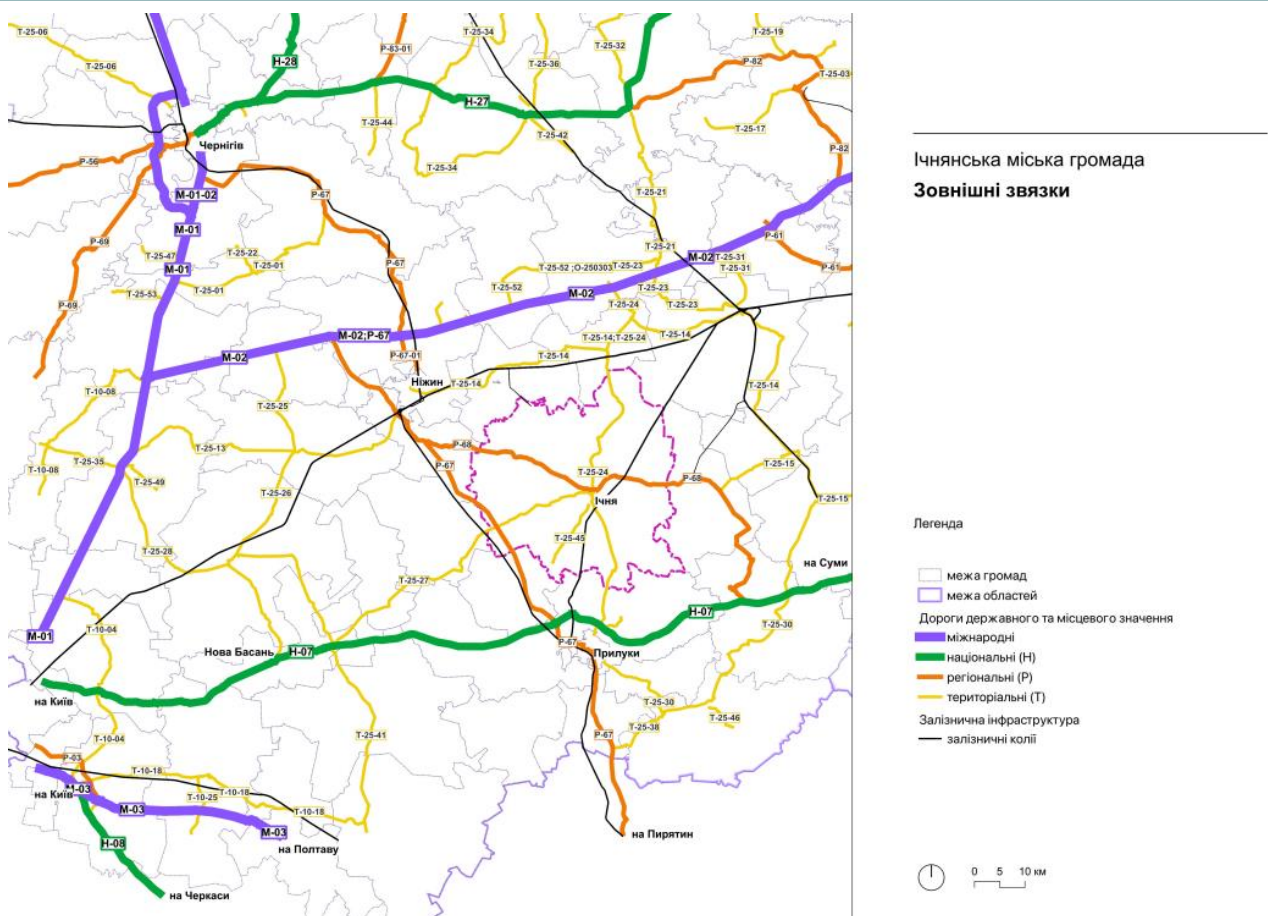
Найпопулярнішим напрямком зовнішньої мобільності є Київ, що є основним адміністративним та економічним центром країни. Попри наявність автобусного та залізничного сполучення, мешканці

громади часто стикаються з незручністю розкладу транспорту, що не завжди відповідає їхнім потребам. Поїздки до Чернігова також є регулярними, але через відсутність зручних приміських поїздів більшість подорожей здійснюється автотранспортом.

Серед регіональних напрямків особливо важливими є Прилуки та Ніжин, які виступають значними вузлами для пересадки на інші маршрути, а також місцями розташування медичних і освітніх закладів. Бахмач і Конотоп відіграють стратегічну роль завдяки залізничному сполученню, однак графік руху поїздів часто є незручним для мешканців Ічнянської громади, що значно обмежує можливості використання цього виду транспорту.

Проблеми зовнішнього сполучення включають нерегулярність громадського транспорту, обмежену кількість автобусних рейсів, незручний графік залізничного сполучення та поганий стан дорожньої інфраструктури. Деякі населені пункти громади мають проблеми з доступом до основних транспортних артерій, що змушує мешканців долати значні відстані до найближчих автобусних зупинок або залізничних станцій.

ЗОВНІШНЄ ТРАНСПОРТНЕ СПОЛУЧЕННЯ ІЧНЯНСЬКОЇ ГРОМАДИ



Окрім традиційних видів транспорту, поширеною альтернативою є попутні перевезення через сервіси на кшталт BlaBlaCar, групи в соціальних мережах та домовленості між мешканцями. Такі способи мобільності є зручними, але не забезпечують гарантованої регулярності, що особливо проблематично для людей, які потребують стабільного графіка поїздок, наприклад, для роботи чи навчання.

Розв'язання цих проблем потребує оптимізації маршрутної мережі громадського транспорту, покращення якості пасажирських перевезень, оновлення автобусного парку та модернізації дорожньої інфраструктури. Також доцільно розглянути можливість відновлення та покращення залізничного сполучення з регіональними центрами, що сприятиме зменшенню транспортного навантаження на автомобільні дороги та підвищить доступність громади для мешканців та відвідувачів. Інтеграція громади в регіональну та національну транспортну систему сприятиме підвищенню мобільності населення, розвитку місцевої економіки та загальному покращенню якості життя.

4.3 - Автомобільні дороги та транспортна інфраструктура

4.3.1 - Дороги державного значення

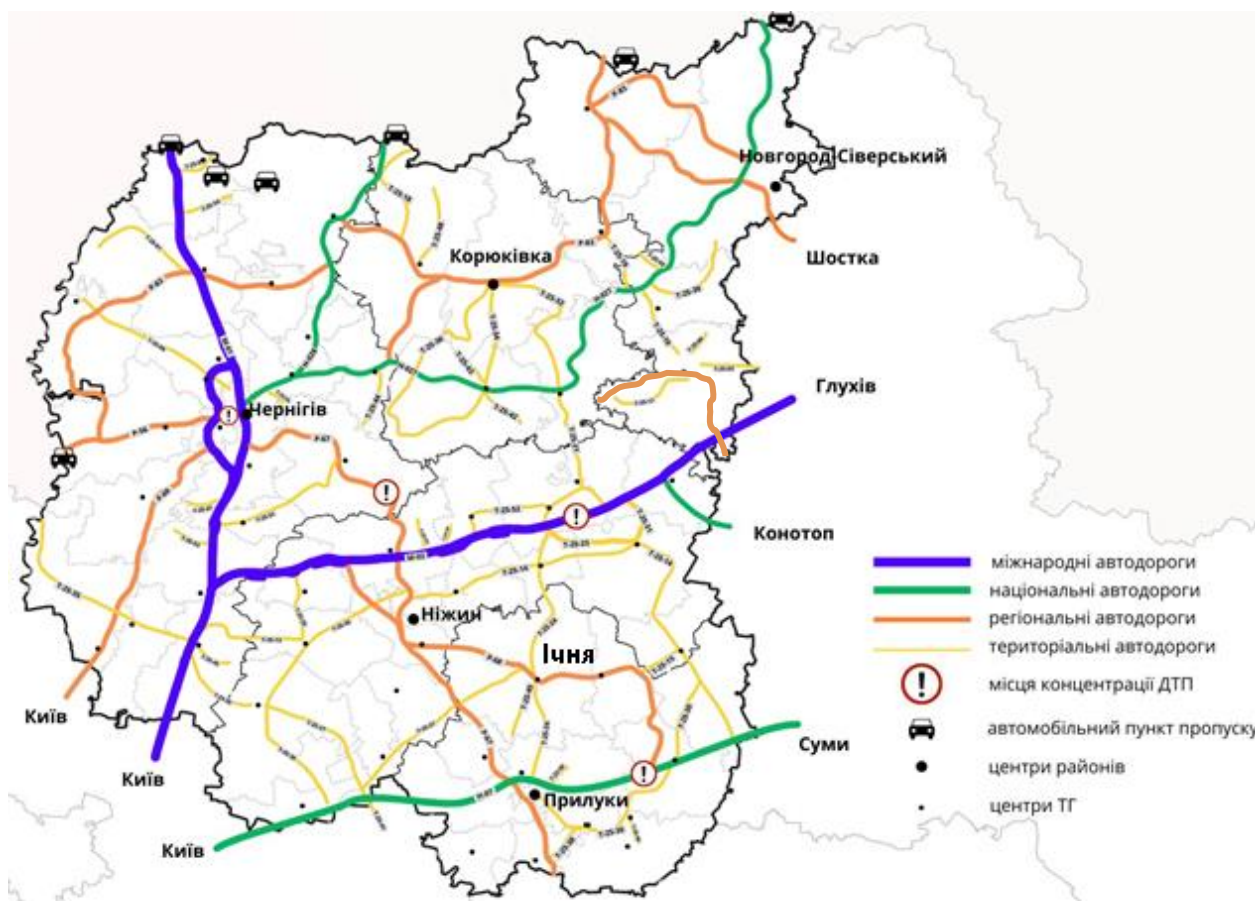
За розвиток та утримання мережі автомобільних доріг у Чернігівській області відповідають:

- Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Чернігівській області, яка є балансоутримувачем автомобільних доріг державного значення;
- Державне підприємство «Агентство місцевих доріг Чернігівської області», яке є балансоутримувачем мережі автомобільних доріг місцевого значення ;
- органи місцевого самоврядування у громадах, які є балансоутримувачами мережі усіх інших вулиць та доріг (переважно вулиці населених пунктів, але в окремих випадках – ділянки доріг державного та місцевого значення, що проходять через територію населеного пункту чи громади).

За укрупненими показниками аварійності на автомобільних дорогах, на території Чернігівської області щороку трапляється 600-700 дорожньо-транспортних пригод (ДТП) з потерпілими, що менше, ніж в середньому по інших регіонах України. При цьому спостерігається незначна тенденція до зниження кількості людей, що загинули в ДТП, але зростання кількості людей, що отримали травми. Крім цього, 70-75% від усіх ДТП з потерпілими трапляється в населених пунктах. Крім цього, на автомобільних дорогах в межах Чернігівської області існує два місця концентрації ДТП та дві аварійно-небезпечні ділянки.

Ще однією проблемою автомобільних доріг загального користування є переважна відсутність інфраструктури для пішоходів у межах населених пунктів, а в разі наявності – вона не завжди забезпечує комфортні умови для пересування (тротуари є занадто вузькими, прилягають безпосередньо до проїзної частини тощо).

АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ ДЕРЖАВНОГО ЗНАЧЕННЯ В МЕЖАХ ЧЕРНІГІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ



Територією Ічнянської громади проходять регіональна та територіальні автомобільні дороги загального користування державного значення, їх загальна протяжність становить орієнтовно 147.4 км.

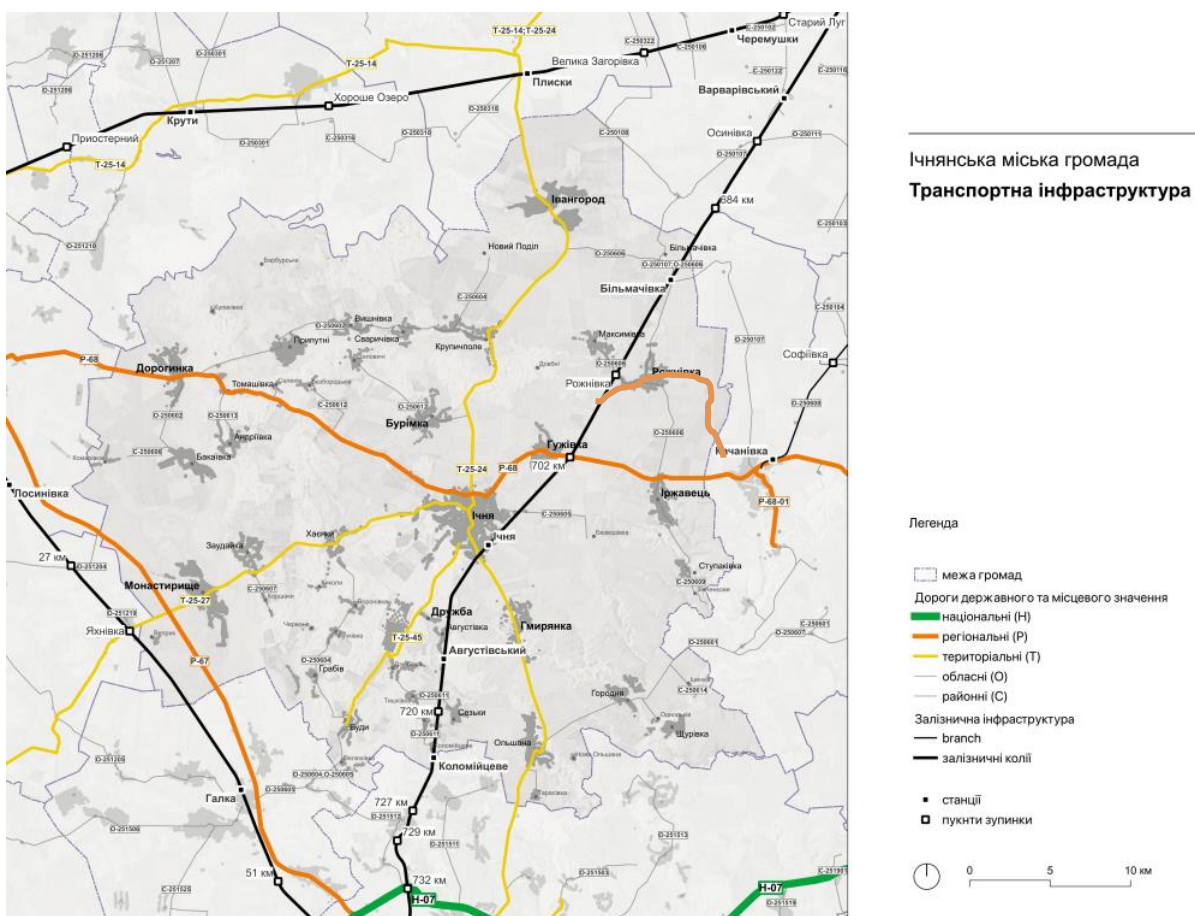
Дорожнє покриття регіональної автомобільної дороги загального користування державного значення Р-68 Талалаївка-Ічня-Тростянець-Сокиринці в межах території громади перебуває в задовільному стані.

Дорожнє покриття територіальної автомобільної дороги загального користування державного значення Т-25-24 Борзна-Ічня-Прилуки, особливо ділянка дороги протяжністю орієнтовно 32 км від межі громади до с. Івангород та Крупичполе потребують поточно-середнього, а подекуди капітального ремонту;

Дорожнє покриття територіальної автомобільної дороги загального користування державного значення Т-25-27 Бобровиця-Свидовець-Новий Биків-Ічня на ділянці Ічня-Заудайка, протяжністю 12,5 км та 0,5 км за селом Заудайка має підвищену ямковість, потребує ремонту орієнтовно 13 км вказаної дороги.

Дорожнє покриття територіальної автомобільної дороги загального користування державного значення Т-25-45 Ічня-Буди на ділянці Ічня-Дружба потребує поточного ремонту. Перелік автомобільних доріг державного і місцевого значення в межах громади (надати чіткий список), оцінка їх технічного стану, рік останнього капітального ремонту чи реконструкції, рік, на коли заплановано ремонт.

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА В МЕЖАХ ІЧНЯНСЬКОЇ ГРОМАДИ



4.3.2 - Дороги місцевого значення

Окрім доріг державного значення, територією Ічнянської міської територіальної громади проходить мережа місцевих доріг, яка складається з обласних та районних автомобільних доріг загального користування. Вони виконують ключову роль у забезпеченні транспортного сполучення між населеними пунктами громади, а також із сусідніми територіями, що має велике значення для мобільності мешканців.

Обласні автомобільні дороги місцевого значення загальною протяжністю 125,3 км з'єднують основні населені пункти громади між собою та з важливими дорожніми артеріями регіону. Найдовшими є маршрути Івангород – Більмачівка – Рожнівка – Ступаківка (31,4 км), Крупичполе – Дорогинка – Бакаївка

(26 км) та Ольшана – Качанівка – з під'їздом до с. Щурівка (24,5 км). Вони забезпечують зв'язок між сільськими населеними пунктами громади та сприяють доступу до соціальної, освітньої та медичної інфраструктури. Проте через інтенсивну експлуатацію та обмежене фінансування значна частина цих доріг потребує ремонту та покращення якості покриття.

Також у громаді функціонує мережа районних доріг місцевого значення, які мають загальну протяжність 39,9 км. Вони виконують допоміжну функцію, сполучаючи менші населені пункти з магістральними дорогами громади. Серед них вартими уваги є маршрути Ічня – Безводівка (5 км), Бакаївка – Комарівка (6,1 км) та Припутні – Барбурське (8 км), які забезпечують доступність навіть найвіддаленіших частин громади.

Попри наявність розгалуженої дорожньої мережі, її фізичний стан залишається проблемним. Багато ділянок мають пошкоджене або нерівне покриття, що ускладнює рух, особливо у зимовий період. На окремих маршрутах повністю відсутнє тверде покриття, що зменшує швидкість та безпеку пересування. Крім того, на більшості доріг бракує розмітки, освітлення та облаштованих узбіч, що створює ризики для водіїв та пішоходів.

Недостатня якість доріг впливає на ефективність громадського транспорту, оскільки через погане покриття маршрути можуть змінюватися, а розклад руху — порушуватися. Особливо це стосується віддалених населених пунктів, де автобусне сполучення залежить від стану дорожньої інфраструктури.

Територією громади проходять:

- обласні автомобільні дороги загального користування місцевого значення :

O 250411	Ольшана-Качанівка-з під'їздом до с.Щурівка,	24,5 км
O250412	Крупичполе – Дорогинка – Бакаївка	26 км
O 250413	Хаєнки-Грабів-Буди-Радьківка - /P-67/	23,4 км
O250414	Івангород – Більмачівка - Рожнівка – Ступаківка з під'їздом до с. Максимівка	31,4 км
O250417	Дзюбівка - Коломійцеве з під'їздом до с.Сезьки	8,6 км
O250418	Бурімка - Шиловичі	8,3 км
O250419	Томашівка – Андріївка	3,1 км
Разом		125,3 км

- районні автомобільні дороги загального користування місцевого значення

C250413	Крупичполе – Новий Поділ	3 км
C250414	Ічня - Безводівка	5 км
C250415	Бакаївка – Комарівка	6,1 км
C250416	Заудайка –Коршаки	3,1 км
C250418	/O250414/-Зінченкове	2 км
C250419	/O250411/- Однольків	1,5 км
C250421	/ P-68/ - Безбородьків	4,2 км
C250422	/O250411/ - Іценків	2,7 км
C250423	/Т-25-24/ -Тарасівка	1,7 км
C250425	/Т25-27/ - Веприк	1,9 км
C250426	/P-68/ - Селихів	1 км
C250427	Припутні-Бурбурське	8 км
Разом		39,9 км

4.3.3 - Комунальні вулиці

Комунальні вулиці Ічнянської громади є ключовим елементом міської та сільської інфраструктури, забезпечуючи щоденні переміщення мешканців, доступ до громадських закладів, транспорту та житлових районів. Проте, згідно з результатами соціологічного опитування, стан вулично-дорожньої інфраструктури викликає значні нарікання серед жителів.

Найбільш критичною проблемою є стан покриття проїзної частини, на що вказали 52,7% опитаних. Багато вулиць мають вибоїни, нерівності, недостатню якість асфальтного покриття або взагалі не мають твердого покриття, що ускладнює пересування як пішоходів, так і транспорту.

Другою за важливістю проблемою є стан тротуарів – 45,5% мешканців вважають, що їх потрібно покращити, а 35,9% опитаних вказали на необхідність облаштування тротуарів там, де їх немає. Відсутність безпечних пішохідних зон є серйозним викликом, особливо для маломобільних груп населення, батьків із дитячими візками та школярів.

Також 22,3% респондентів зазначили потребу у велосипедних смугах та доріжках, особливо вздовж основних вулиць. Велосипедний рух набуває популярності, однак його розвиток стримується відсутністю спеціально відведених безпечних маршрутів.

Ще однією актуальною проблемою є безпека руху – 19,1% мешканців вважають за необхідне встановлення засобів заспокоєння руху, зокрема обмежувачів швидкості для автомобілів. Висока швидкість руху на деяких вулицях створює загрозу для пішоходів та велосипедистів, особливо в місцях великого скупчення людей.

Крім того, 13,2% опитаних наголосили на необхідності розширення наявних тротуарів, а 8,6% мешканців підтримують ідею облаштування пониження бордюрів на пішохідних переходах, що особливо необхідно для людей з інвалідністю та батьків із візками.

Оновлення вулично-дорожньої мережі громади не може обмежуватися лише ремонтом проїжджої частини. Такий підхід не відповідає принципам сталого розвитку та сталої мобільності, оскільки не змінює пріоритети у транспортному плануванні та не сприяє створенню комфортного міського простору для всіх мешканців.

Замість простої заміни покриття, необхідно комплексно переосмислити організацію вулиць, роблячи акцент на зручності для пішоходів, велосипедистів та користувачів громадського транспорту, а вже потім – для приватного автотранспорту. Вулиці повинні ставати більш безпечними та комфортними для всіх категорій населення, особливо для вразливих груп.

Розвиток сталої мобільності передбачає облаштування безпечних пішохідних зон, велосипедних доріжок, доступних громадських просторів, сучасної інфраструктури для громадського транспорту, а також заходи з підвищення безпеки руху. Лише такий підхід дозволить створити сучасну, комфортну та екологічно збалансовану транспортну систему громади.

4.3.4 - Транспортна інфраструктура

Транспортна інфраструктура Ічнянської громади включає дорожню мережу, автозаправні станції, стоянки, паркувальні майданчики, місця для громадського транспорту та інші об'єкти, що забезпечують мобільність населення. Вона відіграє важливу роль у формуванні комфортного та безпечного середовища для пересування, проте має низку проблем, які потребують вирішення.

Автозаправні станції розташовані переважно вздовж основних доріг регіонального значення та на в'їздах до міста Ічня. Вони забезпечують паливом як особистий, так і комерційний транспорт, однак у сільських населених пунктах доступ до таких об'єктів залишається обмеженим. Крім того, в громаді поки що не розвинена інфраструктура для зарядки електромобілів, що стримує використання екологічного транспорту.

Паркувальна ситуація в Ічні залишається проблемною, оскільки у центральній частині міста спостерігається дефіцит облаштованих стоянок. Автомобілі часто припарковані хаотично вздовж узбіч, що створює незручності для пішоходів та громадського транспорту. У години пік стоянки біля торгових центрів, ринків, адміністративних будівель перевантажені, що свідчить про потребу їхнього розширення або організації додаткових паркувальних місць. Відсутність чіткої системи паркування в центрі міста призводить до порушень правил дорожнього руху, паркування на тротуарах та зниження безпеки для пішоходів. У селах проблема паркування менш гостра, проте у місцях концентрації громадських закладів – біля шкіл, адміністрацій та лікарень – стоянки або відсутні, або є недостатньо облаштованими.

Зупинки громадського транспорту в громаді потребують модернізації. Багато з них не мають навісів, лавок чи інформаційних табло, що створює незручності для пасажирів, особливо в несприятливих погодних умовах. Відсутність освітлення на зупинках у вечірній час знижує безпеку для мешканців, особливо у віддалених районах громади.

Для покращення транспортної інфраструктури необхідно впорядкувати систему паркування, особливо в центральній частині Ічні, створивши зручні стоянки біля громадських закладів і торгових зон.

Важливо розширити кількість облаштованих паркувальних майданчиків та покращити їхню організацію. Також варто модернізувати зупинки громадського транспорту, облаштувавши їх навісами, лавками, освітленням та розкладом руху. Одним із перспективних напрямків є встановлення електророзрядних станцій, що сприятиме розвитку екологічного транспорту та відповідатиме принципам сталої мобільності. Покращення дорожньої інфраструктури в місцях інтенсивного руху допоможе зробити громаду зручнішою, безпечнішою та комфортнішою для всіх учасників дорожнього руху.

4.4 - Аналіз окремих видів пересування

4.4.1 - Пересування пішки

У межах Ічнянської міської територіальної громади значна частина мешканців пересувається пішки, особливо у межах населених пунктів. Цей тип переміщення пояснюється як компактністю територій, так і обмеженими можливостями громадського транспорту. Піші маршрути найчастіше використовуються для щоденних поїздок на роботу, до магазинів, в особистих справах, а також для доступу до автобусних маршрутів або приватного транспорту, що забезпечує зв'язок із сусідніми громадами та містами.

Зокрема, інфраструктура для пішоходів залишається недостатньо розвиненою. На багатьох вулицях відсутні якісні тротуари або пішохідні зони, що ускладнює пересування, особливо у вечірній час чи в осінньо-зимовий період. Відсутність спеціалізованої інфраструктури для маломобільних груп населення (осіб з інвалідністю, людей похилого віку, батьків із дитячими візками) ще більше обмежує доступність пересування.

Однією з важливих тенденцій останніх років стало поступове зростання використання альтернативних засобів мобільності, таких як електровелосипеди та електромопеди. Вони частково замінюють традиційні велосипеди, розширюючи можливості пересування мешканців громади без використання особистого автомобіля чи громадського транспорту.

Загалом, пішохідне пересування залишається одним із ключових видів мобільності у громаді, однак його розвиток потребує покращення інфраструктури – облаштування тротуарів, пішохідних переходів, освітлення та створення безпечного середовища для всіх категорій населення.

ПЕРЕСУВАННЯ МЕШКАНЦІВ ГРОМАДИ (ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ СОЦІОПИТУВАННЯ)

	Мета поїздок	Засоби пересування	Приклади пересувань
У межах громади	<ul style="list-style-type: none"> Робота Особисті справи Відвідування родичів Купівля продуктів у магазині Базар Оплата комунальних послуг 	<ul style="list-style-type: none"> Велосипед (часто) Пішки (часто) Автобус Маршрутка Мотоцикл Автомобіль 	<ul style="list-style-type: none"> «Навіть в магазин я не дойду пішки і з палкою не дойду. Тільки з велосипедом». «Я навіть пішки ходжу з дитиною, з коляскою». «На пенсії тільки по місту, оскільки ноги відмовляються». «Більше користуюся автобусом, по селу велосипедом, а на роботу їжджу розвозкою». «В межах міста пересуваються, виключно, на автомобілі».
У межах регіону	<ul style="list-style-type: none"> Робота Особисті справи у райцентрі (Ніжин), а також у Прилуках, Чернігові Поїздки по роботі до Чернігова, Ніжина (нерегулярні) 	<ul style="list-style-type: none"> Автомобіль (як свій, так і найм) Автобус Маршрутка Організований транспорт (розвозка для працівників певних підприємств). 	<ul style="list-style-type: none"> «Ну, автобусом, а коли машиною забирають, брат забирає» «Кудись виїхати – машину наймаю». «В Ічню на роботу, в Ніжин до сестри їжджу, в село їжджу до бабусі»

	<ul style="list-style-type: none"> • Обласна лікарня у Чернігові («за пропискою») • Відвідування родичів • Дозвілля • (з сусідніх громад): в магазин та на роботу в Ічню. Інколи «в гості». 		<ul style="list-style-type: none"> • «у нас завод, молочно-консервний комбінат, ... навіть з Прилук підвозять людей, фахівців, лаборантів, цій молочних індустрії»
За межами регіону	<ul style="list-style-type: none"> • Робота у Києві (як у контексті регулярних поїздок на зміну, так і у контексті «відряджень» у центральний офіс) • Особисті справи у Києві • Відвідування родичів • Дозвілля 	<ul style="list-style-type: none"> • Маршрутка • Автомобіль (власний) • Автобус (попутний) • Електричка 	<ul style="list-style-type: none"> • «У Київ – машиною або автобусом». • «працював в охороні в місті Київ, там рухався автомобілем до Ніжина, бувало, далі електричка»

Піше пересування є одним з основних способів мобільності мешканців Ічнянської громади, особливо в межах населених пунктів. Згідно з результатами соціологічного опитування, 24,1% жителів Ічні та 19,6% мешканців інших населених пунктів громади пересуваються пішки, якщо шлях триває понад 10 хвилин. Дані вказують на значну залежність населення від пішохідної інфраструктури, яка повинна бути безпечною, доступною та зручною для всіх категорій громадян.

Час, який витрачають мешканці на пішохідні переміщення, також вказує на роль пішохідного транспорту в структурі мобільності громади. 58,9% мешканців Ічні та 34,5% жителів інших населених пунктів громади дістаються місця призначення в межах 10 хвилин, а ще 34,8% жителів Ічні та 47,3% мешканців сіл витрачають на дорогу від 10 до 20 хвилин. Дана статистика підтверджує, що значна частина населення долає короткі та середні відстані пішки, що є показником компактності населених пунктів та доступності ключових об'єктів інфраструктури.

Аналіз альтернативних способів пересування показує, що 44,5% мешканців Ічні та 58,2% мешканців сільських територій громади розглядають піше пересування як основний або альтернативний спосіб мобільності. Ці показники підкреслюють важливість розвитку якісної пішохідної інфраструктури, яка включає облаштування тротуарів, їх розширення, оновлення покриття та покращення освітлення.

Основними напрямками пішохідних потоків є місця громадського призначення, серед яких найбільше навантаження мають ринок (60,5%), поліклініка (14,1%), районна лікарня (11,8%), міська рада (7,3%) та залізничний вокзал (4,5%). Висока концентрація пішоходів у цих зонах свідчить про необхідність покращення інфраструктури саме в цих районах, зокрема створення безпечних переходів, розширення тротуарів і забезпечення безбар'єрного середовища.

Водночас проблеми, які виникають під час пішохідного пересування, включають відсутність або поганий стан тротуарів, недостатню кількість пішохідних переходів, відсутність зон відпочинку для пішоходів та погане освітлення вулиць, що ускладнює пересування маломобільних громадян, людей похилого віку, батьків із дитячими візками та дітей.

Для покращення умов пішохідного пересування необхідно приділити увагу розвитку безпечної та комфортної інфраструктури, яка сприятиме збільшенню частки піших поїздок. Серед ключових заходів - облаштування нових тротуарів там, де їх немає, ремонт наявних пішохідних зон, встановлення зручних лавок та місць для відпочинку, покращення освітлення, особливо у вечірній час, та впровадження заходів із безпеки руху для зменшення конфліктів між пішоходами та автотранспортом.

Розвиток пішохідної інфраструктури відповідає принципам сталої мобільності та сприяє формуванню комфортного міського простору, де пішоходи є пріоритетними учасниками руху.

4.4.2 - Пересування велосипедом

Велосипед часто сприймається як засіб проведення дозвілля та спорту, Так, на Чернігівщині вже існують або були раніше анонсовані низки велосипедних туристичних шляхів (до вже відомих і популярних туристичних локацій, вздовж долини Десни та Сейму, в околицях районних центрів тощо). На додаток, до найпопулярніших локацій існують пропозиції повноцінних велосипедних турів, зокрема, до перлин палацово-паркового ансамблю – Качанівка, Тростянець, Сокиринці, які розташовані недалеко одна від одної. Проте ґрунтовною проблемою тут є як відсутність належної велосипедної інфраструктури як вздовж маршруту (60% маршруту – ґрунтові дороги, 40% – асфальтові), так і відсутність зручних та

безпечних варіантів добратись велосипедом до цих локацій (зокрема, відсутність як прямих поїздів до Ічні, так і відсутність велосипедної інфраструктури з найближчої залізничної станції; тому основним способом добирання є автомобільний трансфер). До 2022 року окремі громади вже мали або анонсували створення туристичних велосипедних шляхів, однак тут мова йде переважно про маркування (ознакування) маршруту, але не про створення велосипедної інфраструктури. Ба більше, в Чернігівській області відсутній єдиний ресурс, де зведено інформацію про усі туристичні велосипедні маршрути.

Велосипедний рух не розглядається як транспорт у приміському сполученні. Тому він є найбільш недооціненим способом пересування. Наприклад, за результатами соціологічного дослідження, проведеного в рамках розроблення Стратегії розвитку Львівської агломерації, менше ніж 1% мешканців і мешканок агломерації вказали велосипед як основний засіб пересування (для поїздок з населених пунктів агломерації у Львів, де середня відстань поїздки не перевищує 15-20 км до центру Львова). Своєю чергою, за даними Плану сталої міської мобільності Львова частка внутрішньоміських поїздок велосипедами становить 5-7%, що є наслідком не лише коротших відстаней поїздки, але й активним пропагуванням велосипедного руху та будівництвом велосипедної інфраструктури під час ремонтів та реконструкцій вулиць.

Вкрай важливим питанням у розвитку велосипедного руху є питання безпеки руху, оскільки навіть за низької частки поїздок велосипедами ДТП з наїздом на велосипедиста в Україні становлять 6% від загальної кількості пригод з потерпілими або 7% від кількості ДТП із загиблими. Тобто, кількість таких ДТП є непропорційно більшою відносно обсягів пересування. До того ж, очевидно, що загиблими в таких ДТП є в першу чергу велосипедисти.

Відсутність велосипедної інфраструктури для велосипедистів вздовж автомобільних доріг (та, відповідно, низький рівень безпеки руху велосипедистів) є критичною перешкодою для майбутнього розвитку велосипедного руху. Так, за результатами соціологічного дослідження, проведеного в рамках розроблення Стратегії розвитку Львівської агломерації, 13,7% мешканців зазначили, що вони готові частіше користуватись велосипедом, якщо буде наявна безпечна велосипедна інфраструктура.

Слід зазначити, що хоча в Україні відсутня сформована практика будівництва велосипедних доріжок вздовж автомобільних доріг, але згідно з ДСТУ 8906:2019, велосипедні доріжки рекомендовано передбачати вздовж доріг I, II та III технічних категорій на підходах до населених пунктів на відстані до 15 км залежно від чисельності населення, а також між малими населеними пунктами, якщо відстань між ними менше як 5 км. Зокрема, для Чернігова ця відстань становить 10 км, Ніжина та Прилук – 5-10 км, Бахмача, Носівки, Новгород-Сіверська, Корюківки, Городні, Мени, Сновська, Ічні, Бобровиці, Борзни – 3-5 км тощо. Оскільки ДСТУ 8906:2019 оперує технічною категорією доріг, то дороги I, II та III технічної категорій – це переважно міжнародні, національні, регіональні та в окремих випадках територіальні дороги.

Варто зазначити, що велосипедна мережа Чернігова є доволі протяжною (41 км станом на 2021 рік) та продовжує розвиватись. Про це свідчать результати опитування, яке показало, що 14% поїздок у Чернігові виконується велосипедом, 37% опитаних велокористувачів їздять на велосипеді щодня, ще понад 40% — кілька разів на тиждень. При цьому третина з них вважає прийнятною поїздку на велосипеді на відстань 5-10 км, а чверть з них – 10-15 км. Проте велосипедна мережа Чернігова орієнтована в першу чергу на внутрішньоміські сполучення та не враховує потреби приміського велосипедного руху (на більшості в'їздів у місто інфраструктура для велосипедистів відсутня).

Концепції розвитку велосипедної інфраструктури Варвинської, Куликівської та Ніжинської територіальних громад, які були розроблені у 2023 році в рамках реалізації проєкту «Go Bike Chernihiv» за підтримки Агентства США з міжнародного розвитку (USAID), містять також бачення напрямів, за якими слід передбачати велосипедну інфраструктуру. При цьому мова йде не лише про сполучення між населеними пунктами в межах однієї громади (вздовж доріг державного та місцевого значення), але і про сполучення населених пунктів різних громад (напр., Ніжин – Вертіївка – Куликівка, Куликівка – Чернігів, Ніжин – Крути, Ніжин – Носівка, Куликівка – Олишівка, Варва – Прилуки тощо).

Велосипед є одним із ключових засобів пересування для мешканців Ічнянської громади, особливо в межах населених пунктів. За результатами соціологічного опитування, 40,5% мешканців Ічні та 55,1% жителів інших населених пунктів громади регулярно користуються звичайним (педальним) велосипедом для щоденних поїздок. Велосипедна мобільність є цінною для жителів сільської місцевості, де громадський транспорт курсує нерегулярно, а відстані між основними об'єктами інфраструктури є значними.

Попри популярність велосипедного транспорту, у громаді спостерігається низка проблем, що стримують розвиток цієї форми мобільності. Однією з головних перешкод є відсутність велоінфраструктури, зокрема спеціально облаштованих велодоріжок та смуг, що створює конфлікти між велосипедистами, пішоходами та водіями, підвищуючи ризик аварійних ситуацій. Відсутність зручних місць для паркування велосипедів біля основних об'єктів, таких як ринок, лікарня та адмінбудівлі, також ускладнює їх використання.

Соціологічне опитування показало, що 47,3% мешканців Ічні та 33,5% мешканців громади готові частіше користуватися велосипедом, якщо буде створена безпечна велоінфраструктура (велодоріжки, велосмуги). Також 38,6% жителів Ічні та 31,8% мешканців громади зазначили, що вони їздили б велосипедом частіше, якщо маршрути пролягали дорогами з твердим покриттям.

Щодо відстаней, які люди готові долати велосипедом, якщо буде розвинена велоінфраструктура, більшість респондентів обрали від 5 до 10 км. Зокрема, 20,5% мешканців Ічні та 22,2% мешканців громади готові долати 5-7 км, ще 10,5% мешканців Ічні та 28,4% громади – 7-10 км. Отримані дані демонструють потенціал використання велосипеда не лише для поїздок у межах населеного пункту, а й для зв'язку між селами та містом Ічня.

З огляду на результати дослідження, для розвитку велосипедного транспорту в громаді необхідно створювати безпечні велодоріжки, переосмислювати наявну дорожню інфраструктуру з урахуванням потреб велосипедистів, облаштовувати велопарковки біля ключових об'єктів та впроваджувати комплексні заходи для підвищення безпеки руху. Розвиток велосипедної інфраструктури сприятиме збільшенню кількості велосипедистів, покращенню екологічної ситуації та відповідатиме принципам сталої мобільності.

4.4.3 - Пересування автобусами

Автобусне сполучення в Ічнянській громаді залишається одним з основних засобів пересування для значної частини населення, особливо для мешканців сільської місцевості, які не мають доступу до власного транспорту. Водночас соціологічне опитування демонструє, що рівень задоволеності якістю автобусного сполучення є низьким, а серед основних проблем виділяють недостатню кількість рейсів, великі інтервали руху та незручний розклад.

У будні дні 11,1% респондентів використовують автобус чи маршрутку майже щодня, ще 18,5% мешканців користуються цим видом транспорту 2-3 рази на тиждень, а 14,8% їздять автобусом 1 раз на тиждень або рідше. Це свідчить про те, що автобус є важливим видом транспорту для значної частини громади, проте через обмежену кількість маршрутів та рейсів його використання не є регулярним для всіх.

У вихідні дні частота користування автобусами знижується. Лише 5,7% мешканців громади регулярно користуються автобусним транспортом у вихідні, тоді як більшість людей або користується іншими видами транспорту, або взагалі уникає поїздок через незручний графік руху громадського транспорту.

Серед основних проблем, які мешканці відзначили у своєму пересуванні автобусами та маршрутками, найактуальнішими є недостатня кількість рейсів та великі інтервали руху (55,9% в Ічні, 23,3% у громаді), а також погана надійність сполучення (14,5% в Ічні, 13,6% у громаді). Також значна частина мешканців скаржиться на високу вартість проїзду, що включає пересадки (8,9%), великий рівень наповненості транспорту у пікові години та незручність пересування.

Щодо потенційних умов, за яких люди частіше користувалися б автобусами, 40,5% мешканців Ічні та 22,7% громади вказали на необхідність продовження часу роботи транспорту та появи вечірніх рейсів. Також 32,7% мешканців Ічні зазначили, що вони користувалися б автобусами частіше, якщо були б зменшені інтервали руху, а 22,7% вказали на потребу оновлення рухомого складу.

Таким чином, попри потребу у громадському транспорті, його ефективність у громаді залишається недостатньою. Для покращення ситуації необхідно оптимізувати маршрути, збільшити кількість рейсів, особливо у вечірні години та вихідні дні, а також забезпечити оновлення транспортного парку, щоб покращити комфорт та безпеку перевезень. Розвиток автобусного сполучення є вагомим кроком до покращення доступності населених пунктів громади та сприятиме підвищенню мобільності жителів.

Через територію громади проходять автобусні маршрути, що сполучають її з найближчими районними центрами, столицею України – Києвом та обласним центром – Черніговом.

Номер маршруту	Назва маршруту	Години відправлення по днях тижня (за паспортом та фактичні)							Кількість автобусів	Перевізник	Основна громада, що формує пасажиропотік
		1	2	3	4	5	6	7			
1161/1162	Ічня-Дружба	6-30	6-30	6-30	6-30	6-30	6-30	6-30	1	ФОП Конов Ю.І.	Ічнянська
1163	Ічня-Дружба	11-30	11-30	11-30	11-30	11-30	11-30	11-30	1	ФОП Бабіч Г.Г.	Ічнянська
		-	-	-	-	-	-	-			
	Дружба-Київ	13-00	13-00	13-00	13-00	13-00	13-00	13-00	1	ФОП Бабіч Г.Г.	
	Київ-Дружба	19-15	19-15	19-15	19-15	19-15	19-15	19-15		ФОП Бабіч Г.Г.	
1157/1158	Ічня-Дружба	16-30	16-30	16-30	16-30	16-30			1	ФОП Конов Ю.І.	Ічнянська
1151/1152	Ічня-Монастирище	7-40	7-40	7-40	7-40	7-40	7-40	7-40	1	ФОП Бабіч Г.Г.	Ічнянська
1153\1154	Ічня-Монастирище	10-55	10-55	10-55	10-55	10-55	10-55	10-55	1	ФОП Бабіч Г.Г.	Ічнянська
	Ічня-Тростянець	6-30	6-30	6-30	6-30	6-30	6-30	6-30	1	ФОП Конов	Ічнянська Парафіївська
	Тростянець-Київ	8-20	8-20	8-20	8-20	8-20	8-20	8-20	1	ФОП Конов	
	Ічня-Прилуки	7-30	7-30	7-30	7-30	7-30	7-30	7-30	1	ФОП Бабіч Г.Г.	Ічнянська
	Ічня-Прилуки								1		Ічнянська
	Ічня-Прилуки	15-00	15-00	15-00	15-00	15-00	15-00	15-00	1	ФОП Бабіч Г.Г.	Ічнянська
1885	Ічня-Чернігів	5-30	5-30	5-30	5-30	5-30	5-30	5-30	1	ФОП ФОП Бабіч Г.Г.	
1886к	Чернігів-Ічня									ФОП Бабіч Г.Г.	
1472к	Тростянець-Чернігів									ФОП Панфілов ЄО	
1471к	Чернігів-Тростянець	11-58	11-58	11-58	11-58	11-58	11-58	11-58		ФОП Панфілов ЄО	
1198нд	Чернігів-Талалаївка									ПП «Комфртавтотранс»	
1197 нд	Талалаївка-Чернігів	6-51								ПП «Комфртавтотранс»	
	Чернігів-Парафіївка									ФОП Панфілов ЄО	
	Парафіївка-Чернігів									ФОП Панфілов ЄО	
	Ічня-Київ								1		

	Ніжин- Мартинівка	7- 00	7- 00	7- 00	7- 00	7- 00	7- 00	7- 00	1		Ічнянська Парафіївська та ін.
	Ніжин- Мартинівка	12 - 58	12 - 58	12 - 58	12 - 58	12 - 58	12 - 58	12 - 58	1		
	Мартинівка -Ніжин	9- 05	9- 05	9- 05	9- 05	9- 05	9- 05	9- 05	1		
	Мартинівка -Ніжин	15 - 12	15 - 12	15 - 12	15 - 12	15 - 12	15 - 12	15 - 12	1		

Розташування закладів освіти, до яких здійснюється підвезення школярів, а також наявні схеми руху шкільних автобусів:

1. Підвіз учнів та педпрацівників до **Дружбинського ліцею**, розташованого за адресою: 16702, Чернігівська область, Прилуцький район, с-ще Дружба, вул. Стадіонна, 5.

Маршрут мікроавтобуса ГАЗ-ЧАЗ 32213 Н № СВ 0356 ВТ: Дружба – Буди – Грабів – Лучківка – Грабів – Буди – Пелюхівка – Буди – Дружба (36 км).

Маршрути мікроавтобуса ГАЗ 32213-418 № СВ 5357 ВО: Дружба – Дзюбівка – Тишківка – Сезьки – Тишківка – Гейці – Тишківка – Дзюбівка – Дружба (22 км);

Дружба – Августівка – Дружба (14 км).

Заправка автобусів здійснюється за маршрутом:
Дружба – Ічня ВО– АВІАС – Дружба (26 км).

2. Підвіз учнів та педпрацівників до **Монастирищенської гімназії**, розташованої за адресою: 16726, Чернігівська область, Прилуцький район, с. Монастирище, вул. Центральна, 13, **Ічнянського ліцею № 3** розташованого за адресою: 16700, Чернігівська область, Прилуцький район, м. Ічня, вул. Героїв Крут, 2, **Ічнянського ліцею № 4**, розташованого за адресою: 16700, Чернігівська область, Прилуцький район, м. Ічня, вул. Травнева, 45, **Ічнянської гімназії № 1** розташованої за адресою: 16700, Чернігівська область, м. Ічня, Прилуцький район, вул. Бунівка, 5 та **Ічнянської гімназії ім. Васильченка**, розташованої за адресою: 16700, Чернігівська область, Прилуцький район, м. Ічня, вул. Б. Хмельницького, 6.

Маршрут автобуса марки ATAMAN D – 093S2, № СВ 1646 ЕК :

Ічня – Хаєнки – Заудайка – Монастирище – Хаєнки – Ічня (49 км)

3. Підвіз учнів та педпрацівників до **Дорогинського ліцею**, розташованого за адресою: 16721, Чернігівська область, Прилуцький район, с. Дорогинка, вул. Набережна, 3 та **Бакаївської гімназії**, розташованої за адресою: 16724, Чернігівська область, Ічнянський район, с. Бакаївка, вул. Вокзальна, 4.

Маршрут автобуса марки Еталон А-081.11Ш, № СВ 8256 ВО: Вишнівка – Припутні – Дорогинка (16 км).

Маршрути автобуса марки ATAMAN D – 093S2, № СВ 1656 ЕК:

Андріївка – Томашівка – Дорогинка (24,5 км),

Дорогинка – Бакаївка – Дорогинка (14 км).

Заправка автобусів здійснюється за маршрутом:
Дорогинка – Ічня ВО– АВІАС – Дорогинка (48 км).

4. Підвіз учнів та педпрацівників до **Гмирянського ліцею** розташованого за адресою: 16750, Чернігівська область, Прилуцький район, с. Гмирянка, вул. Миру, 68

Маршрут автобуса марки IVECO THESI № СВ 0922 ЕМ: Ічня-Щурівка-Городня-Ольшана-Гмирянка (51,5 км)

5. Підвіз учнів та педпрацівників до **Іржавецького ліцею** розташованого за адресою: 16732, Чернігівська область, Прилуцький район, с. Іржавець, вул. Шевченка, 65

Маршрут автобуса марки IVECO THESI № СВ 0902 ЕМ: Іржавець-Рожнівка-Іржавець(18 км)

Іржавець-Ступаківка-Іржавець (11,4 км)

Заправка автобусів здійснюється за маршрутом:

Іржавець – Ічня ВО– АВІАС – Іржавець (36 км).

6. Підвіз учнів та педпрацівників до **Крупичпільського ліцею** розташованого за адресою 16713, Чернігівська область, Прилуцький район, с. Крупичполе, вул. Шкільна, 2

Маршрут мікроавтобуса марки ГАЗ 32213-420 № СВ 8254ВО: Крупичполе-Новий Поділ-Крупичполе (17 км)

Крупичполе- Сваричівка-Вишнівка-Крупичполе (18 км)

Заправку автобуса здійснювати за маршрутом:

Крупичполе – Ічня ВО– АВІАС – Крупичполе (30 км).

7. Підвіз учнів та педпрацівників до **Більмачівської гімназії** розташованої за адресою 16712, Чернігівська область, Ічнянський район, с. Більмачівка, вул. Садова, 1 та **Рожнівського ліцею** розташованого за адресою 16714, Чернігівська область, Прилуцький район, с. Рожнівка, вул. Перемоги, 15

Маршрут автобуса марки ПАЗ 32053-07АМ № СВ 8253ВО:

Мартинівка-Більмачівка-Рожнівка-Максимівка-Рожнівка (29 км)

Заправка автобусів здійснюється за маршрутом:

Рожнівка – Ічня ВО– АВІАС – Рожнівка (49 км).

8. Підвіз учнів та педпрацівників до **Ічнянського ліцею № 3** розташованого за адресою: 16700, Чернігівська область, Прилуцький район, м. Ічня, вул. Героїв Крут, 2, **Ічнянського ліцею № 4**, розташованого за адресою: 16700, Чернігівська область, Прилуцький район, м. Ічня, вул. Травнева, 45, **Ічнянської гімназії № 1** розташованої за адресою: 16700, Чернігівська область, м. Ічня, Прилуцький район, вул. Бунівка, 5 та **Ічнянської гімназії ім. Васильченка**, розташованої за адресою: 16700, Чернігівська область, Прилуцький район, м. Ічня, вул. Б. Хмельницького, 6.

Маршрут автобуса марки АТАМАН D – 093S2, № СВ 1656ЕК Хутір-Лісопилка-Газове-Ічнянський ліцей №3 вул. Жадківська - вул. Лісова - вул. Дрофаня - Гімназія імені Васильченка (25 км).

Згідно із даними проведеного соціопитування, мешканці громади були б готові більш активно користуватись громадським транспортом за наступних умов:

- Чіткий розклад, якого б дотримувався транспорт.
- Збільшення частоти роботи транспорту («*щоб його було більше і була якась систематичність*»). Для сіл необхідно щоб розклад руху узгоджувався із графіком роботи лікарів («*бабульки, дорослі їздять в міську лікарню на огляди*»).
- Ремонти доріг.
- Доступна ціна («*Мабуть, ціни*»).
- Гарний стан рухомого складу («*якість перевезення людей*», «*не пошарпаний якийсь там автобус, правильно*»).
- Безпека (передусім, щодо ДТП).
- Безбар'єрність («*куди не поїдь в Україні – потрібно, щоб була доступність*»). Згадано як для людей з інвалідністю, так і для батьків із дітьми у візках («*молодий мамі... в маршрутці нікуди діти коляску*»).
- Пільги для громадян.

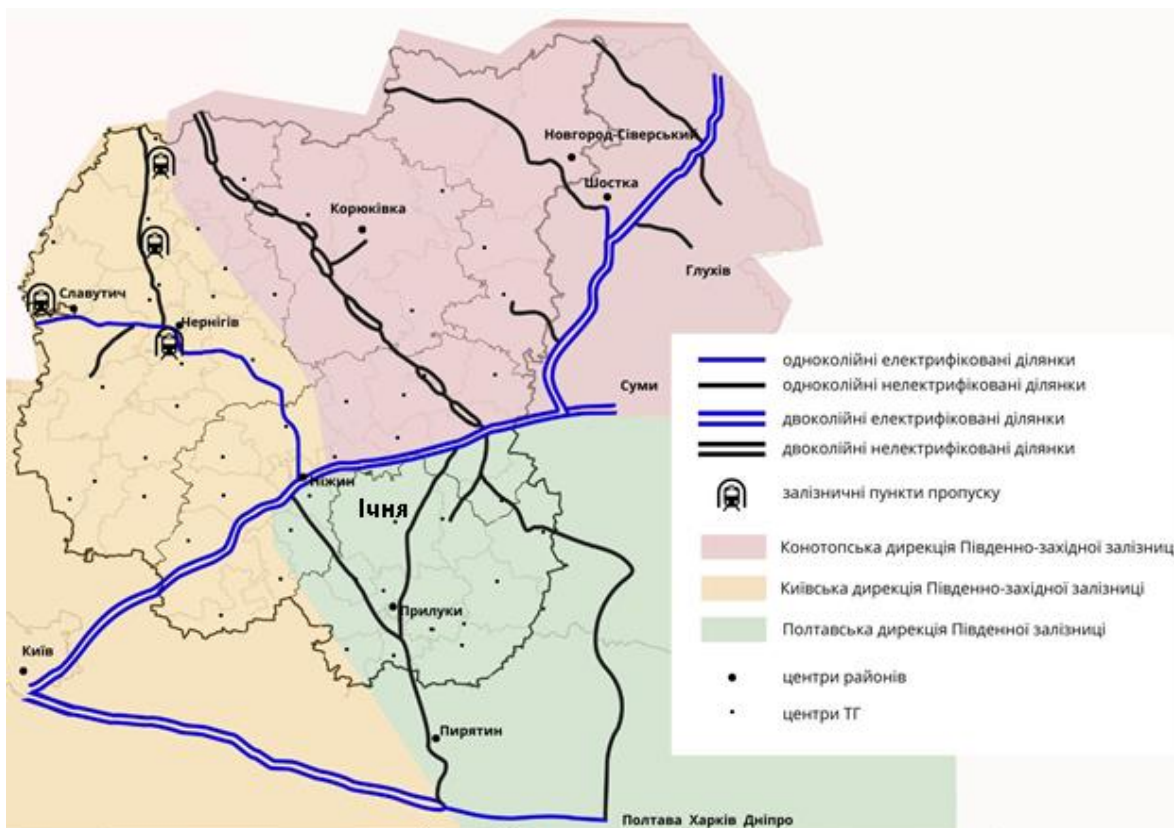
4.4.4 - Пересування приміськими поїздами

Залізнична мережа у Чернігівській області є доволі розвиненою – вона проходить через Чернігів, районні центри (Ніжин, Прилуки, Корюківку, Новгород-Сіверський) та інші міста та містечка області (Сновськ, Мена, Бахмач, Ічня, Короп), а також Славутич, який формально належить до Київської області. Тобто, можна стверджувати, що залізницею охоплено понад 55% мешканців області, навіть якщо враховувати чисельність лише адміністративних центрів територіальних громад.

Водночас залізнична мережа у Чернігівській області має вкрай дивну конфігурацію, що є наслідком історичного розвитку мережі залізниць (першою віткою була лінія Київ – Ніжин – Конотоп, збудована у 1860-х роках, а до 1930-х років Чернігів був тупиковою станцією). Зараз це призводить до

того, що хоча більшість районних центрів та ключових містечок охоплені залізницею, однак через конфігурацію мережі прямі сполучення з Черніговом відсутні або їх конфігурації є вкрай нераціональними (Семенівка, Новгород-Сіверський, Бахмач, Мена, Сновськ, Корюківка тощо).

ЗАЛІЗНИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА В ЧЕРНІГІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ



Розклад руху приміського потягу Гребінка-Бахмач по станції Ічня.

№ 6333	Бахмач-Гребінка	прибуття	6-58,	відправлення	6-59
№ 6242	Гребінка –Бахмач	прибуття	11-40	відправлення	11-42
№ 6245	Гребінка –Бахмач	прибуття	17-27	відправлення	17-28

Зупинки : приміського потягу на території громади: Коломійцеве, р. Августівський, Ічня, Гужівка, Рожнівка, Більмачівка.

Типи вантажів : с/г продукція зерно кукурудзи, сонях, ранні зернові культури, паливо, міндобрива, будівельні матеріали (щебінь і т.п.), лісоматеріали.

4.4.5 - Пересування приватними автомобілями

Попри те, що приватні автомобілі залишаються одним із критичних засобів пересування для мешканців Ічнянської громади, з погляду сталої мобільності цей вид транспорту має найнижчий пріоритет. Залежність від особистого авто призводить до перевантаження дорожньої інфраструктури, збільшення витрат на паливо, негативного впливу на довкілля та зменшення безпеки руху.

Аналіз соціологічного опитування щодо пересування приватними автомобілями в Ічнянській громаді виявляє значну залежність мешканців від цього виду транспорту. У будні дні понад 40% респондентів використовують автомобілі щонайменше кілька разів на тиждень, що свідчить про їх особливе значення у щоденній мобільності. У вихідні дні цей показник дещо знижується, але залишається високим, оскільки приватний транспорт використовується не лише для роботи, а й для дозвілля, закупівель і соціальних поїздок.

Однією з головних проблем для водіїв є незадовільний стан дорожнього покриття, особливо на місцевих дорогах, що ускладнює не лише пересування в межах громади, а й зв'язок із сусідніми населеними пунктами. Магістральні дороги, що сполучають громаду з іншими регіонами, також мають проблеми, хоча їхній стан оцінюється дещо краще. Крім того, безпека руху залишається критичним питанням: погана видимість, відсутність розмітки, недостатнє освітлення, висока швидкість автомобілів і поганий стан дорожнього покриття створюють загрозу для всіх учасників дорожнього руху.

Недостатня кількість облаштованих паркувальних місць, особливо в центральних частинах населених пунктів, біля ринків, лікарень і адміністративних установ, додає ще один рівень дискомфорту для автомобілістів. Крім того, значна частина мешканців змушена оптимізувати свої витрати на паливо, що сприяє популярності сервісів попутних поїздок, таких як BlaBlaCar або групи у соцмережах.

Головною причиною високої залежності від приватних автомобілів є слабкий розвиток громадського транспорту. Відсутність регулярних і зручних автобусних маршрутів, довгі інтервали між рейсами, незручний графік і погана доступність зупинок змушують мешканців громади покладатися на власні транспортні засоби. Без якісної альтернативи навіть ті, хто готовий користуватися громадським транспортом, часто не мають такої можливості.

Проте масове використання приватних автомобілів має негативні наслідки: зростання рівня забруднення повітря, шумове навантаження, підвищена аварійність і затори. Саме тому у стратегії сталої мобільності громада має переглянути підходи до розвитку транспортної інфраструктури. Приватний автомобіль повинен мати найнижчий пріоритет серед усіх видів транспорту, оскільки не є сталим засобом пересування.

Розвиток альтернативних способів мобільності, таких як громадський транспорт, велосипедна інфраструктура і якісні умови для пішоходів, є ключовим завданням для створення зручної, безпечної та екологічно збалансованої транспортної системи. Замість того, щоб зосереджуватися лише на ремонті доріг для автомобілів, необхідно переосмислювати вулично-дорожню мережу так, щоб у центрі уваги були пішоходи, велосипедисти та користувачі громадського транспорту. Такий підхід відповідатиме принципам сталої мобільності й сприятиме підвищенню якості життя мешканців громади.

4.5 - Логістика та вантажний рух

Логістика та вантажний рух в Ічнянській громаді мають значуще значення для економічного розвитку, зокрема для аграрного сектору та харчової промисловості. Основними підприємствами, які генерують вантажні перевезення, є молокопереробні заводи, сільськогосподарські компанії, текстильні виробництва та інші бізнеси, що потребують стабільного транспортного сполучення. Значна частина вантажного руху пов'язана з перевезенням сільськогосподарської продукції, особливо зернових культур, що впливає на сезонне навантаження на дороги громади.

Основні транспортні потоки проходять через дорожню мережу громади, яка включає як державні магістралі, так і дороги місцевого значення. Водночас саме місцеві дороги часто перебувають у незадовільному стані, що створює труднощі для вантажного транспорту, особливо під час активних аграрних сезонів. Вантажні автомобілі часто використовують другорядні дороги, які не розраховані на значні навантаження, що спричиняє їхнє швидке руйнування.

Залізничний транспорт, який міг би частково розвантажити автомобільні шляхи, наразі не використовується на повну потужність. Хоча в Ічні є залізнична станція, її інфраструктура не відповідає сучасним вимогам для ефективного логістичного обслуговування підприємств. Відсутність налагоджених залізничних вантажних перевезень змушує бізнеси покладатися на автомобільний транспорт, що створює додаткове навантаження на дороги та екологічну ситуацію в громаді.

Ще однією проблемою є недостатня кількість спеціалізованих місць для стоянки вантажного транспорту. Вантажівки нерідко зупиняються в невідведених для цього місцях, що спричиняє незручності для руху інших транспортних засобів і пішоходів. Це особливо актуально для територій поблизу виробничих підприємств, складів і ринкових зон.

Для покращення логістики громада має розглядати можливість модернізації дорожньої інфраструктури з урахуванням вантажного транспорту, розвиток залізничного сполучення та створення логістичних хабів або вантажних терміналів. Визначною частиною планування є також обмеження руху великогабаритного транспорту через центральні частини населених пунктів і організація чітко визначених маршрутів для вантажного транспорту, що дозволить мінімізувати його вплив на житлові

території. Такий комплексний підхід сприятиме збалансованому розвитку громади, підвищенню ефективності перевезень і покращенню загальної якості дорожньої інфраструктури.

4.6 - SWOT-аналіз та висновки

SWOT-АНАЛІЗ

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Вигідне географічне та транспортне розташування громади у структурі області, зокрема близькість до залізничної мережі та регіональних доріг. ▶ Наявність родючих земель, що сприяє розвитку агропромислового комплексу та логістичних перевезень сільськогосподарської продукції. ▶ Розвинуті багатопрофільні господарства, що створюють внутрішній попит на логістичні послуги. ▶ Наявність відомих переробних підприємств, які є важливими точками тяжіння транспортних потоків. ▶ Багата природна та культурна спадщина, що створює потенціал для розвитку туризму та відповідної інфраструктури мобільності. ▶ Ічнянський національний природний парк як туристична та екологічна зона, що може стимулювати розвиток туризму та сталого транспорту. ▶ Велика площа лісових ресурсів, які можуть бути базою для розвитку екологічного будівництва та відповідної логістики. ▶ Достатня кількість підземних водних ресурсів, що створює можливість для розбудови водопостачання. ▶ Потенціал використання геотермальних ресурсів та відновлюваної енергетики, що може позитивно вплинути на сталість транспортної системи. ▶ Сприятливий клімат для розвитку велоінфраструктури та пішохідного руху. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Значне погіршення дорожньої інфраструктури внаслідок воєнних дій та недостатнього фінансування. ▶ Відсутність сучасної системи громадського транспорту, низька частота рейсів та незадовільний стан автобусного парку. ▶ Відсутність розгалуженої велоінфраструктури та безпечних умов для пересування велосипедистів. ▶ Недостатня кількість пішохідних зон, відсутність безбар'єрного простору для маломобільних груп населення. ▶ Незадовільний стан комунальних доріг та недостатнє їхнє освітлення. ▶ Відсутність сучасної системи поводження з твердими побутовими відходами, що створює екологічні ризики. ▶ Велика частка застарілого житлового фонду та нестача житла для внутрішньо переміщених осіб. ▶ Відтік трудових ресурсів, особливо молоді, через брак робочих місць та низьку якість транспортного сполучення. ▶ Недостатній рівень медичного обслуговування, що ускладнює доступність медичних послуг для жителів сіл.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Відновлення та модернізація дорожньої інфраструктури шляхом державних програм та міжнародної технічної допомоги. ▶ Запровадження екологічного транспорту (електробуси, велоінфраструктура) як частини стратегії сталого розвитку. ▶ Покращення громадського транспорту через оновлення автобусного парку та розширення мережі маршрутів. ▶ Розвиток внутрішнього туризму завдяки історико-культурним та природним об'єктам, що стимулюватиме покращення транспортної системи. ▶ Можливість залучення міжнародних інвестицій для розвитку логістичних хабів та місцевого виробництва. ▶ Використання коштів від децентралізації для розвитку транспортної та комунальної інфраструктури. ▶ Створення сучасних мультимодальних логістичних центрів для підтримки місцевого бізнесу та сільського господарства. ▶ Розширення альтернативних джерел енергії (сонячні, вітрові станції), що може сприяти електрифікації транспорту. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Триваюча війна, що створює ризики для безпеки жителів та транспортної інфраструктури. ▶ Руїнування інфраструктури через воєнні дії та обмеженість ресурсів на її відновлення. ▶ Економічна нестабільність, інфляція та зростання вартості пального, що впливають на мобільність населення. ▶ Нестабільність державного фінансування, що може обмежити розвиток транспортної інфраструктури. ▶ Зниження купівельної спроможності населення, що може призвести до зменшення попиту на транспортні послуги. ▶ Висока залежність від автомобільного транспорту, що суперечить принципам сталої мобільності. ▶ Демографічна криза, що призводить до скорочення населення та зменшення транспортного попиту. ▶ Втрата кваліфікованих кадрів через міграцію, що ускладнює реалізацію транспортних проєктів. ▶ Низький рівень екологічної свідомості населення, що перешкоджає впровадженню сталої мобільності.

<ul style="list-style-type: none"> ▶ Підвищення безпеки дорожнього руху через запровадження зон обмеженої швидкості та сучасних розв'язок. ▶ Покращення цифрової інфраструктури (GPS-системи для громадського транспорту, онлайн-сервіси для планування маршрутів). 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Подальше скорочення громадського транспорту через нерентабельність окремих маршрутів.
---	---

Ічнянська міська територіальна громада має всі передумови для розвитку сталої мобільності, однак нинішня ситуація з транспортною інфраструктурою потребує комплексних змін. Переважна частина населення пересувається пішки або велосипедом, що є позитивним фактором, проте брак безпечних умов для цих категорій користувачів створює значні ризики. Великим викликом є недостатня кількість і незручний графік громадського транспорту, що змушує людей більше покладатися на приватні авто, хоча цей вид транспорту має найнижчий пріоритет у системі сталої мобільності.

Основними напрямками покращення ситуації є розвиток інфраструктури для пішоходів і велосипедистів, зменшення домінування приватного автотранспорту та впровадження сучасних рішень для громадського транспорту. Важливо створити веломережу, облаштувати тротуари та модернізувати зупинки, а також запровадити нові маршрути автобусів із гнучкими графіками руху.

Логістика та вантажний рух потребують оптимізації, зокрема через покращення стану місцевих доріг та використання залізничного транспорту для перевезення вантажів. Окрему увагу слід приділити організації руху вантажного транспорту, обмеженню його руху через житлові зони та створенню спеціальних стоянок.

Загалом, успішна реалізація заходів у сфері мобільності потребує системного підходу та координації між громадою, місцевим бізнесом і державними структурами. Впровадження принципів сталої мобільності дозволить покращити якість життя мешканців, підвищити безпеку на дорогах та сприяти збалансованому розвитку громади.

5 - ПРОБЛЕМИ ТА ВИКЛИКИ У МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МТГ

5.1 - Виклики та проблеми, зафіксовані під час зустрічі з представниками робочої групи

- Планувальні схема та територіальні особливості:
 - Малі (до 50 осіб) за чисельністю населені пункти, куди не хочуть їздити перевізники;
 - Заводи розміщені по межі міста; через це, зважаючи на конфігурацію та стан об'їзної дороги, вантажні автомобілі часто їздять через центральні частину Ічні;
- Приміські автобусні перевезення:
 - Відсутність громадського транспорту (як внутрішньоміського - так і транспорту, який би об'єднував села громади між собою та з центром);
 - На балансі громади є автобуси (гуманітарна допомога), але вони надто габаритні, потребують значних витрат на обслуговування та паливо, щоб пускати їх на комунальні маршрути; супутньою проблемою тут є неможливість використання гуманітарної допомоги з метою отримання доходу, тобто, отримання плати за проїзд, оскільки це заборонено на законодавчому рівні;
 - Критично бракує можливості забезпечити сполучення Ічня – Івангород (через Купичполе);
 - Села Щурівка та городня не мають зв'язку з Ічнею;
- Приміське залізничне сполучення:
 - Мала кількість рейсів електричок (зранку вони йдуть лише до прилук, а в обід – до Ічні);
 - Більмачівка - Ічня є популярним напрямом для залізничного сполучення;
- Безпека дорожнього руху та вразливі учасники руху:
 - За межами населених пунктів водії їдуть з дуже високою швидкістю, чим роблять некомфортним та небезпечним пересування велосипедистів/ пішоходів узбіччям;
 - Відсутність тротуарів в Ічні (за межами центру);
 - По селах громади тротуари відсутні;
- Автомобільні дороги:
 - Немає можливості ремонтувати дороги держаного та місцевого значення, яких на території громади багато, але які не є на балансі громади;
 - Проблемна експлуатація доріг взимку (тендери беруть організації здалеку, які не мають змоги вчасно розчищати, посипати дороги тощо); була спроба налагодити договірні відносини, коли комунальне підприємство громади посипало дороги, але область не повернула кошти за це;
 - Наявність ґрунтових доріг, які затоплює (напрямо Дорогинки); при цьому проблемою тут є не повна відсутність доріг з твердим покриттям до деяких сіл, а те, що окремі ґрунтові дороги могли б забезпечити коротші маршрути до Ічні або більш раціональні схеми руху приміських автобусів;
 - Погане освітлення вулиць (або його відсутність); крім цього, для заощадження коштів освітлення вимикають вночі;
 - Проблема з об'їзною дорогою (незручний та неочевидний заїзд на цю дорогу, відсутність окремих ланок, незадовільний стан дороги);
- Інші проблеми:
 - Неможливість доїхати до обласного центру;
 - Школа у Більмачівці буде закрита, тому дітей доцільно перевести у школу в Івангороді, але туди відсутнє пряме сполучення та можливість підвезення шкільним автобусом (бракує 5 км дороги з твердим покриттям);
 - Є проблемне підвезення дітей приватними автомобілями до ліцею на вул. Хмельницького (через вузькі вулиці зранку та ввечері утворюються затори та ускладнюється рух; при цьому організація одностороннього руху погодинно фактично не працює;
 - Закрита автостанція (водночас безпосереднього впливу чи наслідків цього не було зазначено).

5.2 - Узагальнення викликів та проблем, що впливають на мобільність у громаді

Особливості просторового планування та розташування громади

- Наявність вираженого центру громади;
- Виражені радіальні зв'язки з центром громади;
- Ічня є локальним центром тяжіння для прилеглих громад;
- Наявність населених пунктів з невеликою кількістю мешканців.

Рівні мобільності у громаді

- Пересування в межах Ічні та інших населених пунктів;
- Пересування між населеними пунктами громади;
- Пересування поза межі громади (Київ, Прилуки, Ніжин, Чернігів тощо).

Пересування пішки

- Базовий та часто основний спосіб пересування в межах населеного пункту;
- Доступний спосіб для усіх мешканців;

Основні виклики та проблеми:

- Відсутні тротуари на основних магістральних вулицях в межах Ічні та на дорогах, що проходять через центр сіл;
- Незадовільний стан тротуарів (в місцях, де вони наявні);
- Брак пішохідних переходів;
- Надмірна довжина пішохідних переходів;
- Висока швидкість руху транспорту (в межах сіл), брак засобів заспокоєння руху.

Пересування велосипедом:

- Часто основний спосіб пересування в межах населеного пункту та між прилеглими населеними пунктами;
- Доступний для переважної частини мешканців;

Основні виклики та проблеми:

- Відсутня велосипедна інфраструктура вздовж магістральних вулиць та доріг;
- Незадовільний стан проїзної частини;
- Інтенсивний рух вантажного транспорту.

Пересування приміськими автобусами:

- Базовий спосіб пересування в межах громади та поза її межі;
- Доступний спосіб для усіх мешканців;

Основні виклики та проблеми:

- Брак локального автобусного маршруту;
- Незадовільна якість послуг (стан рухомого складу, інтервали руху тощо);
- Залежність від стану автомобільних доріг;
- Відсутність регулювання та впливу на рівні громади (організатором перевезень є Чернігівська ОДА);
- Брак супутньої інфраструктури (зупинки, посадкові платформи, доступність розкладу руху тощо).

Пересування приміськими поїздами

- Можливий спосіб пересування в межах громади та поза її межі;
- Доступний спосіб для частини мешканців в околі впливу залізничної лінії;

Основні виклики та проблеми:

- Обмежений перелік напрямів сполучення;
- Неінклюзивний та застарілий рухомий склад;
- Незручний розклад руху та вкрай мала кількість рейсів;

Пересування приватними автомобілями

- Можливий спосіб пересування в межах населеного пункту;
- Важливий спосіб пересування в межах громади та поза її межі;

Основні виклики та проблеми:

- Доступний лише для обмеженої частини мешканців;
- Потребує дорогої інфраструктури (дороги, транспортні розв'язки, шляхопроводи);
- Основна загроза безпеці руху в межах населених пунктів через надмірну швидкість та інтенсивність руху.

Рух вантажних автомобілів

- Необхідний для функціонування бізнесу, в першу чергу в аграрній та переробній сферах;

Основні виклики та проблеми:

- Суттєво впливає на стан автомобільних доріг;
- Потребує об'їзних шляхів.

Автомобільні дороги та безпека руху

Основні виклики та проблеми:

- Поганий стан вулиць в межах населених пунктів;
- Брак інфраструктури для вразливих учасників руху (пішоходи, велосипедисти);
- Слабкий або відсутній вплив на стан позаміських доріг та пріоритети під час їх ремонту чи обслуговування (дороги є на балансі Служби відновлення або ДП «Дороги Чернігівщини»);
- Дороги є ключовою ланкою, що зв'язують населені пункти громади.

6 - ПРІОРИТЕТИ ТА БАЗОВІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ПЛАНУ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МТГ

Принципи планування сталої мобільності – ключові твердження, на яких базується процес розроблення та реалізації плану сталої мобільності. Фактично, це теоретичні передумови, на які необхідно зважати під час ухвалення будь-якого рішення під час просторового розвитку громади, планування та проектування вуличної та дорожньої інфраструктури, планування громадського транспорту чи управління окремими компонентами в системі мобільності.

Принципи планування сталої мобільності:

- ▶ Вулиця – це громадський простір, а не «дорога»;
- ▶ Безпека руху має пріоритет перед швидкістю пересування, людське життя і здоров'я є найвищою цінністю;
- ▶ Якісний пішохідний простір – основний пріоритет під час планування вулиць;
- ▶ Громадський транспорт – хребет транспортної інфраструктури міста;
- ▶ Користування громадським транспортом для пасажирів має бути вигідним з погляду часових і фінансових затрат;
- ▶ Транспорт для пасажирів, а не пасажир для транспорту;
- ▶ Місто стримує розвиток пересувань індивідуальними автомобілями;
- ▶ Можливість безпечно і комфортно пересуватись велосипедом усіма вулицями.

Базові підходи до формування плану сталої мобільності Ічнянської міської територіальної громади:

ПЕРЕОСМИСЛЕННЯ СПОСОБУ ВИКОРИСТАННЯ ТЕРИТОРІЇ ГРОМАДИ:

- Врахування динаміки чисельності населення та статево-вікового складу;
- Відмова від екстенсивного освоєння нових територій;
- Реновація старих промислових територій;
- Планування додаткових пішохідних та велосипедних зв'язків;
- Переосмислення ієрархії вуличної мережі.

ІНТЕГРОВАНЕ ПЛАНУВАННЯ ВУЛИЦЬ ТА ДОРІГ:

- Відхід від пріоритетів швидкості та пропускну здатності (в межах населених пунктів);
- Фокус на людині та її потребах;
- Пішохід – на вершині пріоритетів вуличного планування;
- Проектування вулиці від фасаду до фасаду;
- Влаштування інфраструктури в першу чергу для вразливих учасників руху, а також для масових видів пересування.

РОЗВИТОК ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ:

- Оновлення рухомого складу;
- Влаштування необхідної інфраструктури;
- Перехід на електричний громадський транспорт;
- Забезпечення пріоритету громадського транспорту;
- Оновлення підходів до фінансування роботи громадського транспорту;

КОНЦЕПЦІЯ НУЛЬОВОЇ СМЕРТНОСТІ В ДТП:

- Управління швидкістю на вулицях та дорогах (обмеження швидкості, засоби заспокоєння руху, фіксування порушень Правил дорожнього руху);
- Проведення аудиту та інспекції з безпеки дорожнього руху;
- Влаштування інфраструктури для вразливих учасників дорожнього руху (пішоходи, велосипедисти);
- Мінімізація використання приватних автомобілів.

7 - СТРАТЕГІЧНЕ БАЧЕННЯ РОЗВИТКУ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МТГ

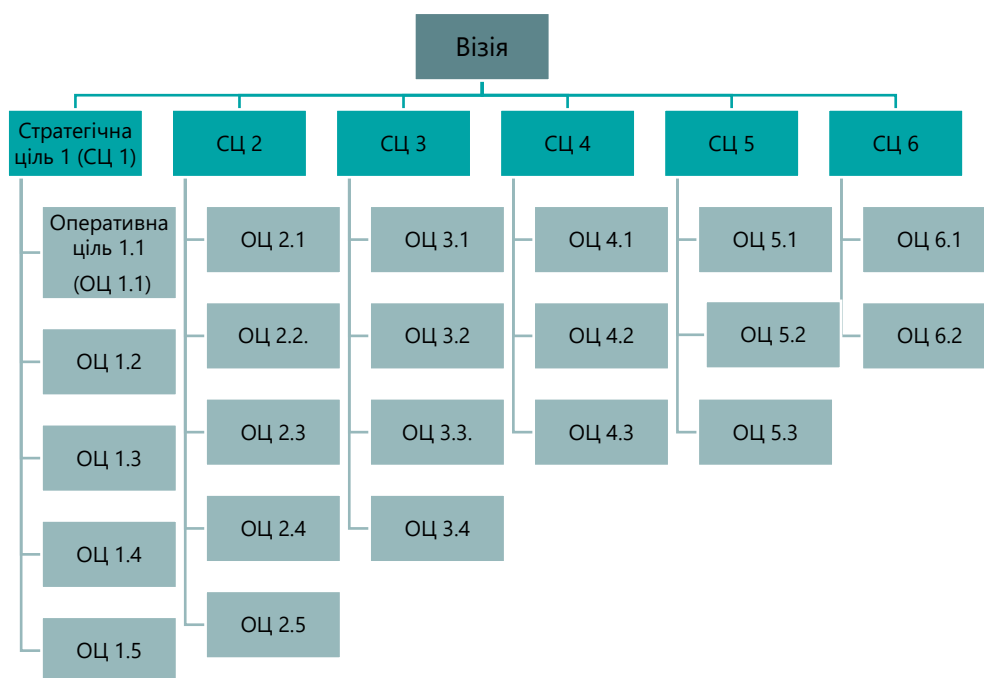
Стратегічне бачення розвитку сталої мобільності Ічнянської міської територіальної громади (МТГ) базується на створенні комфортної, безпечної та екологічно збалансованої транспортної системи, яка відповідатиме сучасним викликам та сприятиме сталому розвитку громади. Визначена структура формування цілей ПСМТГ передбачає ієрархічну систему візії, стратегічних та операційних цілей, що охоплюють різні аспекти мобільності: від модернізації транспортної інфраструктури та розвитку громадського транспорту до покращення умов для пішоходів і велосипедистів.

Основна увага приділяється підвищенню доступності та інклюзивності транспортної мережі, зменшенню залежності від приватного автотранспорту та створенню ефективної логістики для місцевої економіки. Такий підхід дозволяє покращити якість життя мешканців громади, забезпечити їхню мобільність у межах населених пунктів та за їхніми межами, а також сприятиме економічному розвитку та інтеграції Ічнянської громади у ширші регіональні транспортні зв'язки.

ВІЗІЯ РОЗВИТКУ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ

ІЧНЯНЬСКА МІСЬКА ГРОМАДА – ГРОМАДА СТАЛОГО РОЗВИТКУ З БЕЗПЕЧНОЮ ТА ДОСТУПНОЮ СИСТЕМОЮ МОБІЛЬНОСТІ, ЩО ЗАБЕЗПЕЧУЄ ЗБАЛАНСОВАНИЙ РОЗВИТОК УСІХ ВИДІВ ПЕРЕСУВАНЬ

СТРУКТУРА ФОРМУВАННЯ ЦІЛЕЙ ПЛАНУ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНЬКОЇ МТГ



За кожною оперативною ціллю стоїть пропозиція проекту, або заходу, а система стратегічного планування адаптована до сценарію, відповідно до якого можлива реалізація тих чи інших заходів, чи проектів у межах досягнення цілей.

Стратегічна ціль 1 (СЦ 1): Збереження наявної частки пересування пішки та велосипедом

Збереження та розвиток пішохідного і велосипедного руху є ключовим завданням сталої мобільності Ічнянської міської територіальної громади. Враховуючи значну частку мешканців, які пересуваються пішки або велосипедом, особливо в межах населених пунктів, важливо створити умови, що сприятимуть підтримці та збільшенню цих видів мобільності.

Підтримка пішохідного руху передбачає розвиток комфортної та безпечної інфраструктури: облаштування якісних тротуарів, зручних пішохідних переходів, покращення освітлення та благоустрою громадських просторів. Основоположним аспектом є підвищення безпеки на дорогах шляхом контролю швидкісного режиму автомобільного транспорту та запровадження зон з пріоритетом для пішоходів у центральних частинах населених пунктів.

Для збереження та популяризації велосипедного транспорту необхідне створення безперервної мережі велодоріжок і велосмуг, облаштування велопарковок та інтеграція велосипедного транспорту у загальну систему мобільності громади. Необхідним є також врахування потреб велосипедистів у плануванні міського простору, зокрема створення безпечних маршрутів, що з'єднують житлові райони, місця роботи, навчання та відпочинку.

Реалізація цієї стратегічної цілі сприятиме не лише екологічній та економічній сталості громади, а й підвищенню якості життя мешканців. Розвиток безпечних і комфортних умов для пішоходів і велосипедистів дозволить зменшити залежність від автомобільного транспорту, знизити рівень забруднення повітря та покращити загальний рівень здоров'я населення.

СЦ 1. ЗБЕРЕЖЕННЯ НАЯВНОЇ ЧАСТКИ ПЕРЕСУВАННЯ ПІШКИ ТА ВЕЛОСИПЕДОМ

ОЦ 1.1: ВПРОВАДЖЕННЯ ПРИНЦИПІВ ТА ПРІОРИТЕТІВ У РЕМОНТІ ВУЛИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

- ✓ Закріплення оновлених принципів розвитку вуличної інфраструктури розпорядженням чи рішенням виконкому, в тому числі першочерговий ремонт тротуарів та пішохідної інфраструктури, а також відмова від ремонту лише проїзної частини вулиці (ремонт вулиці без ремонту тротуарів заборонено);
- ✓ Формування переліку вулиць, що формують основу пішохідної мережі та потребують першочергового ремонту пішохідної інфраструктури;
- ✓ Збільшення частки видатків на розвиток пішохідної та велосипедної інфраструктури;
- ✓ Участь у проєктах матеріально-технічної допомоги для розвитку пішохідної та велосипедної інфраструктури;

ОЦ 1.2: ФОРМУВАННЯ ІНКЛЮЗИВНОГО (БЕЗБАР'ЄРНОГО) ПІШОХІДНОГО ПРОСТОРУ

- ✓ Капітальний ремонт наявних або влаштування нових тротуарів в Ічні вздовж магістральних вулиць (напрямів);
- ✓ Влаштування тротуарів на усіх вулицях, визначених як маршрут руху вантажного транспорту;
- ✓ Влаштування тротуарів збільшеної ширини поблизу лікарень, шкіл, адміністративних установ, ринку тощо;
- ✓ Влаштування понижень бордюру на пішохідних переходах;
- ✓ Влаштування пішохідних переходів у місцях інтенсивного руху пішоходів;
- ✓ Влаштування підвищених пішохідних переходів;
- ✓ Зменшення довжини пішохідних переходів через перепланування перехресть;
- ✓ Ремонт окремих вулиць спільного руху, що є важливими ланками пішохідної мережі;
- ✓ Проактивна позиція та співфінансування для влаштування тротуарів вздовж доріг державного та місцевого значення в межах населених пунктів;

ОЦ 1.3: СТВОРЕННЯ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

- ✓ Розроблення велосипедної концепції громади;
- ✓ Будівництво велосипедних та велосипедно-пішохідних доріжок, влаштування велосипедних смуг;

- ✓ Влаштування велосипедної інфраструктури в складі проєктів капітального ремонту вулиць, в першу чергу поблизу шкіл та вздовж магістральних вулиць (напрямів), уникаючи проблеми незв'язної мережі (проєкти влаштування велосипедної інфраструктури повинні одразу враховувати можливість руху через перехрестя);
- ✓ Влаштування місць для паркування велосипедів біля усіх центральних локацій, в тому числі критих велосипедних паркінгів збільшеної місткості біля великих та/або вагомих об'єктів (лікарня, залізничні платформи, ринок, центральна частина міста, школи тощо);
- ✓ Проактивна позиція та співфінансування для влаштування велосипедних доріжок між населеними пунктами вздовж доріг державного значення;

ОЦ 1.4: ЗБІЛЬШЕННЯ ЩІЛЬНОСТІ ПІШОХІДНОЇ ТА ВЕЛОСИПЕДНОЇ МЕРЕЖІ

- ✓ Влаштування «озерної» лінії в Ічні;
- ✓ Влаштування рекреаційного маршруту Ічня – Хаєнки через територію Ічнянського НПП;
- ✓ Влаштування освітлених пішохідно-велосипедних доріжок поза мережею доріг, в тому числі до залізничних станцій;

ОЦ 1.5: ПРОВЕДЕННЯ ПРОСВІТНИЦЬКИХ ЗАХОДІВ ТА КАМПАНІЙ

- ✓ Проведення просвітницьких та популяризаційних заходів щодо важливості пішохідного та велосипедного руху для різних цільових аудиторій (школярі, управлінці, мешканці тощо);
- ✓ Проведення регулярних подій («день без автомобіля», «Європейський тиждень мобільності», «велосипедом на роботу (до школи)» тощо);
- ✓ Впровадження окремих шкільних курсів або уроків, інтегрування питань сталої мобільності у шкільні навчальні програми.

Стратегічна ціль 2 (СЦ 2): Налагодження роботи системи громадського транспорту на рівні міста та громади

Функціональна та доступна система громадського транспорту є основою сталої мобільності Ічнянської міської територіальної громади. Наразі теперешні проблеми, такі як низька частота рейсів, незручний розклад, відсутність зв'язку між населеними пунктами громади, обмежують можливості мешканців у пересуванні та створюють залежність від приватного автомобільного транспорту.

Основним завданням є покращення якості пасажирських перевезень шляхом оптимізації маршрутної мережі, збільшення кількості рейсів та забезпечення зручних пересадкових вузлів. Ключовим аспектом є врахування потреб усіх категорій населення, зокрема маломобільних груп, через облаштування зупинок, придбання сучасного низькопідлогового транспорту та створення комфортних умов для очікування.

Окрім забезпечення якісного транспортного сполучення між населеними пунктами громади, необхідно інтегрувати громадський транспорт у загальну систему сталої мобільності, поєднуючи його з пішохідними маршрутами та велосипедною інфраструктурою. Такий підхід сприятиме створенню єдиної ефективної транспортної системи, що відповідатиме потребам мешканців та сприятиме зменшенню використання приватних автомобілів.

Успішна реалізація цієї стратегічної цілі забезпечить доступність основних соціальних, освітніх та медичних послуг, підвищить рівень мобільності населення та сприятиме екологічно чистому та енергоефективному пересуванню громадою.

СЦ 2. НАЛАГОДЖЕННЯ РОБОТИ СИСТЕМИ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА РІВНІ МІСТА ТА ГРОМАДИ

ОЦ 2.1: ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ФІНАНСУВАННЯ СИСТЕМИ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

- ✓ Збільшення частки видатків на функціонування системи громадського транспорту;
- ✓ Створення муніципального перевізника та закупівля рухомого складу;
- ✓ Затвердження тарифу на перевезення;
- ✓ Підготовка до системи закупівлі транспортних послуг;

ОЦ 2.2: РОЗВИТОК МЕРЕЖІ АВТОБУСНИХ МАРШРУТІВ В МЕЖАХ ГРОМАДИ

- ✓ Розроблення стратегії (концепції) розвитку системи громадського транспорту для оцінювання потенційних маршрутів перевезення, розкладу руху, типу рухомого складу, обсягу пасажиропотоку тощо;
- ✓ Впровадження не менше 2-х автобусних маршрутів в межах Ічні та не менше 4-х автобусних маршрутів в межах громади за найбільш інтенсивними напрямками руху з можливими відхиленнями окремих рейсів;

ОЦ 2.3: РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

- ✓ Влаштування автобусних зупинок в межах Ічні та в селах громади (посадкові платформи нормативної висоти (20 см), павільйони з лавкою, стенди з інформацією про схеми та розклад руху автобусів тощо);
- ✓ Влаштування транспортного хабу (муніципальної автостанції) в околі перехрестя вул. Воскресінської та вул. Героїв Майдану для міських, приміських та позаміських автобусів;
- ✓ Впровадження диспетчеризації міського транспорту та надання публічного доступу до інформації про рух автобусів;

ОЦ 2.4: РОЗВИТОК МЕРЕЖІ ДОРІГ ДЛЯ ПОСИЛЕННЯ ЛОКАЛЬНИХ ЗВ'ЯЗКІВ

- ✓ Капітальний ремонт або будівництво невеликих ділянок доріг між селами (в тому числі у співпраці з ОДА та Службою відновлення) для спрощення схем автобусних маршрутів;
- ✓ Пошук нових коротких зв'язків між селами для зменшення шляху руху та формування очевидних маршрутів та сполучень;

ОЦ 2.5: ПОСИЛЕННЯ РОЛІ ЗАЛІЗНИЧНОГО СПОЛУЧЕННЯ

- ✓ Визначення ролі залізничного сполучення як альтернативи автобусному сполученню (в межах громади на напрямках, де відсутнє автобусне сполучення, та за межі громади), в тому числі в рамках стратегії (концепції) розвитку системи громадського транспорту;
- ✓ Співпраця з Укрзалізницею щодо кількості рейсів, розкладу руху, місткості та типу рухомого складу тощо (використання рейкового автобуса для типового приміського сполучення з більшою частотою рейсів, впровадження рейсу Бахмач – Прилуки, впровадження регіонального експреса Конотоп – Гребінка з меншою кількістю зупинок);
- ✓ Співфінансування (компенсування) пільгових перевезень, доплата за виконання окремих рейсів;
- ✓ Покращення посадкових платформ (подовження їх до довжини поїзда, підняття до нормативного рівня);
- ✓ Додавання нових посадкових платформ (напр., між селами Дружба та Августівка);
- ✓ Влаштування освітлених пішохідно-велосипедних доріжок до залізничних платформ;
- ✓ Влаштування критих велосипедних паркувальних майданчиків збільшеної місткості поблизу залізничних платформ.

Стратегічна ціль 3 (СЦ 3): Підвищення рівня безпеки руху

Безпека руху є одним із ключових аспектів сталої мобільності, що безпосередньо впливає на якість життя мешканців Ічнянської міської територіальної громади. Наявні проблеми, такі як незадовільний стан дорожнього покриття, відсутність або недостатня кількість пішохідних переходів, тротуарів та велосипедних доріжок, а також висока швидкість руху транспорту на окремих ділянках, створюють загрози для всіх учасників дорожнього руху. Особливо вразливими залишаються пішоходи, велосипедисти, діти та люди з обмеженими можливостями.

Основним завданням у межах цієї стратегічної цілі є створення безпечного середовища для пересування всіма видами транспорту, включаючи пішохідний та велосипедний рух. Для цього необхідно облаштувати та модернізувати пішохідні переходи, встановити засоби заспокоєння руху, розширювати мережі тротуарів та велоінфраструктури, а також покращувати вуличне освітлення, особливо у місцях з інтенсивним рухом.

Окрему увагу слід приділити інформаційній та освітній роботі серед населення, спрямованій на підвищення культури дорожнього руху. Важливими є також заходи з контролю за швидкістю руху, у тому числі через використання сучасних технологій моніторингу та відеофіксації.

Реалізація цієї стратегічної цілі сприятиме зменшенню кількості ДТП, підвищенню комфорту пересування та формуванню безпечного транспортного середовища, у якому всі мешканці громади почуватимуться захищеними незалежно від обраного способу пересування.

СЦ 3. ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ РУХУ

ОЦ 3.1: ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАСОБІВ ЗАСПОКОЄННЯ РУХУ

- ✓ Перепланування складних та великих перехресть в Ічні;
- ✓ Влаштування підвищених пішохідних переходів;
- ✓ Влаштування зон з обмеженою швидкістю руху;
- ✓ Влаштування інфраструктури для вразливих учасників дорожнього руху;

ОЦ 3.2: ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОСВІТЛЕННЯ ВУЛИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

- ✓ Забезпечення безперебійної роботи вуличного освітлення в Ічні від вечірніх до ранкових сутінків включно;
- ✓ Підвищення ефективності вуличного освітлення;
- ✓ Примусове (контрастне) освітлення пішохідних переходів;
- ✓ Влаштування освітлення в межах населених пунктів вздовж доріг державного та місцевого значення, в тому внаслідок часткового чи повного фінансування за кошти громади;

ОЦ 3.3: КОНТРОЛЬ ЗА ШВИДКІСТЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

- ✓ Встановлення автоматичних інформаційних табло, що інформують водія про поточну швидкість руху;
- ✓ Встановлення камер автоматичного фіксування перевищення швидкості руху

ОЦ 3.4: ПРОВЕДЕННЯ ПРОСВІТНИЦЬКИХ ЗАХОДІВ ТА КАМПАНІЙ

- ✓ Проведення просвітницьких та популяризаційних заходів щодо питань безпеки руху для різних цільових аудиторій (школярі, управлінці, мешканці тощо);
- ✓ Проведення тематичних заходів («велосипедом до школи», «швидкість вбиває» тощо);
- ✓ Створення інтерактивних навчальних майданчиків з безпеки руху на територіях шкіл.

Стратегічна ціль 4 (СЦ 4): Посилення впливу на управління мережею доріг та вулиць

Ефективне управління мережею доріг і вулиць є критично важливим для забезпечення сталої мобільності в Ічнянській міській територіальній громаді. Наразі громада стикається з низкою проблем, серед яких – незадовільний стан дорожнього покриття, відсутність належного контролю за ремонтом і утриманням доріг, неефективна організація руху та недостатня координація між місцевими органами влади, обласними структурами та балансоутримувачами доріг.

Досягнення цієї стратегічної цілі передбачає посилення управління дорожньою інфраструктурою шляхом удосконалення механізмів фінансування, планування та контролю за станом доріг. Серйозним кроком стане інвентаризація наявної мережі доріг і вулиць, визначення їхнього технічного стану та розробка комплексної програми ремонту та модернізації з чіткими пріоритетами.

Крім того, необхідно забезпечити системний підхід до організації руху транспорту та пішоходів, впроваджувати сучасні методи управління дорожнім рухом, зокрема адаптивне регулювання, інтелектуальні транспортні системи та технології відеофіксації порушень. Громада також має активніше залучати державні та міжнародні інвестиції, а також грантові програми для фінансування дорожньої інфраструктури.

Посилення управлінського впливу на дорожню мережу сприятиме покращенню її якості, зниженню витрат на експлуатацію транспорту, підвищенню рівня безпеки руху та створенню комфортних умов для пересування всіх мешканців громади.

ОЦ 4.1: НАЛАГОДЖЕННЯ ДІАЛОГУ (КОМУНІКАЦІЙНА ПЛАТФОРМА) З ОВА ТА СЛУЖБОЮ ВІДНОВЛЕННЯ ЩОДО ДОРІГ

- ✓ Проведення виїзних нарад на території громади;
- ✓ Посилення позиції у формуванні пріоритетного переліку капітального ремонту доріг;
- ✓ Виділення коштів для співфінансування капітальних ремонтів доріг державного та місцевого значення, в тому числі на окремі заходи (влаштування тротуарів та велосипедних доріжок, освітлення тощо);

ОЦ 4.2: ПРОАКТИВНА ПОЗИЦІЯ У ПИТАННЯХ ПРОЄКТНО-КОШТОРИСНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ

- ✓ Моніторинг за діяльністю ОВА та Служби відновлення щодо капітальних ремонтів та утримання доріг
- ✓ Переосмислення підходів до проєктування автомобільних доріг державного значення (обов'язкове влаштування усіх засобів безпеки руху, забезпечення нормативної ширини смуг руху та узбіч, перепланування небезпечних перехресть за межами населених пунктів, відмова від асфальтування без заміни основи дорожнього одягу) та відображення цього у технічному завданні;
- ✓ Підготовка технічних вимог (умов, завдань) до завдання на проєктування капітальних ремонтів доріг;
- ✓ Готування обґрунтованих пропозицій до проєктно-кошторисної документації
- ✓ Активна участь у погодженні проєктно-кошторисної документації, в першу чергу в питаннях безпеки руху та інфраструктури для вразливих учасників руху;

ОЦ 4.3: СПІВФІНАНСУВАННЯ ЗАХОДІВ У СФЕРІ БУДІВНИЦТВА ДОРІГ

- ✓ Виділення цільових субвенцій (співфінансування) на капітальні ремонти доріг державного та місцевого значення, в тому числі на заходи з підвищення безпеки руху, влаштування інфраструктури для вразливих учасників руху тощо;
- ✓ Фінансування та співфінансування розроблення проєктно-кошторисної документації;
- ✓ Фінансування та співфінансування зимового утримання доріг державного та місцевого значення.

Стратегічна ціль 5 (СЦ 5): Зниження залежності від автомобільного руху в межах Ічні

Зменшення домінування автомобільного транспорту є одним із ключових принципів сталої мобільності, що сприяє підвищенню безпеки, покращенню екологічної ситуації та створенню комфортного міського середовища. На сьогодні в Ічні приватний автотранспорт залишається одним з основних засобів пересування, що призводить до перевантаженості доріг, підвищеного рівня шуму та забруднення повітря, а також зменшення доступності громадських просторів для пішоходів і велосипедистів.

Для досягнення цієї цілі необхідно стимулювати мешканців до вибору альтернативних видів транспорту – ходьби пішки, користування велосипедами та громадським транспортом. Важливими заходами є розвиток якісної пішохідної та велосипедної інфраструктури, створення комфортних і безпечних умов для руху пішоходів та велосипедистів, облаштування велопарковок та станцій громадського прокату.

Особливу увагу слід приділити розвитку ефективної системи громадського транспорту, яка має стати зручною альтернативою приватним авто. Релевантним кроком покращення маршрутної мережі, зменшення інтервалів руху, оновлення рухомого складу та впровадження сучасних технологій для контролю та планування перевезень.

Додатково варто обмежувати рух приватного транспорту в центральній частині міста шляхом впровадження зон із пріоритетом для пішоходів, організації паркувального простору з акцентом на стоянки для перехоплення та підвищенням вартості довготривалого паркування.

Зниження залежності від автомобільного руху в Ічні сприятиме покращенню якості міського середовища, підвищенню безпеки та здоров'я мешканців, а також розвитку сталої мобільності.

ОЦ 5.1: ПЕРЕОСМИСЛЕННЯ СТРУКТУРИ ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖИ

- ✓ Перепланування вулиць у центральній частині міста, в тому числі закриття для руху транспорту ділянки вул. Вокзальної між озерами;
- ✓ Визначення схеми руху вантажного транспорту в межах Ічні;
- ✓ Формування переліку вулиць, що формують основу пішохідної мережі та потребують першочергового ремонту пішохідної інфраструктури;

ОЦ 5.2: ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ НЕМОТОРИЗОВАНИХ ПЕРЕСУВАНЬ

- ✓ Збільшення частки видатків на розвиток пішохідної та велосипедної інфраструктури;
- ✓ Збільшення частки видатків на функціонування системи громадського транспорту;
- ✓ Виділення цільових субвенцій (співфінансування) на капітальні ремонти доріг державного та місцевого значення, в тому числі на заходи з підвищення безпеки руху, влаштування інфраструктури для вразливих учасників руху тощо;

ОЦ 5.3: УПРАВЛІННЯ ПАРКУВАННЯМ В ІЧНІ

- ✓ Організація місць для паркування під час капітального ремонту вулиць;
- ✓ Влаштування місць для вуличного паркування біля ключових об'єктів (ринок, міська рада тощо);
- ✓ Фізичне обмеження можливості паркування на тротуарах та в місцях, де автомобілі обмежують взаємну видимість учасників руху.

Стратегічна ціль 6 (СЦ 6): Зниження негативного впливу від вантажного руху (зі збереженням та примноженням цього руху)

Вантажні перевезення відіграють основоположну роль в економіці Ічнянської громади, забезпечуючи функціонування місцевих підприємств, торгівлі та сільського господарства. Водночас інтенсивний вантажний рух створює низку проблем, зокрема погіршення стану дорожнього покриття, підвищення рівня шуму та забруднення повітря, а також зростання ризику дорожньо-транспортних пригод.

Основним завданням цієї стратегічної цілі є оптимізація логістичних потоків таким чином, щоб мінімізувати їхній негативний вплив на мешканців громади, зберігаючи та навіть стимулюючи подальший розвиток вантажного транспорту. Одним із ключових рішень є облаштування об'їзних маршрутів для транзитного транспорту, що дозволить розвантажити центральні вулиці Ічні та зменшити трафік у житлових районах.

Також важливим напрямом є створення логістичних хабів і зон для перевантаження вантажів поблизу основних транспортних артерій. Це дозволить покращити ефективність перевезень та мінімізувати кількість великовантажного транспорту в місті. Крім того, необхідно запровадити регульований доступ вантажівок до центральної частини Ічні, що може включати обмеження руху у пікові години або диференційовану плату за в'їзд.

Ще одним ґрунтовним аспектом є покращення дорожньої інфраструктури, зокрема зміцнення покриття на основних вантажних маршрутах, впровадження сучасних методів зниження шумового та екологічного впливу (наприклад, шумозахисні екрани, озеленення). Окрему увагу слід приділити розвитку залізничної інфраструктури та стимулюванню переходу на більш екологічні види вантажних перевезень, зокрема залізницею.

Реалізація цієї цілі сприятиме не лише зменшенню негативного впливу вантажного транспорту, а й підвищенню інвестиційної привабливості громади, покращенню умов для ведення бізнесу та підвищенню рівня життя мешканців.

ОЦ 6.1: РОЗВИТОК ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖИ В ІЧНІ

- ✓ Капітальний ремонт вулиць, що формують об'їзну дорогу Ічні із західної сторони з обов'язковим влаштуванням пішохідної та велосипедної інфраструктури;
- ✓ Сприяння будівництву нової об'їзної дороги зі східної сторони Ічні відповідно до Схеми розвитку Чернігівської області (проведення відповідних техніко-економічних розрахунків, пошук фінансування, виділення відповідних земельних ділянок тощо);

ОЦ 6.2: НАЛАГОДЖЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ПЕРЕСУВАННЯМ ВАНТАЖНОГО ТРАНСПОРТУ

- ✓ Встановлення комплексів для автоматичного зважування транспорту в русі та фіксування перевантажених транспортних засобів (WIM-системи);
- ✓ Визначення схеми руху вантажного транспорту в межах Ічні.

8 - СЦЕНАРІЇ, ЗАХОДИ ТА ПРОЄКТИ

Розвиток сталої мобільності Ічнянської міської територіальної громади відбувається під впливом низки ключових чинників, які визначають можливі сценарії, заходи та проєкти для покращення транспортної системи.

ЧИННИКИ, ЩО ФОРМУЮТЬ СЦЕНАРІЇ РОЗВИТКУ МОБІЛЬНОСТІ

ВІЙНА

НАСЕЛЕННЯ

ГАРМОНІЗАЦІЯ ЗАКОНОДАВСТВА

ГРОШІ НА РОЗВИТОК (ЕКОНОМІКА)

Серед основних зовнішніх факторів – війна, яка суттєво впливає на безпекову ситуацію, фінансування інфраструктури та міграційні процеси. Демографічні зміни, включаючи відтік населення, старіння громади та потенційне повернення вимушених переселенців, формують нові виклики для організації мобільності. Гармонізація законодавства з європейськими стандартами відкриває можливості для впровадження сучасних транспортних рішень та підвищення безпеки дорожнього руху. Фінансові ресурси та економічний розвиток визначають масштаби та швидкість реалізації інфраструктурних проєктів. Усі ці фактори є основою для розробки сценаріїв розвитку мобільності, які визначають першочергові заходи та пріоритетні проєкти, спрямовані на створення зручної, безпечної та екологічно сталої транспортної системи громади.

ВІЙНА

Чинник, що несе ключовий рівень невизначеності. Він є доволі критичним для Чернігівської області, яка є прикордонною, і прикордонні громади якої перебувають під обстрілами та атаками.

Завершення активних бойових дій впродовж найближчих 2-3 років

Це дасть змогу відновити видатки на капітальні роботи, дасть змогу приділяти час розвитку громади та країни загалом, а також уможливить інші процеси (на рівні області та держави)

Ескалація у найближчі 2-3 роки, в тому числі у Чернігівській області, або продовження активних бойових дій впродовж 5 і більше років

Це фактично ще більше поглибить наявні виклики та проблеми, а також не створить належних умов для їх вирішення

НАСЕЛЕННЯ

Чинник визначає:

- особливості попиту на транспортні послуги та закономірності транспортної поведінки (люди різного віку мають різні цілі та різну частоту пересувань),
- на можливості громади реалізовувати План сталої мобільності (старші люди приносять менше коштів до бюджетів різних рівнів, що безпосередньо впливає на обсяг фінансування заходів з розвитку мобільності).
- обсяг попиту на пересування
- обсяг доходів до бюджету громади.

Чисельність населення зменшується, населення старіє

в Чернігівській області спостерігається зниження чисельності населення впродовж останніх 30 років

Чисельність населення (принаймні, у Чернігівській області) різко зменшується

ГАРМОНІЗАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ТА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА

Європейська інтеграція України є невідворотним процесом. Це передбачає гармонізацію національного законодавства із європейським, яка триває навіть у складних умовах війни. Такий підхід відкриває ширші можливості для громад, зокрема у впровадженні заходів з розвитку мобільності. Наприклад, громади зможуть закуповувати послуги громадського транспорту відповідно до процедур, визначених Регламентом ЄС №1370/2007

Інтенсивна гармонізація (швидке приведення у відповідність законів та підходів)

Повільна та поступова гармонізація з наявним темпом

ГРОШІ НА РОЗВИТОК (ЕКОНОМІКА)

Через війну громади зазнали суттєвого скорочення фінансування проєктів капітального будівництва та розвитку. Це сталося з двох основних причин: заборони або значних обмежень на фінансування капітальних робіт, а також зменшення доходів місцевих бюджетів через зростання відрахувань до державного бюджету. Водночас окремі заходи, передбачені Планом сталої мобільності, можуть бути профінансовані навіть в умовах чинних обмежень як щодо коштів на розвиток, так і стосовно дозволених статей видатків

Громади мають кошти та можуть ними розпоряджатись

Громади не мають достатньої кількості коштів на розвиток або не можуть ними розпоряджатись

Для аналізу зовнішніх чинників, що вносять певний рівень невизначеності на майбутнє, можуть вплинути на поточну ситуацію у громадах, Чернігівській області та Україні загалом та, відповідно, вплинути на можливість чи повноту виконання Плану сталої мобільності, було визначено чотири ключові чинники: війна, населення, гармонізація законодавства та гроші на розвиток (економіка).

Війна

Чинник, що несе найвищий рівень невизначеності. Він є доволі критичним для Чернігівської області, яка є прикордонною, і прикордонні громади якої перебувають під обстрілами та атаками. Для формування сценаріїв розвитку мобільності передбачається 2 можливі варіанти зміни цього чинника:

- Завершення активних бойових дій впродовж найближчих 2-3 років, що дасть змогу відновити видатки на капітальні роботи, дасть змогу приділяти час розвитку громади та країни загалом, а також уможливить інші процеси (на рівні області та держави);
- Ескалація у найближчі 2-3 роки, в тому числі у Чернігівській області, або продовження активних бойових дій впродовж 5-ти та більше років, що фактично ще більше поглибить наявні виклики та проблеми, а також не створить належних умов для їх вирішення.

Населення

Переважаючий вплив спостерігається на особливості попиту на транспортні послуги та закономірності транспортної поведінки (люди різного віку мають різні цілі та різну частоту пересувань), а також меншою мірою на можливості громади реалізувати План сталої мобільності (старші люди приносять менше коштів до бюджетів різних рівнів, що безпосередньо впливає на обсяг фінансування заходів з розвитку мобільності). Крім цього, чисельність населення безпосередньо визначає обсяг попиту на пересування. Зважаючи на те, що в Чернігівській області спостерігається зниження чисельності населення впродовж останніх 30-ти років, то для формування сценаріїв розвитку мобільності передбачається 2 можливі варіанти зміни цього чинника:

- Чисельність населення зменшується, населення старіє;
- Чисельність населення (принаймні, у Чернігівській області) різко зменшується.

Гармонізація національного та європейського законодавства

Консультант припускає, що європейська інтеграція України є невідворотною, а гармонізація національного законодавства із європейським триває навіть під час війни. Такий процес відкриває ширші можливості для громад впроваджувати різноманітні заходи з розвитку мобільності, наприклад, закуповувати послуги з перевезення громадським транспортом відповідно до процедур регламенту 1370/2007. Для формування сценаріїв розвитку мобільності передбачається 2 можливі варіанти зміни цього чинника:

- Інтенсивна гармонізація (швидке приведення у відповідність законів та підходів);
- Повільна та поступова гармонізація з наявним темпом.

Гроші на розвиток (економіка)

Внаслідок війни у громад суттєво скоротили фінансування проєктів капітального будівництва та розвитку. Цьому передували дві основні причини: заборона чи суттєві обмеження для фінансування видатків на капітальні роботи, а також зменшення надходжень до місцевого бюджету через збільшення частки відрахувань до державного бюджету. Водночас окремі заходи Плану сталої мобільності можна фінансувати й в рамках наявних обмежень як коштів на розвиток, так і допустимих статей видатків. Тому для формування сценаріїв розвитку мобільності передбачається 2 можливі варіанти зміни цього чинника:

- Громади мають кошти та можуть ними розпоряджатись;
- Громади не мають достатньої кількості коштів на розвиток або не можуть ними розпоряджатись.

Очевидно, що зазначені чинники мають взаємний вплив один на одного, проте не є повністю залежними. З переліку можливих 16 комбінацій сценаріїв розвитку мобільності було обрано п'ять, для яких поєднання варіантів різних зовнішніх чинників є найбільш імовірним.

Під час обговорення запропонованих зовнішніх чинників та сценаріїв розвитку мобільності представники Ічнянської громади мали деякі редакційні правки, але загалом погодились з ними. Водночас Консультант не виключає можливості коригування та уточнення цих сценаріїв впродовж роботи над проєктом.

На основі сформованої візії, визначених стратегічних цілей та аналізу ключових зовнішніх чинників, що впливають на мобільність Ічнянської міської територіальної громади, було розроблено сценарії її розвитку. Ці сценарії враховують можливі траєкторії змін у соціально-економічному середовищі, стані транспортної інфраструктури, демографічній ситуації та рівні фінансування мобільності. Вони відображають різні рівні можливостей громади – від оптимістичного варіанту швидкого відновлення та розвитку до вимушеної стабілізації та адаптації у складних умовах. Таким чином, сценарії «Швидке відновлення та розвиток», «Відновлення та розвиток», «Відновлення», «Стабілізація» та «Вживання (затягування поясів)» дають змогу окреслити потенційні напрями дій та

відповідні заходи для забезпечення сталої мобільності, залежно від наявних ресурсів, темпів відбудови та загальної безпекової ситуації в країні.

СЦЕНАРІЇ РОЗВИТКУ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МТГ

№	Назва	Чинники та їх роль			
		Війна	Населення	Гармонізація національного та європейського законодавства	Гроші на розвиток / економіка
1	Швидке відновлення та розвиток	Завершення активних бойових дій впродовж найближчих 2-3 років	Чисельність населення зменшується, населення старіє	Інтенсивна (швидке приведення у відповідність законів та підходів)	Громади мають кошти та можуть ними розпоряджатись
2	Відновлення та розвиток				
3	Відновлення				
4	Стабілізація	Ескалація у найближчі 2-3 роки, в тому числі у Чернігівській області, або продовження активних бойових дій впродовж 5-ти і більше років	Чисельність населення (принаймні, у Чернігівській області) різко зменшується	Повільна та поступова (як зараз)	Громади не мають достатньої кількості коштів на розвиток або не можуть ними розпоряджатись
5	Виживання (затягування поясів)				

ДЕМОНСТРАЦІЙНІ ПРОЄКТИ ДО ПЛАНУ ЗАХОДІВ

Реконструкція (перепланування) вулиць, перехресть та площ у центральній частині Ічні та на підходах до неї:

- Реконструкція площі Шевченка (перед міською радою) з метою перетворення її на пішохідний простір з епізодичним рухом транспорту та обмеженою кількістю місць для паркування;
- Реконструкція перехрестя вул. Воскресінська - вул. Героїв Майдану (біля "I love Ichnya") з влаштуванням транспортного хабу для міських та приміських автобусів;
- Реконструкція вул. Вокзальної з перетворенням ділянки між Міським та Самарським ставами на пішохідний простір (пішохідну зону) із заборонаю руху автомобілів;
- Реконструкція вул. Святопреображенської з покращенням пішохідної та влаштуванням велосипедної інфраструктури, засобів безпеки руху тощо та переплануванням перехрестя з вул. Вокзальною та вул. з вул. Бунівка;
- Реконструкція вул. Гоголя з покращенням пішохідної та влаштуванням велосипедної інфраструктури, засобів безпеки руху тощо;
- Реконструкція пл. Васильченка з покращенням пішохідної та влаштуванням велосипедної інфраструктури, засобів безпеки руху тощо та переплануванням перехрестя з вул. Чернігівською та вул. Ковалівка;
- Реконструкція вул. Воскресінської з покращенням пішохідної інфраструктури (в т.ч. тротуари збільшеної ширини) та влаштуванням велосипедної інфраструктури, засобів безпеки руху, місць для паркування автомобілів тощо;

- Реконструкція вул. Ковалівка з покращенням пішохідної інфраструктури (в т.ч. тротуари збільшеної ширини) та влаштуванням велосипедної інфраструктури, засобів безпеки руху, місць для паркування автомобілів тощо;
- Реконструкція вул. Бунівка (від вул. Святопреображенської до вул. Хмельницького) та вул. Хмельницького (від вул. Бунівка до вул.Тарновських) з покращенням пішохідної інфраструктури (в т.ч. тротуари збільшеної ширини) та влаштуванням велосипедної інфраструктури, засобів безпеки руху, місць для паркування автомобілів біля гімназії тощо;
- Реконструкція вул. Вокзальної (від вул. Святопреображенської до вул. Травневої) з покращенням пішохідної та влаштуванням велосипедної інфраструктури, засобів безпеки руху, переплануванням перехрестя з вул. Травневою для підвищення безпеки руху тощо;
- Реконструкція вул. Скубана (від вул. Воскресінської до вул. Білосток) з перетворенням її на пішохідну з повним блокуванням транзитного руху автомобілів.

Розширення пішохідної та велосипедної мережі:

- влаштування пішохідної та велосипедної доріжок навколо Міського та Самарського ставів з місцями для паркування велосипедів та місцями для відпочинку;
- влаштування пішохідно-велосипедної доріжки вздовж каскаду озер від Софіївського ставка (вул. Воскресінська) до вул. Ковалівка з блокуванням можливості руху автомобілів по цій доріжці ("озерна лінія").

Реконструкція (перепланування) автомобільних доріг державного значення:

- Перепланування ділянки дороги державного значення Т-25-27 від Ічні до перехрестя з дорогою Р-67 з оновленим підходом до планування, в т.ч. за співфінансування розроблення проєктно-кошторисної документації та будівельних робіт, зокрема:
 - влаштування тротуарів та велосипедних доріжок, засобів заспокоєння руху, зовнішнього освітлення тощо в межах населених пунктів;
 - застосування посиленних вимог до заходів з підвищення безпеки руху за межами населених пунктів;
 - влаштування відокремленої велосипедної доріжки між Ічнею та Хаснками;
- Перепланування ділянки дороги державного значення Т-25-24 від Ічні до межі с. Вільшана з оновленим підходом до планування, в т.ч. за співфінансування розроблення проєктно-кошторисної документації та будівельних робіт, зокрема:
 - влаштування тротуарів та велосипедних доріжок, засобів заспокоєння руху, зовнішнього освітлення тощо в межах населених пунктів;
 - застосування посиленних вимог до заходів з підвищення безпеки руху за межами населених пунктів;
 - влаштування відокремленої велосипедної доріжки між Ічнею та Гмирянкою;
- Перепланування ділянки дороги державного значення Р-68 від Ічні до межі с. Гужівка з оновленим підходом до планування, в т.ч. за співфінансування розроблення проєктно-кошторисної документації та будівельних робіт, зокрема:
 - влаштування тротуарів та велосипедних доріжок, засобів заспокоєння руху, зовнішнього освітлення тощо в межах населених пунктів;
 - застосування посиленних вимог до заходів з підвищення безпеки руху за межами населених пунктів;
 - влаштування відокремленої велосипедної доріжки між Ічнею та Гужівкою.

Інші демонстраційні проєкти:

- Розроблення стратегії (концепції) розвитку системи громадського транспорту для громади (міське та приміське сполучення, включаючи залізничне);
- Впровадження першого міського та/або приміського автобусного маршруту, організованого громадою;
- Встановлення автоматичних інформаційних табло, що інформують водія про поточну швидкість руху на дорогах державного значення в селах громади (Хаснки, Заудайка, Монастирище, Гмирянка, Вільшана, Гужівка);
- Влаштування інтерактивного навчального майданчика з безпеки руху на території однієї зі шкіл в Ічні та/або громаді.

Перелік можливих проєктів та заходів, які можуть бути реалізовані для досягнення стратегічних та оперативних цілей, що запропоновані учасниками робочої групи, подано у Додатку Б.

9 - МОНІТОРИНГ ТА ПІДСУМКОВІ РЕКОМЕНДАЦІЇ

Моніторинг за визначеними індикаторами Плану сталої мобільності Ічнянської міської територіальної громади є загальноположим елементом ефективного управління мобільністю та досягнення стратегічних цілей. Він дозволяє оцінювати реальний прогрес у впровадженні заходів, виявляти проблемні аспекти та оперативно коригувати стратегію розвитку. Регулярний збір і аналіз даних допомагає зрозуміти, наскільки ефективними є вжиті рішення, чи відповідають вони очікуванням громади та, чи сприяють підвищенню якості пересування.

Також моніторинг дає можливість гнучкої адаптації до змін зовнішніх умов, зокрема економічної ситуації, демографічних тенденцій або воєнних викликів. Він сприяє підвищенню прозорості процесів управління мобільністю, створюючи механізми контролю та звітності перед громадою. Нарешті, системний підхід до відстеження індикаторів дозволяє ефективніше залучати фінансування, обґрунтовуючи потребу в інвестиціях на основі реальних даних та довгострокових тенденцій.

Ключові індикатори, що відображають наслідки реалізації Плану сталої мобільності:

- довжина магістральних вулиць, на яких пішохідна інфраструктура відповідає вимогам норм та стандартів, а також кращим практикам та підходам у проєктуванні (у разі наявності тротуару лише з однієї сторони за наявності двосторонньої забудови враховувати з коефіцієнтом 0,5);
- рівень аварійності (дані від Поліції, раз на рік):
 - кількість ДТП загалом (на території громади та в межах Ічні);
 - кількість ДТП із постраждалими (на території громади та в межах Ічні);
 - кількість ДТП з пішоходами та велосипедистами (на території громади та в межах Ічні);
 - кількість травмованих та загинув у ДТП (на території громади та в межах Ічні);
- швидкість руху (автоматизований спосіб вимірювання, усереднення за місяць та рік):
 - середня швидкість руху транспорту на дорогах державного значення в межах населених пунктів;
 - частка автомобілів, що рухаються з перевищенням дозволеної швидкості на дорогах державного значення в межах населених пунктів;
- структура пересувань в межах Ічні (соціологія раз в рік; база - соціологія 2024 року; ціль - кількість автомобільних поїздок не зросла або зменшилась);
 - частка пересувань пішки;
 - частка пересувань велосипедом;
 - частка пересувань автобусами
 - частка пересувань автомобілями;
- структура пересувань в межах громади (соціологія раз в рік; база - соціологія 2024 року; ціль - кількість автомобільних поїздок не зросла або зменшилась);
 - частка пересувань велосипедом;
 - частка пересувань автобусами
 - частка пересувань автомобілями;
- частка мешканців, які ніколи не виїжджають зі свого населеного пункту для пересувань в межах громади;
- пасажиропотік (у разі впровадження локального автобусного сполучення, цільове значення варто оцінити з результатів соціології, підсумок за місяць та рік):
 - кількість перевезених пасажирів на локальних автобусних маршрутах за рік;
 - кількість перевезених пасажирів у приміському залізничному сполученні за рік;
- інтенсивність руху вантажного транспорту на вулицях, що формують західну об'їзну дорогу;
- кількість та/або частка вантажівок з перевантаженням.

Прямі індикатори, що відображають хід виконання Плану сталої мобільності:

- довжина нових або оновлених вулиць та доріг:
 - після капітального ремонту та реконструкції, які були осмислено переплановані (зміна профілю вулиці, влаштування пішохідної та велосипедної інфраструктури, влаштування засобів безпеки руху тощо) в межах Ічні;
 - після капітального ремонту та реконструкції, які були осмислено переплановані (зміна профілю дороги, влаштування пішохідної та велосипедної інфраструктури, влаштування засобів безпеки руху тощо) в межах населених пунктів;

- після капітального ремонту та реконструкції, які були осмислено переплановані (зміна профілю дороги, влаштування велосипедної доріжки за необхідності, влаштування засобів безпеки руху тощо) за межами населених пунктів;
- нових доріг між населеними пунктами;
- осмислене перепланування перехресть:
 - кількість перепланованих складних та небезпечних перехресть в межах Ічні (зменшення площі перехрестя, влаштування інфраструктури для пішоходів та велосипедистів, зменшення довжини пішохідних переходів тощо);
 - кількість перепланованих складних та небезпечних перехресть на дорогах державного значення (забезпечення очевидного сприйняття напрямку головної дороги, влаштування освітлення, влаштування напрямних острівців у бордюрі тощо);
- пішохідна інфраструктура:
 - довжина тротуарів в межах Ічні, що були капітально відремонтовані з дотриманням усіх вимог норм та стандартів (ширина тротуарів, покриття, пониження на переходах, освітлення тощо);
 - кількість понижень на пішохідних переходах в Ічні (у відсотках до кількості визначених пішохідних переходів);
 - кількість пішохідних переходів з контрастним освітленням в Ічні (у відсотках до кількості визначених пішохідних переходів);
 - кількість пішохідних переходів з острівцем безпеки в бордюрі (у відсотках до кількості визначених пішохідних переходів);
 - кількість підвищених пішохідних переходів в Ічні (у відсотках до кількості визначених пішохідних переходів);
 - довжина вулиць спільного руху в Ічні з твердим покриттям після ремонту;
 - довжина пішохідних вулиць в Ічні;
 - довжина нових тротуарів в межах населених пунктів громади вздовж доріг державного значення (по осі дороги, тротуар з однієї сторони за наявності двосторонньої забудови зараховувати з коефіцієнтом 0,5);
 - довжина освітлених ділянок доріг державного значення в межах населених пунктів;
- велосипедна інфраструктура:
 - довжина нових велодоріжок та велосмуг в межах Ічні;
 - довжина нових велодоріжок в межах населених пунктів громади вздовж доріг державного значення;
 - довжина велосипедних доріжок вздовж автомобільних доріг між населеними пунктами,
 - довжина велосипедних (пішохідно-велосипедних) доріжок поза межами автомобільних доріг (напр., зелена лінія, доріжки вздовж залізниці тощо);
 - кількість велосипедних паркувальних майданчиків збільшеної місткості біля великих та/або важливих об'єктів;
- паркування:
 - кількість облаштованих місць для паркування вздовж вулиць;
 - кількість облаштованих місць для паркування за межами вулиць;
 - довжина ділянок тротуарів, на яких влаштовано фізичне обмеження можливості паркування;
- автобусні маршрути:
 - кількість локальних автобусних маршрутів в межах Ічні;
 - кількість рейсів локальних автобусних маршрутів в межах Ічні;
 - кількість локальних автобусних маршрутів, що курсують в межах громади;
 - кількість рейсів локальних автобусних маршрутів, що курсують в межах громади;
 - кількість автобусних зупинок, що відповідають вимогам норм (високий посадковий майданчик, павільйон, лавка, смітник, схема та розклад руху тощо);
- залізничне сполучення:
 - кількість рейсів приміського поїзда (в обох напрямках) в межах громади;
 - частка посадкових платформ, що відповідають вимогам норм (від загальної кількості платформ в межах громади);

- засоби контролю:
 - кількість засобів для автоматичного фіксування порушень Правил дорожнього руху (і перевищення швидкості, і перевантаження);
 - кількість встановлених інформаційних табло, які показують фактичну швидкість руху;
- кількість проведених тематичних заходів щодо питань мобільності та безпеки руху (базовим показником може бути кількість наших заходів, проведених в рамках підготовки Плану мобільності);
- кількість інтерактивних майданчиків на території шкіл;
- залучення міжнародної технічної допомоги:
 - кількість заявок, поданих до донорських організацій щодо питань мобільності, безпеки руху, пішо/вело руху, громадського транспорту (в тому числі спільно з іншими громадами та/або Чернігівською ОДА);
 - обсяг отриманого фінансування на проекти щодо питань мобільності, безпеки руху, пішо/вело руху, громадського транспорту.

Супутні індикатори, що дають змогу оцінити зміну зовнішніх умов:

- Інтенсивність руху на дорогах державного значення на підходах до Ічні;
- Кількість легкових (приватних) автомобілів, зареєстрованих у громаді;
- Частка домогосподарств, що мають хоча б один легковий автомобіль (спосіб вимірювання - соціологічні дослідження);
- Частка мешканців, які ніколи не виїжджають зі свого населеного пункту за межі громади.

ПІДСУМКОВІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ ВПРОВАДЖЕННЯ ПЛАНУ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ ІЧНЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ

Плануйте інклюзивну систему мобільності

- діти, літні люди, ветерани, особи з інвалідністю, люди з великим багажем, батьки з дітьми мають посилені вимоги до вулично-дорожньої інфраструктури, громадського транспорту тощо

Прагніть до енергетичної незалежності

- розвиток велосипедного руху створює реальні передумови до незалежності пересування як від паливної, так і від енергетичної криз

Пріоритезуйте безпеку руху

- життя і здоров'я мешканців більш цінні за швидкість руху транспорту по території громади

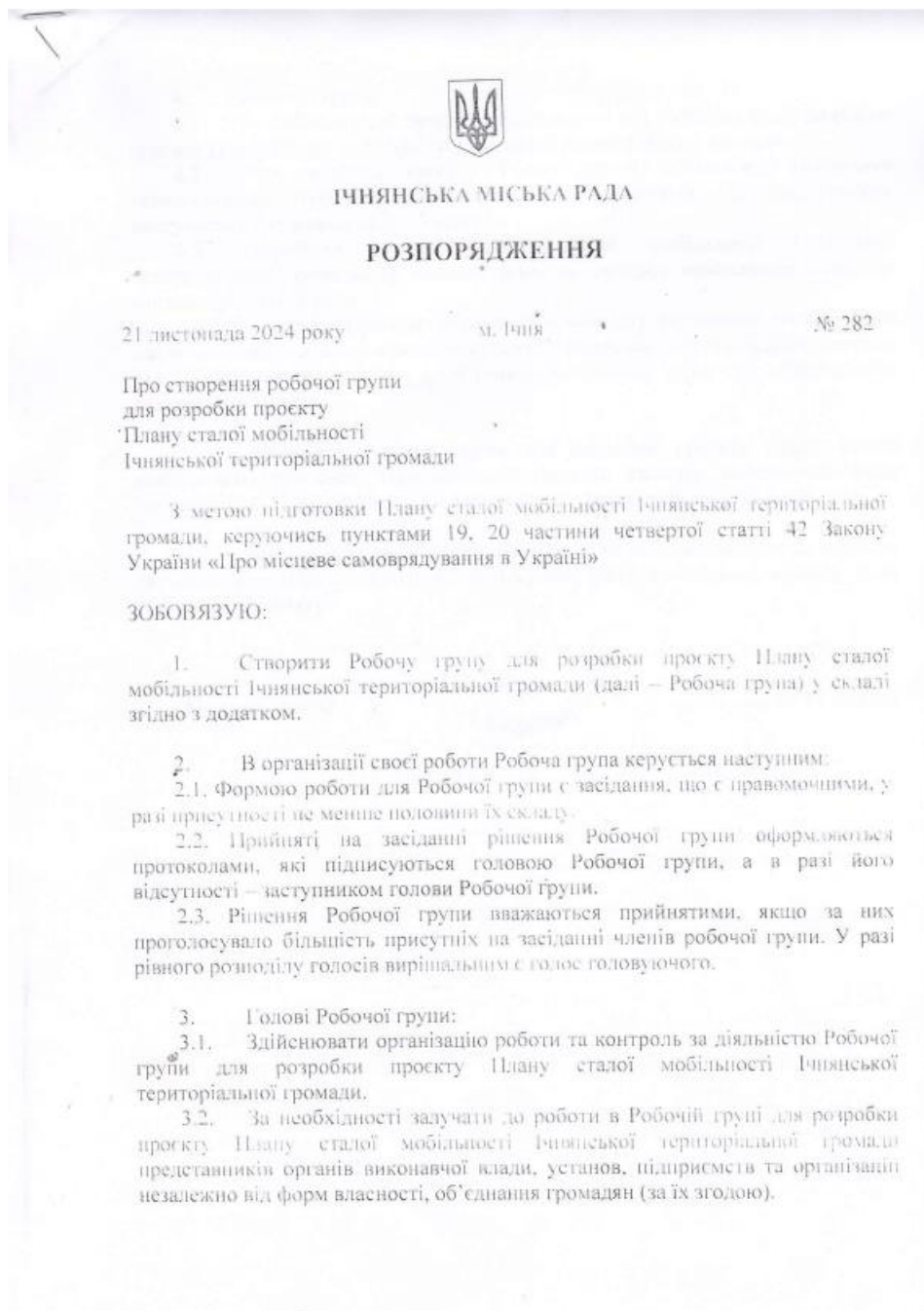
Створюйте мультимодальні системи

- Важливо планувати поїздки мешканця загалом, а не лише від зупинки до зупинки; тут мова і про інтеграцію автобусних перевезень із залізничними, і про велосипедного руху з громадським транспортом

Будуйте сталу мобільність!

10 - ДОДАТКИ

Додаток А. Склад робочої групи з розробки плану сталої мобільності Ічнянської громади



4. Робочій групі:
- 4.1. Здійснювати співпрацю з компанією «Еґіс Україна» щодо розробки проєкту Плану сталої мобільності Ічнянської територіальної громади.
- 4.2. При розробці проєкту Плану сталої мобільності Ічнянської територіальної громади керуватися рекомендаціями та настановами консультантів компанії «Еґіс Україна».
- 4.3. Розробити проєкт Плану сталої мобільності Ічнянської територіальної громади та винести його на розгляд виконавчого комітету Ічнянської міської ради.
- 4.4. На підставі рішення виконавчого комітету Ічнянської міської ради щодо погодження Плану сталої мобільності Ічнянської територіальної громади підготувати проєкт рішення сесії Ічнянської міської ради про затвердження зазначеного Плану.
5. Діяльність Робочої групи для розробки проєкту Плану сталої мобільності Ічнянської територіальної громади вважати завершеною після затвердження Плану сталої мобільності сесією Ічнянської міської ради.
6. Контроль за виконанням цього розпорядження покласти на першого заступника міського голови з питань діяльності виконавчих органів ради Ярослава Животягу.

Міський голова



Олена БУТУРДИМ

Робоча група
для розробки проєкту Плану сталості мобільності
Ічнянської територіальної громади

Голова робочої групи - Животяга Ярослав Васильович - перший заступник міського голови з питань діяльності виконавчих органів ради.

Заступник голови робочої групи - Волєватенко Катерина Валеріївна - начальник відділу житлово-комунального господарства, комунальної власності та благоустрою міської ради.

Секретар робочої групи - Кирій Тетяна Миколаївна - завідувач сектору економічного розвитку та інвестицій міської ради.

Члени робочої групи:

Марковський Сергій Олександрович	завідувач сектору архітектури та містобудування міської ради;
Кириченко Богдан Ігорович	провідний спеціаліст сектору економічного розвитку та інвестицій міської ради;
Генці Олександр Едуардович	поліцейський офіцер громади (за згодою);
Сайченко Ірина Віталіївна	представник депутатського корпусу (голова постійної комісії з питань соціально-економічного розвитку громади та комунальної власності);
Кутюба Тетяна Миколаївна	представник депутатського корпусу (секретар постійної комісії з питань соціально-економічного розвитку громади та комунальної власності);
Кирій Володимир Миколайович	начальник КН «Ічнянське ВУЖКГ» Ічнянської міської ради;
Супруненко Тетяна Миколаївна	староста Гмирянського старостинського округу Ічнянської територіальної громади;
Чайка Юлія Василівна	староста Круничинського старостинського округу Ічнянської територіальної громади;
Савченко Віра Іванівна	голова первинної професійної організації Ічнянської громади професілки працівників освіти і науки України (за згодою).

Примітка: у разі персональних змін у складі робочої групи або відсутності осіб, які входять до її складу у зв'язку з відпусткою, хворобою чи з інших причин, особи, які виконують їх обов'язки, входять до складу робочої групи за погодженням.

Міський голова

Олена БУТУРДИМ

Додаток Б. Перелік можливих проєктів та заходів, які можуть бути реалізовані для досягнення стратегічних та оперативних цілей, що запропоновані учасниками робочої групи

Стратегічна ціль 1. Збереження наявної частки пересування пішки та велосипедом

1. Впровадження принципів та пріоритетів у ремонті вуличної інфраструктури

- 1) Освітлення пішохідних переходів у нічний час на перехрестях Воскресінська – Святопреображенська, Ковалівка – пров. Поштовий; пл. Шевченка – Коваля;
- 2) Тротуар: на мосту на вул. Вокзальна, вул. Хмельницького, гімназія, вул. Коваля;
- 3) Ремонт тротуарів в центрі (м/рада, лікарня, пожежна частина, вул. Вокзальна);
- 4) Впорядкування тротуару по вул. Чернігівській (у напрямку Ніжина, Чернігова);
- 5) Ремонт тротуарів на вул. Піщана, Солдатської Слави, Лісовій;
- 6) Ремонт дороги між Дружбою та Ічнею;
- 7) Влаштування тротуарів вздовж вулиць та доріг; капітальний ремонт наявних тротуарів (5 учасників).

2. Формування інклюзивного (безбар'єрного) пішохідного простору

- 1) Огородження мосту «Міський/Самарський»;
- 2) Переходи у місцях інтенсивного руху;
- 3) Тротуар по вул. Воскресінській;
- 4) Перенесення пішохідного переходу перед ЦНМП по вул. Ковалівка ближче до медичного закладу (зараз перехід далекий та незручний, перехрестя з обмеженою оглядовістю);
- 5) Безбар'єрний перехід біля «Ощадбанку»;
- 6) Змістити місце переходу біля станції поліцейського громади на кілька метрів вправо, бо зараз незручно;
- 7) Влаштування інклюзивного пішохідного простору (5 учасників).

3. Створення велосипедної інфраструктури

- 1) Вело-смуга на вул. Майдану, 100-метровка;
- 2) Крита вело-стоянка МЛ+комора;
- 3) Освітлення вул. Воскресінська, Коваля;
- 4) Тротуар та вело-доріжка вздовж ставка «Міський»;
- 5) Першочергово – біля шкіл, вздовж магістральних вулиць, між селами;
- 6) Вело-паркінги в Ічні;
- 7) Вело-паркінг біля лікарні;
- 8) Вело-доріжка по вул. Воскресінська;
- 9) Влаштування вело-паркінгів у селах (першочергово у с. Гужівка, Рожнівка);
- 10) Влаштування вело-паркінгів, маршрутів по всіх вулицях міста та громади (2 учасники).

4. Збільшення щільності пішохідної та велосипедної мережі

- 1) Тротуар та вело-доріжка вздовж ставка Міського та Самарського (3 учасники);
- 2) Організація вело-маршрутів вздовж річок для розвантаження магістральних доріг;
- 3) Розроблення туристичних вело-маршрутів;
- 4) Вело-доріжка по вул. Вокзальній до ж/д станції;
- 5) Пішохідний доступ до ж/д станції зі сторони Лісового масиву;
- 6) Збільшення щільності пішохідної та велосипедної мережі (4 учасники).

5. Проведення просвітницьких заходів та кампаній

- 1) Роз'яснювальна робота у всіх школах (6 учасників);
- 2) Проведення інфо-кампаній через інтернет, місцеві групи тощо (2 учасники);
- 3) Проведення вело-пробігів;
- 4) Проведення акції «День без авто» (2 учасники).

Стратегічна ціль 2. Налагодження роботи системи громадського транспорту на рівні міста та громади

1. Забезпечення сталого фінансування системи громадського транспорту

- 1) Впровадження телефонного застосунку;
- 2) За рахунок пасажирів та м/ради (2 учасники);
- 3) Спів-фінансування для влаштування твердого покриття (5 учасників);
- 4) Створення профільного комунального підприємства;
- 5) забезпечення рейсів вранці та ввечері – вдень рейси не обов'язково (2 учасники).

2. Розвиток мережі автобусних маршрутів в межах громади

- 1) Воскресінська- ж/д (2 учасники)
- 2) Райавтодор-Ічнянський МКК (2 учасники)
- 3) Створення безбар'єрних маршрутів;
- 4) Створення «соціальних» маршрутів;
- 5) Автобусний маршрут вул. Солдатської Слави – вул. Чернігівська;
- 6) Маршрут від Червоного Хутора до залізничного вокзалу;
- 7) У м. Ічні: вул. Лісова – лікарня, ж/д вокзал – МКК;
- 8) Вул. Жадьківська-Лісова-Травнева-Вокзальна-автостанція-Святопреображенська-Воскресінська;
- 9) Маршрут Ічня-Сезьки-Грабів.

3. Розвиток інфраструктури громадського транспорту

- 1) Впровадження мобільного застосунку;
- 2) Встановлення інформаційних стендів з розкладом руху на зупинках громадського транспорту (7 учасників);
- 3) Вело-паркінги біля усіх громадських будівель міста (3 учасники);
- 4) Облаштування зупинок у сільських населених пунктах (4 учасники);
- 5) Облаштування зупинки на перетині вул. Воскресінська-Героїв Майдану.

4. Розвиток мережі доріг для посилення локальних зв'язків

- 1) Бакаївка-Андріївка, Івангород-Більмачівка;
- 2) Вело-доріжки вздовж міського ставка (6 учасників);
- 3) Капремонти доріг між населеними пунктами (3 учасники);
- 4) Ремонт автодороги Ічня-Крупичполе-Івангород та відновлення автобусного маршруту там (3 учасники).

5. Посилення ролі залізничного сполучення

- 1) Крита зупинка у с. Гужівка;
- 2) Покращення графіку руху залізничного транспорту (4 учасники);
- 3) Забезпечення підвезення людей з сіл до залізничних станцій;
- 4) Зробити зручний графік руху потяга до Прилук та додати кількість рейсів.

Стратегічна ціль 3. Підвищення рівня безпеки руху

1. Впровадження засобів заспокоєння руху

Учасники відзначили наступні пріоритетні місця:

- 1) Штучні перешкоди вул. Вокзальна (4 учасники);
- 2) Біля шкіл міста та громади (9 учасників);
- 3) Біля лікарні (6 учасників);
- 4) Заспокоєння руху на вул. Васильченка, біля гімназії (шляхом розширення проїзної частини?!?);
- 5) Запровадження світлофорного регулювання в центральній частині Ічні;
- 6) Встановлення засобів заспокоєння руху вул. Вокзальна-вул. Травнева;
- 7) Врегулювання небезпечного повороту біля школи №4 (обмежена видимість);
- 8) Встановлення системи відео-спостереження;
- 9) Збільшення кількості попереджувальних дорожніх знаків (3 учасники);
- 10) Влаштування підвищених пішохідних переходів по вул. Ковалівка (біля лікарні).

2. Забезпечення освітлення вуличної інфраструктури

- 1) Освітлення наявних пішохідних переходів (пров. Поштовий/Ковалівка; пл. Шевченка/Коваля, Воскресінська);
- 2) Освітлення мості Міський / Самарський став;
- 3) Вул. Вокзальна-Травнева;
- 4) Вул. Воскресінська;
- 5) Вул. Вокзальна;
- 6) Забезпечити освітлення дороги, яка йде в напрямку Києва: Дорогинка, Монастирище, Хаєнки, Заудайка;
- 7) Вмикати освітлення на вулицях сіл в нічний час та щоб на пішохідних переходах було окреме освітлення;
- 8) Заміна опор освітлення між селами.

3. Контроль за швидкістю дорожнього руху

- 1) Камера автоматичної фіксації вул. Вокзальна, 35; Воскресінська; АЗС «Крос»
- 2) Вул. Вокзальна, від №140 до вул. Тарновських;
- 3) Між Ічнею та Дорогинкою, при повороті на Вишнівку;
- 4) Проблемне перехрестя біля лікарні (особливо у темну пору доби);
- 5) Вул. Піщана, між стовпами (?);
- 6) Встановлення камери біля ринку.

4. Проведення просвітницьких заходів та кампаній

- 1) Регулярні заходи в школах (9 учасників);
- 2) Запровадження тематичних класів (4 учасники);
- 3) Влаштування інтерактивного майданчика на базі школи (2 учасники).

Стратегічна ціль 4. Посилення впливу на управління мережею доріг та вулиць

1. Налагодження діалогу (комунікаційна платформа) з ОВА та Службою відновлення щодо доріг

- 1) Налагодження активної співпраці (7 учасників);
- 2) Активна співпраця, зокрема, з ДП «Агентство місцевих доріг» та Службою відновлення та розвитку інфраструктури.

2. Проактивна позиція у питаннях проєктно-кошторисної документації

- 1) Актуалізація наявних ПКД;
- 2) Провести моніторинг ПКД доріг.

3. Співфінансування заходів у сфері будівництва доріг

- 1) Активна участь у проєктах сталого фінансування (4 учасники).

Стратегічна ціль 5. Зниження залежності від автомобільного руху в Ічні

1. Переосмислення структури вуличної мережі

- 1) Тротуари вул. Коваля, пл. Шевченка зі сторони міської ради;
- 2) Тротуари біля м/ради, аптеки, готелю;
- 3) Забезпечення тротуарами вул. Піщану;
- 4) Розробити план-перелік вулиць, які першочергово потребують переосмислення;
- 5) Зробити площу перед м/радою пішохідною у вихідні дні.

2. Фінансування розвитку немоторизованих пересувань

- 1) Забезпечення програм та заходів щодо фінансування розвитку немоторизованих пересувань (3 учасники).

3. Управління паркуванням в Ічні

- 1) Покупка евакуатора;
- 2) Влаштування організованого паркінгу біля гімназії (5 учасників);
- 3) Організований паркінг в центрі міста (АТБ, м/ради) (3 учасники);
- 4) Організоване паркування біля ринку по вул. Воскресінській (2 учасники).

Стратегічна ціль 6. Зниження негативного впливу від вантажного руху (зі збереженням та примноженням цього руху)

1. Розвиток вулично-дорожньої мережі в Ічні

- 1) Об'їзна дорога через Східну частину міста (3 учасники).

2. Налагодження контролю за пересуванням вантажного транспорту

- 1) Встановлення автоматичних комплексів зважування (5 учасників);
- 2) Збільшення кількості знаків інформування щодо об'їзду вантажним транспортом міста (3 учасники);
- 3) Примусове обмеження швидкості вантажного транспорту в межах Ічні.

**ПЛАН СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ
ІЧНЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ
ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ**

www.egis-group.com

