

Інфо СІТІ

Харківська міська газета

Заснована у 2023 році

Субота, 28 грудня 2024 року, № 156/1 (915)

УКРАЇНА
ХАРКІВСЬКА МІСЬКА РАДА
ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
ВІД 24.12.2024 № 627

РІШЕННЯ

ПРО ПЕРЕДАЧУ МАЙНА В ГОСПОДАРСЬКЕ ВІДАННЯ КОМУНАЛЬНОМУ ПІДПРИЄМСТВУ «САЛТІВСЬКЕ ТРАМВАЙНЕ ДЕПО»

На підставі статей 78 та 136 Господарського кодексу України, підпункту 1 пункту а статті 29 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», ураховуючи клопотання Департаменту будівництва та шляхового господарства Харківської міської ради, звернення комунального підприємства «Салтівське трамвайне депо» та комунального підприємства «Жовтневе трамвайне депо» шляхом приєднання, керуючись статтею 59 зазначеного Закону, виконавчий комітет Харківської міської ради

ВИРІШИВ:

1. Вилучити з господарського відання комунального підприємства «Жовтневе трамвайне депо» нежитлові приміщення 1-го поверху №5, 6, 7, загальною площею 31,1 кв. м, у нежитловій будівлі літ. «А-2», нежитлові приміщення 1-го поверху

№16 та 2-го поверху №48, площею 33,5 кв. м, у нежитловій будівлі літ. «К-2» та 313/1000 частки нежитлових приміщень

1-го поверху №1, 30, 38, загальною площею 1884,68 кв. м, у нежитловій будівлі літ. «М-1» по вулиці Москалівській, 199-А.

2. Передати в господарське відання комунальному підприємству «Салтівське трамвайне депо» нежитлові приміщення 1-го поверху №5, 6, 7, загальною площею 31,1 кв. м, у нежитловій будівлі літ. «А-2», нежитлові приміщення 1-го поверху №16 та 2-го поверху №48, площею 33,5 кв. м, у нежитловій будівлі літ. «К-2» та 313/1000 частки нежитлових приміщень

1-го поверху №1, 30, 38, загальною площею 1884,68 кв. м, у нежитловій будівлі літ. «М-1» по вулиці Москалівській, 199-А.

3. Управлінню комунального майна та приватизації Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради (О. КРАВЧЕНКО) здійснити в установленому порядку передачу нерухомого майна згідно з пунктами 1-2 рішення.

4. Доручити Департаменту у справах інформації та зв'язків з громадськістю Харківської міської ради (Ю. СІДОРЕНКО) забезпечити оприлюднення рішення в установленому порядку в п'ятиденний строк з дня його прийняття.

5. Контроль за виконанням рішення покласти на заступника міського голови — директора Департаменту економіки та комунального майна Харківської міської ради М. ФАТЄЄВА.

Міський голова Ігор ТЕРЕХОВ

УКРАЇНА
ХАРКІВСЬКА МІСЬКА РАДА
ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
ВІД 24.12.2024 № 608

РІШЕННЯ

ПРО ВСТАНОВЛЕННЯ РОЗМІРУ ДОПОМОГИ НА ПОХОВАННЯ

З метою встановлення належного розміру допомоги на поховання деяких категорій осіб виконавцю волевиявлення померлого або особи, яка зобов'язалася поховати померлого, на підставі ст. ст. 8, 13 Закону України «Про поховання та похоронну справу», Порядку надання допомоги на поховання деяких категорій осіб виконавцю волевиявлення померлого або особи, яка зобов'язалася поховати померлого, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 31.01.2007 №99, ураховуючи рішення виконавчого комітету Харківської міської ради від 29.08.2018 №584 «Про встановлення тарифів на ритуальні послуги, які надає КП «Ритуал», керуючись ст. 59 Закону України

«Про місцеве самоврядування в Україні», виконавчий комітет Харківської міської ради

ВИРІШИВ:

1. Встановити з 01.01.2025 розмір допомоги на поховання деяких категорій осіб виконавцю волевиявлення померлого або особи, яка зобов'язалася поховати померлого, зважаючи на вартість ритуальних послуг, але не більше 2126,00 грн, за рахунок коштів бюджету Харківської міської територіальної громади.

2. Головам адміністрацій районів Харківської міської ради визначити порядок фінансування та виплати допомоги на поховання в зазначеному розмірі.

3. Зобов'язати начальників управлінь соціального захисту населення адміністрацій районів Харківської міської ради здійснювати підготовку документів щодо виплати громадянам допомоги на поховання.

4. Це рішення набирає чинності з 01.01.2025.

5. Контроль за виконанням рішення покласти на заступника міського голови з питань охорони здоров'я та соціального захисту населення С. ГОРБУНОВУ-РУ-БАН.

Міський голова Ігор ТЕРЕХОВ

УКРАЇНА
ХАРКІВСЬКА МІСЬКА РАДА
ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
ВІД 24.12.2024 № 621

РІШЕННЯ

ПРО ДЕМОНТАЖ СПЕЦІАЛЬНИХ КОНСТРУКЦІЙ

З метою життя заходів щодо недопущення порушення законодавства України про рекламу та благоустрій населених пунктів, унеможливлення розміщення зовнішньої реклами без отриманих у встановленому порядку дозволів, звільнення території міста Харкова від спеціальних конструкцій зовнішньої реклами, власників яких не встановлено, на підставі законів України «Про адміністративну процедуру», «Про рекламу», «Про благоустрій населених пунктів», Типових правил розміщення зовнішньої реклами, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2003 №2067, Правил благоустрою території міста Харкова, затверджених рішенням 11 сесії Харківської міської ради 6 скликання від 16.11.2011 №504/11, Порядку виявлення, демонтажу, обліку, зберігання спеціальних конструкцій зовнішньої реклами, розміщених на території міста Харкова з порушенням законодавства про рекламу та благоустрій населених пунк-

тів, подальшого розпорядження ними, затвердженого рішенням виконавчого комітету Харківської міської ради від 22.06.2011 №444, керуючись ст. 59 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», виконавчий комітет Харківської міської ради

ВИРІШИВ:

1. Департаменту з питань забезпечення життєдіяльності міста Харківської міської ради (І. КУЗНЕЦОВ) організувати проведення демонтажу спеціальних конструкцій згідно з додатком.

2. Комунальному підприємству «Харків-Сигнал» (А. КУРІЛОВ) та комунальному підприємству «Харківські теплові мережі» (В. СКОПЕНКО) здійснити у встановленому порядку:

2.1. Демонтаж спеціальних конструкцій згідно з додатком.

2.2. Публікацію щомісячно до 10 числа інформації про демонтовані спеціальні конструкції за минулий місяць.

3. Департаменту у справах інформації та зв'язків з громадськістю Харківської міської ради (Ю. СІДОРЕНКО) забезпечити оприлюднення рішення у встановленому порядку.

4. Рішення набуває чинності через десять робочих днів з дня його опублікування на офіційному сайті Харківської міської ради, міського голови, виконавчого комітету.

5. Рішення може бути оскаржене до адміністративного суду в порядку та строки, передбачені Кодексом адміністративного судочинства України.

6. Контроль за виконанням рішення покласти на заступника міського голови з питань забезпечення життєдіяльності міста І. РЕЗНІКА.

Міський голова Ігор ТЕРЕХОВ

ДОДАТОК
ДО РІШЕННЯ ВИКОНАВЧОГО КОМІТЕТУ
ХАРКІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
ВІД 24.12.2024 № 621

ПЕРЕЛІК КОНСТРУКЦІЙ ЗОВНІШНЬОЇ РЕКЛАМИ, ЯКІ ПІДЛЯГАЮТЬ ДЕМОНТАЖУ

№ з/п	Найменування розповсюдучача реклами	Адреса розташування конструкції	Тип конструкції	Розмір, м	Дата припису	Номер припису	Інформаційне поле	Район
1.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	18.00 x 2.50 x 1			Планета кухонних моек	Шевченківський
2.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	18.00 x 2.50 x 1			Компьютери	Шевченківський
3.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	18.00 x 1.60 x 1			Салон керамічної плитки	Шевченківський
4.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Кронштейн на фасаді	0.70 x 1.00 x 1			Обмін валют	Шевченківський
5.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Кронштейн на фасаді	1.00 x 1.00 x 1			Обмін валют	Шевченківський
6.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	12.00 x 0.50 x 1			Жіночий одяг	Шевченківський
7.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 70	Щит на фасаді	12.00 x 0.80 x 1			Milano сантехніка обои	Київський
8.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	6.00 x 0.80 x 1			Express	Шевченківський
9.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	15.00 x 2.50 x 1			Планета кухонних моек	Шевченківський
10.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	15.00 x 2.50 x 1			Компьютери	Шевченківський
11.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Планета кухонних моек	Шевченківський
12.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Женская одежда	Шевченківський
13.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Бюро путешествий	Шевченківський
14.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Натяжные потолки	Шевченківський
15.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	4.00 x 1.60 x 1			Боулинг 24 часа	Шевченківський
16.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	12.00 x 0.50 x 1			Жіночий одяг	Шевченківський
17.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Дахова конструкція	4.00 x 1.30 x 1			Боулинг	Шевченківський
18.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	3.00 x 3.00 x 1			Боулинг клуб магнит	Шевченківський
19.	Власник невідомий	М-н Оборонний Вал, 19	Щит на фасаді	4.50 x 0.40 x 1			Запчасти авто	Салтівський
20.	Власник невідомий	М-н Оборонний Вал, 19	Щит на фасаді	4.50 x 0.40 x 1			Запчасти авто	Салтівський
21.	Власник невідомий	М-н Оборонний Вал, 19	Щит на фасаді	2.00 x 0.50 x 1			Оконные системы	Салтівський
22.	Власник невідомий	М-н Оборонний Вал, 19	Щит на фасаді	2.30 x 0.90 x 2			Окна двери	Салтівський
23.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 64	Щит на фасаді	2.00 x 0.50 x 1			Оренда	Київський
24.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	1.80 x 2.00 x 1			Новые блюда	Шевченківський
25.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Кронштейн на фасаді	0.90 x 0.50 x 2			Курс валют	Шевченківський
26.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	25.00 x 2.50 x 1			Asrog	Шевченківський
27.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	25.00 x 2.50 x 1			Салон керамічної плитки	Шевченківський
28.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Плитки	Шевченківський
29.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Плитки	Шевченківський
30.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Союз	Шевченківський
31.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Союз	Шевченківський
32.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	5.00 x 1.60 x 1			Укрсиббанк	Шевченківський
33.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	5.00 x 1.60 x 1			EconomClass	Шевченківський
34.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	3.50 x 3.00 x 1			Салон керамической плитки	Шевченківський
35.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	1.80 x 1.80 x 1			Детские дни рождения в магните	Шевченківський
36.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Дахова конструкція	4.00 x 1.50 x 1			Смит	Шевченківський
37.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Дахова конструкція	4.00 x 1.50 x 1			Смит	Шевченківський
38.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 46	Щит на фасаді	0.70 x 1.80 x 1			Агенція подорожей	Київський
39.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 46	Щит на фасаді	4.00 x 0.50 x 1			Агенція подорожей	Київський
40.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 46	Щит на фасаді	1.30 x 1.70 x 1			Остановись и загадай	Київський

1	2	3	4	5	6	7	8	9
41.	Власник невідомий	Вул. Данилевського — вул. Чичибабіна, 11	Щит на фасаді	1.60 x 1.10 x 1			Класика	Шевченківський
42.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Окна двери	Шевченківський
43.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Окна двери	Шевченківський
44.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Союз	Шевченківський
45.	Власник невідомий	Вул. Семиградська, 34-А	Щит стаціонарний	6.00 x 3.00 x 1			Рекламне поле відсутнє	Салтівський
46.	Власник невідомий	Вул. Данилевського, 39	Щит на фасаді	7.00 x 0.70 x 1			Посейдон	Шевченківський
47.	Власник невідомий	Вул. Данилевського, 39	Щит на фасаді	0.50 x 3.50 x 1			Посейдон	Шевченківський
48.	Власник невідомий	Узв. Куликівський, 7	Кронштейн на фасаді	0.90 x 0.45 x 2			Професійні курси	Київський
49.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 49	Кронштейн на фасаді	0.50 x 2.30 x 2			Нотаріус	Київський
50.	Власник невідомий	М-н Героїв Небесної Сотні, 19-А	Щит на фасаді	2.00 x 0.50 x 1			Салон услуг	Основ'янський
51.	Власник невідомий	М-н Героїв Небесної Сотні, 19-А	Щит на огорожі	2.00 x 1.00 x 1			Аренда	Основ'янський
52.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 44	Щит на фасаді	0.40 x 1.20 x 1			Аренда	Київський
53.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 49	Щит на фасаді	1.00 x 0.40 x 1			Приватний нотаріус	Київський
54.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 49	Щит на фасаді	4.00 x 0.70 x 1			Фітнес клуб Сафари	Основ'янський
55.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 49	Щит на фасаді	3.50 x 0.90 x 1			Фітнес клуб	Основ'янський
56.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 49	Щит на фасаді	1.50 x 0.60 x 1			Safari	Основ'янський
57.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 49	Щит на фасаді	0.80 x 0.45 x 1			Детский футбол	Основ'янський
58.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 22	Щит на фасаді	2.00 x 1.50 x 1			Туристическое агентство	Салтівський
59.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 49	Щит на фасаді	0.50 x 0.50 x 1			Тир сафари	Основ'янський
60.	Власник невідомий	Вул. Данилевського, 16	Щит на фасаді	4.00 x 0.50 x 1			Клиника эстетической	Шевченківський
61.	Власник невідомий	Вул. Данилевського, 16	Щит на фасаді	0.90 x 2.50 x 1			Лазерная эпиляция	Шевченківський
62.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 44	Щит на фасаді	1.50 x 0.30 x 1			Сделай сам	Київський
63.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 34	Щит на фасаді	1.00 x 1.00 x 1			Аренда	Київський
64.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 34	Щит на фасаді	1.00 x 1.00 x 1			Аренда	Київський
65.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 22	Щит на фасаді	3.00 x 0.40 x 1			Реал-риэлтом	Салтівський
66.	Власник невідомий	М-н Героїв Небесної Сотні, 25	Щит на огорожі	1.00 x 0.80 x 1			Адвокат	Основ'янський
67.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 45	Щит на фасаді	5.00 x 0.70 x 1			Художественный салон	Київський
68.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 75	Кронштейн на фасаді	0.80 x 0.80 x 2			Lavazza	Київський
69.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 75	Щит на фасаді	0.70 x 0.90 x 1			Baker 75 street	Київський
70.	Власник невідомий	В-д Німецький, 3-А	Щит на фасаді	0.60 x 0.40 x 1			Аксесуари	Київський
71.	Власник невідомий	В-д Німецький, 3-А	Щит на фасаді	0.60 x 0.40 x 1			Аренда	Київський
72.	Власник невідомий	В-д Німецький, 3-А	Щит на фасаді	0.60 x 0.40 x 1			Обувь	Київський
73.	Власник невідомий	В-д Німецький, 3-А	Щит на фасаді	1.50 x 0.60 x 1			Обувь одежда	Київський
74.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	1.60 x 1.20 x 1			Продажа	Шевченківський
75.	Власник невідомий	М-н Героїв Небесної Сотні, 21/7	Щит на огорожі	0.80 x 1.00 x 1			Фотостудія Lev	Основ'янський
76.	Власник невідомий	В-д Німецький, 10	Щит на фасаді	1.80 x 0.40 x 1			Only blonde	Київський
77.	Власник невідомий	В-д Німецький, 10	Кронштейн на фасаді	1.20 x 1.50 x 2			Круглосуточная доставка	Київський
78.	Власник невідомий	Вул. Трінклера, 24	Щит на фасаді	1.00 x 0.30 x 1			Более 20 сортов	Шевченківський
79.	Власник невідомий	Вул. Трінклера, 24	Щит на фасаді	1.30 x 1.80 x 1			Лучшие сорта	Шевченківський
80.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Женская одежда	Шевченківський
81.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	5.00 x 1.60 x 1			Ukrsibbank	Шевченківський
82.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Планета кухонных моек	Шевченківський
83.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 9/11	Щит на фасаді	2.00 x 0.80 x 1			Окна	Київський
84.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 63	Щит на фасаді	20.00 x 4.00 x 1			Неоспоримый аргумент	Основ'янський
85.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 6	Щит на фасаді	1.00 x 0.35 x 1			Типография яблочко	Київський
86.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 6	Щит на фасаді	0.40 x 0.40 x 1			Типография яблочко	Київський
87.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.70 x 0.30 x 1			Срочное фото	Шевченківський
88.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.70 x 0.30 x 1			Копи центр	Шевченківський
89.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.40 x 0.30 x 1			Нотариус	Шевченківський
90.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	2.90 x 1.30 x 1			Работа в Європі	Шевченківський
91.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.40 x 0.30 x 1			Загран паспорта	Шевченківський
92.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.40 x 0.30 x 1			Нотариус	Шевченківський
93.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 49	Щит на фасаді	0.40 x 1.50 x 1			Аренда	Київський
94.	Власник невідомий	М-н Захисників України, 5/6	Щит на фасаді	2.20 x 0.90 x 1			Столовая «Родник»	Основ'янський
95.	Власник невідомий	Вул. Данилевського, 17	Щит на фасаді	6.00 x 0.50 x 1			Сувенир	Шевченківський
96.	Власник невідомий	Вул. Данилевського, 8	Щит на фасаді	0.50 x 1.10 x 1			Центр коррекции фигуры	Шевченківський
97.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 57/63	Щит на фасаді	0.50 x 1.50 x 1			Краски лаки	Салтівський
98.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	2.00 x 1.60 x 1			Компьютеры	Шевченківський
99.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	3.00 x 3.00 x 1			Боулинг клуб магнит	Шевченківський
100.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Дахова конструкція	4.00 x 1.30 x 1			Боулинг	Шевченківський
101.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Дахова конструкція	4.00 x 1.30 x 1			Боулинг	Шевченківський
102.	Власник невідомий	Вул. Волонтерська, 11-А	Щит на фасаді	2.50 x 2.50 x 1			Товары из Европы	Холоднiгiрський
103.	Власник невідомий	Вул. Волонтерська, 11-А	Щит на фасаді	2.50 x 2.30 x 1			Техника из Европы	Холоднiгiрський
104.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 3	Щит на фасаді	6.00 x 0.50 x 1			Компьютеры комплектующие	Шевченківський
105.	Власник невідомий	М-н Захисників України, 5/6	Щит на фасаді	1.50 x 2.00 x 1			Кафе «Родник»	Основ'янський
106.	Власник невідомий	М-н Героїв Небесної Сотні, 14/1	Щит на фасаді	9.00 x 0.60 x 1			Мебель	Основ'янський
107.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 47	Щит на фасаді	1.30 x 0.40 x 1			Сафари спорт	Салтівський
108.	Власник невідомий	Вул. Культури, 11	Щит на фасаді	1.00 x 0.40 x 1			Отдел vip туризма	Шевченківський
109.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 21	Щит на фасаді	2.50 x 1.00 x 1			Тандырный дом № 1	Салтівський
110.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 21	Щит на фасаді	2.50 x 0.50 x 1			Тандырный дом № 1	Салтівський
111.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	1.50 x 0.40 x 1			Представительство в суде	Шевченківський
112.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	1.50 x 0.40 x 1			Нотариус	Шевченківський
113.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.90 x 0.30 x 1			Харьков консалтинг	Шевченківський
114.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.90 x 0.30 x 1			Харьков консалтинг	Шевченківський
115.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 21	Щит на фасаді	8.00 x 1.00 x 1			Шаурма на мангале	Салтівський
116.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 88	Кронштейн на фасаді	1.40 x 0.40 x 2			Товары из Европы	Київський
117.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 64	Кронштейн на фасаді	0.60 x 0.80 x 1			P & M hub	Київський
118.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 44	Щит на фасаді	4.00 x 0.45 x 1			Студия массажа	Основ'янський
119.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	1.50 x 0.40 x 1			Услуги адвоката	Шевченківський
120.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 1	Щит на фасаді	0.50 x 0.35 x 1			Курсы водителей	Шевченківський
121.	Власник невідомий	Вул. Трінклера, 24	Щит на фасаді	6.00 x 1.50 x 1			Пиво & квас	Шевченківський
122.	Власник невідомий	Вул. Культури, 11	Щит на фасаді	1.00 x 0.40 x 1			Отдел путешествий	Шевченківський
123.	Власник невідомий	Вул. Богдана Хмельницького, 32-А	Щит на фасаді	3.00 x 1.00 x 1			Орхидея	Основ'янський
124.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 88	Кронштейн на фасаді	1.00 x 0.40 x 2			Нотариус	Київський
125.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 55	Щит на фасаді	1.00 x 0.40 x 2			Покупка продажа	Салтівський
126.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 21	Щит на фасаді	1.80 x 1.80 x 1			Авторская мастерская	Салтівський
127.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 21	Щит на існуючій споруді	0.50 x 1.10 x 1			Sex shop	Салтівський
128.	Власник невідомий	Вул. Богдана Хмельницького, 32-А	Щит на фасаді	0.60 x 1.10 x 1			Заправка и восстановление	Основ'янський
129.	Власник невідомий	Вул. Богдана Хмельницького, 32-А	Кронштейн на фасаді	0.60 x 0.60 x 2			Обмен валют	Основ'янський
130.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 48	Щит на фасаді	6.00 x 0.70 x 1			Стиль керамика	Основ'янський
131.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 49	Щит на фасаді	26.00 x 0.80 x 1			Столовая	Салтівський
132.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 49	Щит на фасаді	8.00 x 0.70 x 1			По-домашнему	Салтівський
133.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	35.00 x 2.50 x 1			Салон керамичної плитки	Шевченківський
134.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	11.00 x 3.00 x 1			EcopotClass	Шевченківський
135.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.40 x 0.30 x 1			Нотариус	Шевченківський
136.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.40 x 0.30 x 1			Нотариус	Шевченківський
137.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.30 x 0.20 x 1			Интернет	Шевченківський
138.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.40 x 0.30 x 1			Загран паспорта	Шевченківський
139.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.40 x 0.20 x 1			Нотариус	Шевченківський
140.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.40 x 0.20 x 1			Візавіт	Шевченківський
141.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.20 x 0.20 x 1			Загран паспорта	Шевченківський
142.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	1.30 x 1.30 x 1			Туристи	Шевченківський
143.	Власник невідомий	Просп. Незалежності, 7	Щит на фасаді	0.80 x 0.40 x 1			Установка спутниковых	Шевченківський
144.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 26	Щит на фасаді	1.50 x 2.00 x 1			Группы для детей	Салтівський
145.	Власник невідомий	Вул. Данилевського, 6	Щит на фасаді	1.00 x 1.70 x 1			Путешествия	Шевченківський
146.	Власник невідомий	Вул. Чичибабіна, 9	Щит на фасаді	0.20 x 0.50 x 1			Окна	Шевченківський
147.	Власник невідомий	Вул. Чичибабіна, 3	Щит на фасаді	0.80 x 0.40 x 1			Авторский салон	Шевченківський
148.	Власник невідомий	Вул. Чичибабіна, 3	Щит на фасаді	0.40 x 0.80 x 1			Изготовление эксклюзивных	Шевченківський
149.	Власник невідомий	Вул. Чичибабіна, 9	Щит на фасаді	0.20 x 0.50 x 1			Двери	Шевченківський
150.	Власник невідомий	Вул. Леся Курбаса, 7	Щит на фасаді	0.40 x 0.25 x 1			Ремонт обуви	Шевченківський
151.	Власник невідомий	Вул. Культури, 23	Щит на фасаді	3.30 x 0.45 x 1			Трактор	Шевченківський
152.	Власник невідомий	Вул. Леся Курбаса, 15	Щит на фасаді	5.00 x 0.80 x 1			Рестайлинг автомобилей	Шевченківський
153.	Власник невідомий	Вул. Алчевських — вул. Чернишевська, 30	Щит на фасаді	5.00 x 0.80 x 1			Мебель свет декор	Київський
154.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит стаціонарний	5.00 x 17.00 x 2			Торговельно розважальний центр	Шевченківський
155.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 54	Щит на фасаді	2.00 x 0.60 x 1			У-вей	Київський
156.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 54	Щит на фасаді	0.40 x 0.60 x 1			У-вей	Київський

1	2	3	4	5	6	7	8	9
157.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 89	Щит на фасаді	6.00 x 0.50 x 1			Двери мебель паркет	Київський
158.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 79	Щит на фасаді	1.30 x 0.20 x 1			Стоматология	Київський
159.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 9/11	Щит на фасаді	0.30 x 2.00 x 1			Хинкали	Київський
160.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 9/11	Кронштейн на фасаді	0.40 x 0.20 x 1			Кафе	Київський
161.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 9/11	Щит на фасаді	1.50 x 0.30 x 1			Хинкали	Київський
162.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 9/11	Щит на фасаді	0.30 x 2.00 x 1			Рекламне поле відсутнє	Київський
163.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 3	Кронштейн на фасаді	1.20 x 0.50 x 2			Страхованіе	Київський
164.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 27	Щит на фасаді	2.50 x 0.40 x 1			Парикмахерская	Салтівський
165.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 79	Щит на фасаді	0.40 x 0.30 x 1			Integra	Київський
166.	Власник невідомий	Вул. Мироносицька, 88	Щит на фасаді	0.80 x 0.40 x 1			Milon	Київський
167.	Власник невідомий	Просп. Незалежності — м-н Свободи, 6	Щит на фасаді	1.30 x 1.50 x 1			Мировое мясо	Шевченківський
168.	Власник невідомий	Вул. Трінклера, 24	Щит на фасаді	1.50 x 0.30 x 1			Магазин	Шевченківський
169.	Власник невідомий	Вул. Трінклера, 24	Щит на фасаді	1.50 x 0.30 x 1			Магазин	Шевченківський
170.	Власник невідомий	В-д Німецький, 5	Щит на фасаді	4.00 x 0.30 x 1			Кредитный союз	Київський
171.	Власник невідомий	В-д Німецький, 5	Щит на фасаді	0.90 x 0.50 x 1			Исток	Київський
172.	Власник невідомий	Вул. Трінклера, 24	Розтяжка	1.20 x 0.30 x 1			Оригинальные подарки	Шевченківський
173.	Власник невідомий	Вул. Руставелі, 4/20	Щит на фасаді	1.50 x 0.80 x 1			Ателье	Основ'янський
174.	Власник невідомий	Пров. Самокіша — вул. Культури, 11	Щит вносний	0.50 x 1.00 x 2			Стрижка and кофе	Шевченківський
175.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 9/11	Щит на фасаді	0.80 x 0.30 x 1			Туристическое агентство	Київський
176.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 9/11	Щит на фасаді	1.20 x 1.00 x 1			Туристическое агентство	Київський
177.	Власник невідомий	Вул. Алчевських, 9/11	Щит на фасаді	0.80 x 0.30 x 1			Туристическое агентство	Київський
178.	Власник невідомий	Вул. Культури, 11	Щит на фасаді	1.50 x 0.40 x 1			Тайна красоты	Шевченківський
179.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 21	Дахова конструкція	2.00 x 0.80 x 1			Обмен валют	Салтівський
180.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 21	Щит на фасаді	1.30 x 1.70 x 1			Обмен валют	Салтівський
181.	Власник невідомий	Вул. Данилевського, 16	Щит стаціонарний	3.50 x 2.50 x 1			Ломбард Капитал	Шевченківський
182.	Власник невідомий	Вул. Данилевського, 16	Щит на фасаді	6.00 x 0.40 x 1			Любой вид залага	Шевченківський
183.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 26	Щит на фасаді	1.50 x 2.00 x 1			Общий английский	Салтівський
184.	Власник невідомий	Вул. Валентинівська, 26	Щит на фасаді	4.00 x 0.80 x 1			English team	Салтівський
185.	Власник невідомий	Вул. Леся Курбаса, 7	Щит на фасаді	0.40 x 0.25 x 1			Ремонт обуви	Шевченківський
186.	Власник невідомий	Вул. Культури, 11	Щит на фасаді	1.30 x 1.00 x 1			Салон красоты	Шевченківський
187.	Власник невідомий	Вул. Культури, 11	Щит на фасаді	0.80 x 2.00 x 1			Тайна красоты	Шевченківський
188.	Власник невідомий	Просп. Героїв Харкова, 46	Щит на фасаді	7.00 x 0.70 x 1			Dublikator	Основ'янський
189.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Кронштейн на фасаді	1.00 x 1.00 x 2			Обмен валют	Шевченківський
190.	Власник невідомий	Просп. Науки, 43	Щит на фасаді	3.50 x 0.40 x 1			Торговельний центр	Шевченківський
191.	Власник невідомий	Пров. Самокіша — вул. Культури, 11	Щит на фасаді	0.70 x 4.00 x 1			Retro barber	Шевченківський
192.	Власник невідомий	Вул. Юри Зойфера, 3	Щит на фасаді	2.20 x 0.65 x 1			Wonder wood	Шевченківський
193.	Власник невідомий	Вул. Юри Зойфера, 3	Щит на фасаді	0.50 x 2.70 x 1			Ламинат	Шевченківський
194.	Власник невідомий	Вул. Свободи — вул. Алчевських, 20/22	Щит на фасаді	1.80 x 0.50 x 1			DeLuxe салон	Київський
195.	Власник невідомий	Вул. Свободи — вул. Алчевських, 20/22	Кронштейн на фасаді	1.00 x 0.40 x 2			Шторы	Київський
196.	Власник невідомий	Вул. Культури, 23	Щит на фасаді	2.00 x 0.30 x 1			Мебель	Шевченківський
197.	Приватне підприємство «Руслан К»	Просп. Ювілейний, 61-Б	Щит на фасаді	1.30 x 0.50 x 1	30.08.2024	7/93	Стоматологическая клиника	Салтівський
198.	Приватне підприємство «Руслан К»	Просп. Ювілейний, 61-Б	Щит на фасаді	0.30 x 1.70 x 1	30.08.2024	7/93	Стоматолог	Салтівський
199.	Приватне підприємство «Руслан К»	Просп. Ювілейний, 61-Б	Щит на фасаді	0.30 x 1.70 x 1	30.08.2024	7/93	ЧП Руслан К	Салтівський
200.	Приватне підприємство «Руслан К»	Просп. Ювілейний, 61-Б	Щит на фасаді	1.70 x 0.30 x 1	30.08.2024	7/93	Стоматолог	Салтівський
201.	Приватне підприємство «Торгівельна мережа «Бізнес-трейд»	Вул. Петра Болбочана, 52	Щит на фасаді	2.50 x 0.60 x 1	28.10.2024	7/116	Десятка	Холоднігорський
202.	Приватне підприємство «Торгівельна мережа «Бізнес-трейд»	Вул. Петра Болбочана, 52	Щит на фасаді	1.70 x 0.60 x 1	28.10.2024	7/116	Акція	Холоднігорський
203.	Приватне підприємство «Торгівельна мережа «Бізнес-трейд»	Вул. Петра Болбочана, 52	Щит на фасаді	2.20 x 0.60 x 1	28.10.2024	7/116	Наши вакансии	Холоднігорський
204.	Приватний нотаріус Башинська Людмила Василівна	Вул. Мироносицька, 15	Кронштейн на фасаді	0.80 x 3.00 x 2	04.11.2024	1/126	Нотариус	Київський
205.	Приватний нотаріус Коляда Юлія Сергіївна	Просп. Олександрівський, 128	Щит на фасаді	2.20 x 0.40 x 1	28.08.2024	7/91	Нотариус	Індустріальний
206.	Приватний нотаріус Поляк Дмитро Васильович	Вул. Валентинівська, 23	Щит на фасаді	3.00 x 0.50 x 1	14.11.2024	7/130	Нотариус	Салтівський
207.	Приватний нотаріус Тихонова Інна Вікторівна	Вул. Полтавський Шлях, 32	Кронштейн на фасаді	0.50 x 4.00 x 2	01.10.2024	6/7	Нотариус	Холоднігорський
208.	Приватний нотаріус Харченко Інна Анатоліївна	Вул. Георгія Тарасенка, 4	Щит на фасаді	0.35 x 1.35 x 1	25.10.2024	1/118	Нотариус	Слобідський
209.	Приватний нотаріус Харченко Інна Анатоліївна	Вул. Георгія Тарасенка, 4	Щит на фасаді	0.35 x 1.35 x 1	25.10.2024	1/118	Нотариус	Слобідський
210.	Приватний нотаріус Шахматова Ірина Вікторівна	Пров. Мар'яненка — вул. Гоголя, 2	Щит на фасаді	1.30 x 0.40 x 1	11.11.2024	1/135	Нотариус	Київський
211.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Астерія-дент»	Вул. Бригади Хартія, 17/12	Щит на фасаді	2.00 x 0.45 x 1	10.10.2024	1/115	Стоматология	Немишлянський
212.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Атол-Харків»	Вул. Полтавський Шлях, 123	Щит на фасаді	3.00 x 3.00 x 1	28.10.2024	7/115	Отопительное оборудование	Новобаварський
213.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Кавоманія-2010»	Просп. Героїв Харкова, 28	Щит на фасаді	4.50 x 0.80 x 1	14.11.2024	1/141	Аренда кофе машин	Основ'янський
214.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Кавоманія-2010»	Просп. Героїв Харкова, 28	Щит на фасаді	4.50 x 0.80 x 1	14.11.2024	1/141	www.kofemania.com.ua	Основ'янський
215.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Кавоманія-2010»	Просп. Героїв Харкова, 28	Щит на фасаді	1.30 x 1.30 x 1	14.11.2024	1/141	Кофе манія	Основ'янський
216.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Медичний центр «Логус»	Вул. Алчевських, 10	Щит на існуючій споруді	3.00 x 0.45 x 1	28.10.2024	1/124	Медичний центр	Київський
217.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Містраль 2016»	Вул. Амосова, 25	Щит на фасаді	2.60 x 3.50 x 1	29.08.2024	1/102	Vape zone	Немишлянський
218.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Містраль 2016»	Вул. Амосова, 25	Щит на фасаді	2.40 x 0.60 x 1	29.08.2024	1/102	Elf bar	Немишлянський
219.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Містраль 2016»	Вул. Амосова, 25	Кронштейн на фасаді	0.60 x 0.60 x 2	29.08.2024	1/102	Табаки кальяны	Немишлянський
220.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Містраль 2016»	Вул. Амосова, 25	Щит на огорожі	2.00 x 0.50 x 1	29.08.2024	1/102	Elf bar	Немишлянський
221.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Містраль 2016»	Вул. Амосова, 25	Щит на фасаді	3.00 x 0.60 x 1	29.08.2024	1/102	Табаки кальяны	Немишлянський
222.	Товариство з обмеженою відповідальністю «ПВ Черрі»	М-н Конституції, 18	Щит на фасаді	1.42 x 0.85 x 1	19.11.2024	1/146	П'яна вишня	Київський
223.	Товариство з обмеженою відповідальністю «ПВ Черрі»	Вул. Миколаївська — м-н Конституції, 18	Щит на фасаді	1.42 x 0.85 x 1	19.11.2024	1/146	П'яна вишня	Київський
224.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Рекламне агентство «Імпульс»	Просп. Аерокосмічний, 1	Кронштейн на фасаді	0.60 x 0.40 x 1	04.11.2024	1/132	Импульс рекламное агентство	Основ'янський
225.	Товариство з обмеженою відповідальністю «СЦ. Мегакомп»	Вул. Петра Болбочана — вул. Полтавський Шлях, 134	Щит на фасаді	1.60 x 2.50 x 1	28.10.2024	7/117	Сервисный центр	Холоднігорський
226.	Товариство з обмеженою відповідальністю «СЦ. Мегакомп»	Вул. Петра Болбочана — вул. Полтавський Шлях, 134	Щит на фасаді	2.70 x 0.80 x 1	28.10.2024	7/117	Мега комп	Холоднігорський
227.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Фьюжн трейд»	Вул. Сумська, 47	Кронштейн на фасаді	0.60 x 0.60 x 2	11.11.2024	7/123	Эпл манія	Шевченківський
228.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Фьюжн трейд»	Вул. Сумська, 47	Щит на фасаді	1.20 x 1.80 x 1	11.11.2024	7/123	Елманія	Шевченківський
229.	Товариство з обмеженою відповідальністю «Фьюжн трейд»	Вул. Сумська, 47	Щит на фасаді	8.00 x 1.70 x 1	11.11.2024	7/123	Эпл манія	Шевченківський
230.	Фізична особа — підприємець Величко Ніна Олексіївна	Вул. Клочківська — пров. Кравцова, 19	Щит на фасаді	3.00 x 0.50 x 1	11.11.2024	1/133	Полуничка	Шевченківський
231.	Фізична особа — підприємець Величко Ніна Олексіївна	Вул. Клочківська — пров. Кравцова, 19	Кронштейн на фасаді	0.50 x 0.50 x 2	11.11.2024	1/133	Магазин	Шевченківський
232.	Фізична особа — підприємець Гребенькова Вікторія Станіславівна	Вул. Мироносицька, 64	Щит на огорожі	2.00 x 1.70 x 1	04.11.2024	1/127	Лазерне гравіювання	Київський
233.	Фізична особа — підприємець Зайцева Оксана Володимирівна	Вул. Москалівська, 106	Щит на фасаді	3.00 x 0.50 x 1	28.10.2024	7/120	Хрустящий хлебушек	Новобаварський
234.	Фізична особа — підприємець Зайцева Оксана Володимирівна	Вул. Москалівська, 106	Щит на фасаді	2.20 x 2.20 x 1	28.10.2024	7/120	Свежая выпечка	Новобаварський
235.	Фізична особа — підприємець Зайцева Оксана Володимирівна	Вул. Москалівська, 106	Щит на фасаді	2.00 x 0.50 x 1	28.10.2024	7/120	Свежая выпечка	Новобаварський
236.	Фізична особа — підприємець Зайцева Оксана Володимирівна	Вул. Ощепкова, 13	Щит на фасаді	2.50 x 0.50 x 1	11.10.2024	7/110	Хрустящий хлебушек	Немишлянський
237.	Фізична особа — підприємець Зайцева Оксана Володимирівна	Вул. Ощепкова, 13	Щит на фасаді	2.20 x 2.20 x 1	11.10.2024	7/110	Свежая выпечка	Немишлянський
238.	Фізична особа — підприємець Зайцева Оксана Володимирівна	Вул. Ощепкова, 13	Щит на фасаді	2.20 x 2.20 x 1	11.10.2024	7/110	Свежая выпечка	Немишлянський
239.	Фізична особа — підприємець Зайцева Оксана Володимирівна	Вул. Академіка Павлова, 307	Щит на фасаді	1.90 x 0.50 x 1	30.10.2024	7/121	Хрустящий хлебушек	Київський
240.	Фізична особа — підприємець Зайцева Оксана Володимирівна	Вул. Академіка Павлова, 307	Щит на фасаді	2.20 x 2.20 x 1	30.10.2024	7/121	Свежая выпечка	Київський
241.	Фізична особа — підприємець Зайцева Оксана Володимирівна	Вул. Академіка Павлова, 307	Щит на фасаді	1.20 x 2.20 x 1	30.10.2024	7/121	Свежая выпечка	Київський
242.	Фізична особа — підприємець Захаров Андрій Валерійович	Вул. Полтавський Шлях, 123 — Григорівське шосе	Щит стаціонарний	1.20 x 1.80 x 2	28.10.2024	7/118	12 volt	Новобаварський
243.	Фізична особа — підприємець Каленик Ніна Володимирівна	Вул. Ощепкова, 4	Щит на фасаді	3.00 x 0.50 x 1	10.10.2024	1/114	Zoo магазин	Немишлянський
244.	Фізична особа — підприємець Каленик Ніна Володимирівна	Вул. Ощепкова, 4	Щит на фасаді	1.50 x 1.50 x 1	10.10.2024	1/114	Ветеринарная амбулатория	Немишлянський
245.	Фізична особа — підприємець Камчатний Геннадій Іванович	Пров. Класичний, 3	Кронштейн на фасаді	0.70 x 1.50 x 2	11.11.2024	1/137	Дентальная клиника K5	Шевченківський
246.	Фізична особа — підприємець Камчатний Геннадій Іванович	Пров. Класичний, 3	Щит на фасаді	2.50 x 0.30 x 1	11.11.2024	1/137	Стоматологическая клиника K5	Шевченківський
247.	Фізична особа — підприємець Камчатний Геннадій Іванович	Пров. Класичний, 3	Щит на фасаді	4.00 x 0.50 x 1	11.11.2024	1/137	Дентальная клиника K5	Шевченківський
248.	Фізична особа — підприємець Кашкабаш Лія Вікторівна	Б-р Гончарівський, 2	Щит на огорожі	1.60 x 1.50 x 1	28.10.2024	1/122	Магазин-мастерская Equi Hall	Новобаварський
249.	Фізична особа — підприємець Коваль Діана Андріївна	Вул. Петра Болбочана, 52	Щит на фасаді	3.00 x 0.80 x 1	28.10.2024	7/119	Спортивный клуб «Рекорд»	Холоднігорський
250.	Фізична особа — підприємець Коровіна Ольга Борисівна	Вул. Бригади Хартія, 40	Щит на фасаді	5.00 x 0.70 x 1	11.10.2024	7/111	Дочки сыночки	Немишлянський
251.	Фізична особа — підприємець Косіченко Олена Юріївна	В-д Німецький, 7	Щит на фасаді	0.90 x 0.90 x 1	14.11.2024	1/142	Elle салон красоты	Київський
252.	Фізична особа — підприємець Котенко Сергій Володимирович	Вул. Мироносицька, 97	Щит на фасаді	1.80 x 0.40 x 1	04.11.2024	1/131	Sleep system	Київський
253.	Фізична особа — підприємець Кривошея Зоя Федорівна	Просп. Незалежності, 5	Щит на фасаді	1.60 x 1.00 x 1	21.11.2024	1/148	Brand fashion	Шевченківський
254.	Фізична особа — підприємець Кривошея Зоя Федорівна	Просп. Незалежності, 5	Щит на фасаді	1.80 x 1.20 x 1	21.11.2024	1/148	Немецкая одежда	Шевченківський
255.	Фізична особа — підприємець Кривошея Зоя Федорівна	Просп. Незалежності, 5	Щит на фасаді	1.10 x 0.20 x 1	21.11.2024	1/148	Посуда	Шевченківський
256.	Фізична особа — підприємець Кривошея Зоя Федорівна	Просп. Незалежності, 5	Щит на фасаді	0.50 x 1.20 x 1	21.11.2024	1/148	Одежда обувь	Шевченківський
257.	Фізична особа — підприємець Кривошея Зоя Федорівна	Просп. Незалежності, 5	Щит на фасаді	0.45 x 1.00 x 1	21.11.2024	1/148	Побутова хімія	Шевченківський
258.	Фізична особа — підприємець Кривошея Зоя Федорівна	Просп. Незалежності, 5	Щит на фасаді	0.40 x 0.45 x 1	21.11.2024	1/148	Бытовая химия	Шевченківський
259.	Фізична особа — підприємець Кривошея Зоя Федорівна	Просп. Незалежності, 5	Щит стаціонарний	0.90 x 2.00 x 1	21.11.2024	1/148	Ксерокс канцтовари	Шевченківський
260.	Фізична особа — підприємець Лук							

1	2	3	4	5	6	7	8	9
269.	Фізична особа — підприємець Плигун Анатолій Михайлович	Вул. Гвардійців-Широнінців, 32	Щит стаціонарний	6.00 x 3.00 x 1	30.10.2024	7/122	Б-сеть	Салтівський
270.	Фізична особа — підприємець Плигун Анатолій Михайлович	Вул. Гвардійців-Широнінців, 32	Щит стаціонарний	1.50 x 5.00 x 1	30.10.2024	7/122	Бензин	Салтівський
271.	Фізична особа — підприємець Плигун Анатолій Михайлович	Вул. Гвардійців-Широнінців, 32	Щит стаціонарний	1.50 x 4.00 x 1	30.10.2024	7/122	Б-сеть	Салтівський
272.	Фізична особа — підприємець Приходько Яна Миколаївна	Вул. Волонтерська, 62	Щит на фасаді	11.50 x 0.45 x 1	29.10.2024	6/21	Салон красоти	Холодногірський
273.	Фізична особа — підприємець Сидоренко Антон Ігорович	Вул. Полтавський Шлях, 3	Кронштейн на фасаді	1.00 x 1.60 x 2	28.10.2024	7/113	MobiPort	Новобаварський
274.	Фізична особа — підприємець Сидоренко Антон Ігорович	Вул. Полтавський Шлях, 3	Щит на фасаді	3.00 x 0.40 x 1	28.10.2024	7/113	MobiPort	Новобаварський
275.	Фізична особа — підприємець Сіпін Віталій Миколайович	Пров. Мечнікова — вул. Григорія Сковороди, 11/13	Щит на огорожі	1.00 x 0.40 x 1	11.11.2024	1/138	Элистом рентген кабинет	Київський
276.	Фізична особа — підприємець Сливка Валентина Георгіївна	Вул. Іллі Коваля, 29	Щит на фасаді	1.00 x 0.15 x 1	21.11.2024	6/34	Живое пиво	Новобаварський
277.	Фізична особа — підприємець Сливка Валентина Георгіївна	Вул. Іллі Коваля, 29	Щит на фасаді	1.00 x 0.60 x 1	21.11.2024	6/34	Рыба мясные продукты	Новобаварський
278.	Фізична особа — підприємець Соболев Юрій Валерійович	Вул. Георгія Тарасенка, 18	Щит на фасаді	2.50 x 0.50 x 1	25.10.2024	1/119	Хладик	Основ'янський
279.	Фізична особа — підприємець Соболев Юрій Валерійович	Вул. Георгія Тарасенка, 18	Щит виносний	0.50 x 1.00 x 1	25.10.2024	1/119	Хладик	Основ'янський
280.	Фізична особа — підприємець Согомонян Артуш Каренович	Вул. Валентинівська, 18-А	Щит на фасаді	2.00 x 0.80 x 1	14.11.2024	1/139	Сервисный центр	Салтівський
281.	Фізична особа — підприємець Согомонян Артуш Каренович	Вул. Валентинівська, 18-А	Щит на фасаді	0.35 x 2.00 x 1	14.11.2024	1/139	Сервисный центр	Салтівський
282.	Фізична особа — підприємець Суворова Наталія Іванівна	Вул. Полтавський Шлях, 119	Щит на фасаді	5.00 x 0.60 x 1	13.11.2024	6/27	Продукты	Новобаварський
283.	Фізична особа — підприємець Ткач Світлана Володимирівна	Вул. Полтавський Шлях, 123	Дахова конструкція	1.20 x 0.50 x 1	28.10.2024	7/114	Раки	Новобаварський
284.	Фізична особа — підприємець Ткач Світлана Володимирівна	Вул. Полтавський Шлях, 123	Щит на фасаді	3.00 x 0.40 x 1	28.10.2024	7/114	Магазин раков	Новобаварський
285.	Фізична особа — підприємець Ткач Світлана Володимирівна	Вул. Полтавський Шлях, 123	Щит на фасаді	1.50 x 1.50 x 1	28.10.2024	7/114	Раки	Новобаварський
286.	Фізична особа — підприємець Ткаченко Андрій Вячеславович	Салтівське шосе, 66/11	Щит на фасаді	5.00 x 2.00 x 1	01.11.2024	6/22	Автосервис	Немишлянський
287.	Фізична особа — підприємець Ткаченко Андрій Вячеславович	Салтівське шосе, 66/11	Щит на фасаді	2.50 x 0.45 x 1	01.11.2024	6/22	Шинионтаж	Немишлянський
288.	Фізична особа — підприємець Ткаченко Андрій Вячеславович	Салтівське шосе, 66/11	Щит на фасаді	1.80 x 0.50 x 1	01.11.2024	6/22	Шинионтаж	Немишлянський
289.	Фізична особа — підприємець Ткаченко Андрій Вячеславович	Салтівське шосе, 66/11	Щит на фасаді	6.00 x 1.50 x 1	01.11.2024	6/22	Автосервис	Немишлянський
290.	Фізична особа — підприємець Ткаченко Андрій Вячеславович	Салтівське шосе, 66/11	Щит на огорожі	3.00 x 2.00 x 1	01.11.2024	6/22	Установка	Немишлянський
291.	Фізична особа — підприємець Ткаченко Андрій Вячеславович	Салтівське шосе, 66/11	Щит на огорожі	0.80 x 2.00 x 1	01.11.2024	6/22	Установка	Немишлянський
292.	Фізична особа — підприємець Тонконог Анатолій Іванович	Вул. Автострадна — просп. Ювелейний, 30	Щит на фасаді	12.00 x 0.80 x 1	15.10.2024	1/116	Замена масел	Салтівський
293.	Фізична особа — підприємець Тонконог Анатолій Іванович	Вул. Автострадна — просп. Ювелейний, 30	Щит на фасаді	1.80 x 2.50 x 1	15.10.2024	1/116	Зображення	Салтівський
294.	Фізична особа — підприємець Тонконог Анатолій Іванович	Вул. Автострадна — просп. Ювелейний, 30	Щит на фасаді	1.80 x 2.50 x 1	15.10.2024	1/116	Заправка	Салтівський
295.	Фізична особа — підприємець Трегубенко Дарина Геннадівна	Вул. Мироносицька, 94	Щит на фасаді	12.00 x 0.50 x 1	04.11.2024	1/130	Домашний хлеб кулинария	Київський
296.	Фізична особа — підприємець Трегубенко Дарина Геннадівна	Вул. Мироносицька, 94	Щит на фасаді	5.00 x 0.90 x 1	04.11.2024	1/130	Смак магазин	Київський
297.	Фізична особа — підприємець Трегубенко Дарина Геннадівна	Вул. Мироносицька, 94	Щит на фасаді	1.70 x 0.80 x 1	04.11.2024	1/130	Смак	Київський
298.	Фізична особа — підприємець Трегубенко Дарина Геннадівна	Вул. Мироносицька, 94	Щит на фасаді	8.00 x 0.50 x 1	04.11.2024	1/130	Кондитерська випечка	Київський
299.	Фізична особа — підприємець Хохлова Ірина Валеріївна	Вул. Алчевських, 5	Щит на фасаді	3.50 x 0.60 x 1	28.10.2024	1/123	Simpatia	Київський
300.	Фізична особа — підприємець Хохлова Ірина Валеріївна	Вул. Алчевських, 5	Щит виносний	0.50 x 1.00 x 2	28.10.2024	1/123	Simpatia	Київський
301.	Фізична особа — підприємець Хохлова Ірина Валеріївна	Вул. Алчевських, 5	Кронштейн на фасаді	1.00 x 0.50 x 1	28.10.2024	1/123	Рекламне поле відсутне	Київський
302.	Фізична особа — підприємець Цуканова Марина Анатоліївна	Просп. Героїв Харкова, 55	Щит на фасаді	4.50 x 0.60 x 1	14.11.2024	6/29	Ателье мод	Салтівський
303.	Фізична особа — підприємець Шабаршин Володимир Олегович	Б-р Гончарівський, 2	Щит на фасаді	2.20 x 1.50 x 1	28.10.2024	1/121	Сложный ремонт	Новобаварський
304.	Фізична особа — підприємець Шабаршин Володимир Олегович	Б-р Гончарівський, 2	Щит на фасаді	2.50 x 0.50 x 1	28.10.2024	1/121	Шинионтаж	Новобаварський
305.	Фізична особа — підприємець Шила Юлія Олександрівна	Вул. Богдана Хмельницького, 32-А	Щит на фасаді	5.50 x 0.90 x 1	29.10.2024	6/20	Fanalik	Основ'янський
306.	Фізична особа — підприємець Яковенко Олег Віталійович	Вул. Волонтерська, 11-А	Щит на фасаді	3.50 x 2.00 x 1	08.10.2024	6/16	Винил терраса	Холодногірський
307.	Фізична особа — підприємець Яковенко Олег Віталійович	Вул. Волонтерська, 11-А	Щит на фасаді	1.00 x 0.20 x 1	08.10.2024	6/16	Електронне табло	Холодногірський
308.	Фізична особа — підприємець Яшний Антон Олегович	Пров. Аптекарський, 35	Щит на фасаді	6.00 x 1.00 x 1	28.10.2024	1/120	Автомагазин	Основ'янський
309.	Фізична особа — підприємець Яшний Антон Олегович	Пров. Аптекарський, 35	Щит на фасаді	6.00 x 1.00 x 1	28.10.2024	1/120	Топаз	Основ'янський
310.	Фізична особа — підприємець Яшний Антон Олегович	Пров. Аптекарський, 35	Щит на фасаді	1.30 x 2.40 x 1	28.10.2024	1/120	Motul	Основ'янський
311.	Фізична особа — підприємець Яшний Антон Олегович	Пров. Аптекарський, 35	Щит на фасаді	1.30 x 2.40 x 1	28.10.2024	1/120	Bosch	Основ'янський
312.	Фізична особа — підприємець Яшний Антон Олегович	Пров. Аптекарський, 35	Щит на фасаді	1.30 x 2.40 x 1	28.10.2024	1/120	Автозапчасти	Основ'янський
313.	Фізична особа — підприємець Яшний Антон Олегович	Пров. Аптекарський, 35	Щит на огорожі	0.80 x 0.20 x 1	28.10.2024	1/120	Автомагазин	Основ'янський
314.	Фізична особа — підприємець Яшний Антон Олегович	Пров. Аптекарський, 35	Щит на огорожі	1.00 x 2.00 x 1	28.10.2024	1/120	Автозапчасти	Основ'янський
315.	Фізична особа — підприємець Куценко Сергій Анатолійович	Просп. Архітектора Альошина, 15/16	Щит на фасаді	7.50 x 0.80 x 1	11.11.2024	6/23	Стройматериалы муравей	Індустріальний
316.	Фізична особа — підприємець Куценко Сергій Анатолійович	Просп. Архітектора Альошина, 15/16	Щит на фасаді	0.80 x 2.00 x 1	11.11.2024	6/23	Муравей двери	Індустріальний
317.	Фізична особа — підприємець Куценко Сергій Анатолійович	Просп. Архітектора Альошина, 15/16	Щит на фасаді	0.80 x 2.00 x 1	11.11.2024	6/23	Ns new style	Індустріальний
318.	Фізична особа — підприємець Куценко Сергій Анатолійович	Просп. Архітектора Альошина, 15/16	Щит на фасаді	0.35 x 1.20 x 1	11.11.2024	6/23	Доставка	Індустріальний
319.	Фізична особа — підприємець Куценко Сергій Анатолійович	Просп. Архітектора Альошина, 15/16	Щит на фасаді	3.00 x 1.80 x 1	11.11.2024	6/23	Песок щебень	Індустріальний

Директор Департаменту з питань забезпечення життєдіяльності міста
Харківської міської ради І. КУЗНЕЦОВ
Заступник міського голови — керуючий справами
виконавчого комітету міської ради Т. ЧЕЧЕТОВА-ТЕРАШВІЛІ

УКРАЇНА
ХАРКІВСЬКА МІСЬКА РАДА
ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
ВІД 24.12.2024 № 610

РІШЕННЯ

ПРО ЗАТВЕРДЖЕННЯ АРХІТЕКТУРНО-ХУДОЖНЬОЇ КОНЦЕПЦІЇ ОФОРМЛЕННЯ ЗОВНІШНЬОГО ВИГЛЯДУ ВУЛИЦЬ, МАГІСТРАЛЕЙ ТА ТЕРИТОРІЙ М. ХАРКОВА, ІНФОРМАЦІЙНИХ ТА РЕКЛАМНИХ КОНСТРУКЦІЙ

З метою реалізації заходів з упорядкування розміщення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами, вивісок чи табличок на будинках, будівлях або спорудах, покращення естетичних якостей міського середовища, збереження автентичності історичного середовища та туристичної привабливості міста Харкова, на підставі законів України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про основи містобудування», «Про благоустрій населених пунктів», «Про охорону культурної спадщини», «Про рекламу», постанови Кабінету Міністрів України від 29.12.2003 № 2067 «Про затвердження Типових правил розміщення зовнішньої реклами» (зі змінами), рішення виконавчого комітету Харківської міської ради від 02.10.2013 № 609 «Про затвердження Правил розміщення зовнішньої реклами у місті Харкові» (зі змінами), рішення 11 сесії Харківської міської ради 6 скликання від 16.11.2011 № 504/11 «Про встановлення Правил благоустрою території міста Харкова» (зі змінами), керуючись ст. 59 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», виконавчий комітет Харківської міської ради

ВИРІШИВ:

1. Затвердити Архітектурно-художню концепцію оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та територій м. Харкова, інформаційних та рекламних конструкцій (додається).
2. Власникам (користувачам) спеціальних конструкцій зовнішньої реклами:
 - 2.1. Дотримуватися вимог Архітектурно-художньої концепції оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та територій м. Харкова, інформаційних та рекламних конструкцій при розміщенні спеціальних конструкцій зовнішньої реклами, вивісок чи табличок на будинках, будівлях або спорудах.
 - 2.2. У разі невідповідності розміщення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами вимогам Архітектурно-художньої концепції оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та територій м. Харкова, інформаційних та рекламних конструкцій розробити новий паспорт опорядження фасаду.

3. Головному архітектору міста при реєстрації паспортів опорядження фасадів дотримуватися вимог Архітектурно-художньої концепції оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та територій м. Харкова, інформаційних та рекламних конструкцій.

4. Департаменту містобудування та архітектури Харківської міської ради (А. КОЗЛОВ) при погодженні розміщення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами, наданих дозволу або продовженні терміну дії дозволу на розміщення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами дотримуватися вимог Архітектурно-художньої концепції оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та територій м. Харкова, інформаційних та рекламних конструкцій.

5. Контроль за виконанням рішення покласти на заступника міського голови з питань містобудування та архітектури Т.ОВІННІКОВУ.

Міський голова Ігор ТЕРЕХОВ

Товариство з обмеженою відповідальністю
ФІРМА «САТОР»

АРХІТЕКТУРНО-ХУДОЖНЯ КОНЦЕПЦІЯ ОФОРМЛЕННЯ ЗОВНІШНЬОГО ВИГЛЯДУ ВУЛИЦЬ, МАГІСТРАЛЕЙ ТА ТЕРИТОРІЙ М. ХАРКОВА, ІНФОРМАЦІЙНИХ ТА РЕКЛАМНИХ КОНСТРУКЦІЙ.

Особливі вимоги до розміщення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами на зовнішніх поверхнях будинків/будівель і споруд у м. Харкові. м. Харків 2019 р.

Архітектурно-художня концепція оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та територій м. Харкова, інформаційних та рекламних конструкцій
Особливі вимоги до розміщення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами на зовнішніх поверхнях будинків/будівель і споруд у м. Харкові.

1. Вступ. Загальні положення. Аналіз існуючого стану розміщення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами
 2. Терміни, види спеціальних конструкцій зовнішньої реклами
 3. Вимоги до розташування рекламних засобів згідно із Зонуванням м. Харкова
 4. Вимоги до розміщення рекламних засобів
 - 4.1. Вимоги розміщення рекламних засобів в межах зони історичного ареалу
 - 4.2. Розміщення рекламних засобів за межами історичного ареалу
 5. Розміщення рекламних засобів на фасадах торговельних та торговельно-розважальних центрів
 6. Розміщення рекламних засобів в межах ринкових комплексів
 7. Розміщення рекламних засобів на в межах промислових підприємств
 8. Умови надання дозволів на встановлення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами
 9. Умови для розташування дахових рекламних засобів
 10. Вимоги до розміщення рекламних засобів на поверхні огорож
 11. Вимоги щодо можливості розміщення рекламних засобів на прозорих частинах дверей та на склі вікон
 12. Вимоги до встановлення кронштейнів
 13. Заборонені види спеціальних конструкцій зовнішньої реклами
 14. Заборонені зони встановлення рекламних засобів
 15. Вимоги до технічних характеристик спеціальних конструкцій зовнішньої реклами
 16. Освітлення та підсвічування
 17. Висновки
- Додатки:
Додаток 1. Перелік основних видів рекламних засобів у вигляді окремих літер (знаків)
Додаток 2. Спеціальні конструкції зовнішньої реклами у вигляді кронштейнів

Вступ. Загальні положення.

Аналіз існуючого стану розміщення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами. Основна ідея розробки дизайну — коду міста Харкова — повага до людей: безпека, зменшення рівнів так званого візуального шуму, а також повага до архітектури. Реклама повинна не «кричати», а «розмовляти», вписуватися, а не перебивати, позначати, а не закривати (купути якісь товар).

Моніторинг існуючого стану зовнішнього інформаційного оформлення будинків/будівель і споруд в місті Харкові виявив здебільшого невідповідність вивісок стилістичним особливостям будинків/будівель і споруд. Переважно інформація розміщена на рекламних засобах у вигляді суцільних плоских або об'ємних панелей з підсвічуванням (лайтбоксів). Лише декілька закладів мають високоякісні в дислайнерському відношенні спеціальні конструкції зовнішньої реклами, виконані у вигляді окремих літер в стриманій кольоровій гамі.

При аналізі існуючої ситуації в місті Харкові були виявлені такі основні проблеми, які, до речі, існують не поодинокі, а в комплексі:

- розміщення рекламних засобів із закриттям, та навіть з псуванням фасадів будівлі/будинку або споруди, з перекриттям декоративних елементів, вікон тощо;
- створення хаосу на фасаді будівлі/будинку або споруди внаслідок розміщення рекламних засобів різного розміру та не на одному рівні;
- утворення глухих вітрин шляхом суцільного перекриття віконних прозвірів зсередини та ззовні;
- розташування на фасаді однієї будівлі/будинку або споруди рекламних засобів різних видів та якості (вивісок, кронштейнів, шитів на фасаді);
- порушення співмасштабності рекламних засобів шляхом розміщення вивісок завеликого розміру відносно розмірів фасаду, а також надмірного вилітоту конструкцій кронштейнів тощо;
- переважання фасадів будівель/будинків або споруд рекламними засобами різних закладів, які розташовані не в просторі віконних прозвірів, а на фасадній стіні.

Вивчення західноєвропейського досвіду розміщення настінних рекламних засобів в історичних частинах міст Західної Європи (Франції, Німеччини тощо) визначили напрямки для розробки рекомендацій та інструкцій для формування принципів оформлення та впорядкування рекламних засобів, режиму експлуатації історичних будівель тощо.

За результатами аналізу стану фасадів будівель з рекламними засобами в історичних частинах міст Західної Європи виявлено основні тенденції та закономірності:

- переважним видом рекламних засобів на фасадах будівель/будинків або споруд є рекламні засоби у вигляді окремих літер, внаслідок чого зберігається недовторканість елементів фасаду і збереження цілісності архітектури будівлі/будинку або споруди в цілому;
- рекламний засіб розміщується над входом та не дублюється, тим самим не переважуючи фасад;
- з метою запобігання втручання в архітектурний вигляд будівель рекламні засоби розміщуються в межах віконних прозвірів;
- рекламні засоби підпорядковуються вимогам збереження фасадів будівель, що історично склалися;

— кронштейни кріпляться впритул до стіни або з невеликим виносом. Кріплення кронштейнів є невід'ємною частиною їх художнього рішення. Лайтбокси мають невеликий розмір та стриману кольорову гаму. Дизайн реклами лаконічний.

Прагненням створити рекламне оформлення фасадів будівель міста Харкова на рівні західноєвропейських міст була проликована необхідність розробки архітектурно-художньої концепції оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та територій м. Харкова, інформаційних та рекламних конструкцій.

Архітектурно-художня концепція оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та територій м. Харкова, інформаційних та рекламних конструкцій розроблена відповідно до Законів України «Про рекламу», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про благоустрій населених пунктів», Типових правил розміщення зовнішньої реклами, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2003 № 2067 та Правил благоустрою території міста Харкова, затверджених рішенням 11 сесії Харківської міської ради 6 скликання від 16.11.2011 № 504/11 та Правил розміщення зовнішньої реклами у місті Харкові, затверджених рішенням виконавчого комітету Харківської міської ради № 609 від 02.10.2013.

Питання, які вирішує архітектурно-художня концепція оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей і територій м. Харкова, інформаційних та рекламних засобів — це інформування приватних підприємств сфери споживчого ринку і послуг про принципи і вимоги, щодо:

- упорядкування розміщення інформаційних та рекламних засобів на фасадах будівель;
- можливих варіантів заміни одного типу рекламного засобу або вивіски на інший;
- художніх рішень з оформлення будівель/будинків або споруд та архітектурних ансамблів із застосуванням нових технологій, матеріалів та засобів з метою створення комфортного візуального простору та збереження архітектурної своєрідності та зовнішнього вигляду фасадів міста Харкова.

З метою збереження арх

Під час розміщення зовнішньої реклами власнику (користувачу) спеціальної конструкції зовнішньої реклами необхідно дотримуватися вимог Архітектурно-художньої концепції оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та територій м. Харкова, інформаційних та рекламних засобів.

У разі розміщення спеціальної конструкції зовнішньої реклами у відповідності до розроблених розроток вулиць Архітектурно-художньої концепції оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та територій м. Харкова, інформаційних та рекламних засобів, виготовлення паспорту опорядження фасаду не вимагається.

У разі розміщення спеціальної конструкції зовнішньої реклами, розміщення якої не відповідає розробленим розроткам Архітектурно-художньої концепції оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та територій м. Харкова, інформаційних та рекламних засобів, необхідно розробити новий паспорт опорядження фасаду.

2. Терміни, види рекламних засобів

У цьому документі наведені нижче терміни вживаються у такому значенні:

Вивіска чи табличка – елемент на будівлі/будинку або споруді з інформацією про зареєстроване найменування особи, знаки для товарів і послуг, що належать такій особі, вид її діяльності (якщо це не впливає із зареєстрованого найменування особи), час роботи, що розміщений на зовнішній поверхні будівлі/будинку або споруди не вище першого поверху або на поверсі, де розташовується власне чи надане у користування особи приміщення (крім, випадків, коли суб'єкту господарювання належить на праві власності або користування всі будівля/будинки або споруди), біля входу у таке приміщення, який не є рекламою.

Зовнішня реклама – реклама, що розміщується на спеціальних тимчасових і стаціонарних конструкціях – рекламоносцях, розташованих на відкритій місцевості, а також на зовнішніх поверхнях будинків, споруд, на елементах вуличного обладнання, над проїжджою частиною вулиць і доріг.

Спеціальні конструкції – тимчасові та стаціонарні рекламні засоби (світлові та не світлові, наземні та наземні (повітряні), плоскі та об'ємні стенди, шити, панно, транспаранти, тролі, таблички, короби, механічні, динамічні, електронні табло, екрани, панелі, тумби, складні просторові конструкції, аеростати, повітряні кулі тощо), які використовуються для розміщення реклами.

Місце розташування рекламного засобу – площа зовнішньої поверхні будівлі/будинку, споруди, елемента вуличного обладнання або відведеної території на відкритій місцевості у межах населеного пункту, що надається розповсюдженню зовнішньої реклами в тимчасове користування власником або уповноваженим ним органом (особою);

Фасад будівлі/будинку, споруди – зовнішня частина будівлі/будинку, споруди зі всіма елементами від покриття до вимощення.

Вітрина – засклений елемент фасаду, який використовується для експонування продукції.

Дозвіл – документ установленної форми, виданий розповсюдженню зовнішньої реклами на підставі рішення виконавчого органу сільської, селищної, міської ради, який дає право на розміщення зовнішньої реклами на певний строк та у певному місці.

Зона обмеженого використання рекламних засобів у місті Харкові – територія міста, що зберегла повністю або частково історичний ареал, має архітектурну, історичну або культурну цінність.

Цей термін прийнятий відповідно до вимог розробленої Історико-архітектурного опорного плану міста Харкова з метою максимального збереження автентичного вигляду міста, пам'яток архітектури та культури.

Паспорт опорядження фасаду – документ, у якому визначається матеріал опорядження, кольорові рішення щодо фарбування фасадів та їх елементів, а також відомості про встановлення обладнання фасаду, що окремо схвалюється Департаментом містобудування та архітектури Харківської міської ради.

Робочий орган – структурний підрозділ виконавчого органу Харківської міської ради, до завдань якого належать питання регулювання діяльності у сфері розміщення зовнішньої реклами.

3. Вимоги до розташування реклами згідно із Зонуванням м. Харкова

Зонування міста дає змогу врахувати органічно сформовані вимоги історичного, архітектурного та культурного середовища. Застосування цих вимог є обов'язковим у зоні історичної та контрольованої забудови (зона історичного ареалу) та рекомендаційним для забудови за межами історичного ареалу.



УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ:

- МЕЖА ІСТОРИЧНОГО АРЕАЛУ М. ХАРКОВА
- ЗОНА ІСТОРИЧНОГО АРЕАЛУ М. ХАРКОВА

Межі історичного ареалу міста Харкова були визначені Історико-архітектурним опорним планом, який є складовою частиною проекту змін до генерального плану м. Харкова, затверджених рішенням сесії Харківської міської ради від 18.12.2019 №1902/19. Наказом Міністерства культури, молоді та спорту України №1199 від 27.02.2020 затверджено межі та режим використання зон охорони пам'яток та історичний ареал м. Харкова, визначені науково-проектною документацією «Історико-архітектурний опорний план м. Харкова. Визначення меж історичного ареалу» та науково-проектною документацією з визначенням меж і режимів використання зон охорони пам'яток та історичного ареалу м. Харкова, розробленою Українським державним науково-дослідним інститутом «УкрНДПроекстретавріація» в 2018 році на замовлення Департаменту містобудування, архітектури та генерального плану Харківської міської ради.

Зони обмеженого використання рекламних засобів у місті Харкові

Перелік об'єктів, вулиць, проспектів, площ, бульварів тощо, що належать до зони обмеженого використання рекламних засобів в межах зони історичного ареалу м. Харкова:

Територія, що обмежена вул. Полтавський Шлях, територією Залізничного вокзалу, вул. Євгена Котляра, вул. Чоботарського, територією Центрального ринку, вул. Ключівською, вул. Культури, в-дом Глісада Джуса, вул. Динамівською, територією Центрального парку культури і відпочинку, вул. Сумською, територією Іподрому, швентарем на вул. Григорія Сковороди, узв. Журавлівським, вул. Дегтярною, вул. Швеченка, вул. Героїв Рятувальників, в-дом Бутівським, вул. Примерівською, просп. Героїв Харкова, вул. Військовою, м-ном Захисників України, вул. Богдана Хмельницького, вул. Руставелі, Гімназійною набережною, Нетіченською набережною, б-ром Гончарівським, вул. Малою Гончарівською до перетину з вул. Полтавський Шлях.

4. Вимоги до розміщення рекламних засобів

4.1. Вимоги розміщення рекламних засобів в межах зони історичного ареалу.

4.1. Розміщення реклами на пам'ятках місцевого значення, в межах зон охорони цих пам'яток, історичних ареалів населених місць здійснюється на підставі дозволу, що оформлюється (видається) відповідно до Закону України «Про рекламу».

Згідно з рішенням виконавчого комітету Харківської міської ради № 609 від 02.10.2013 р. «Про затвердження правил розміщення зовнішньої реклами у місті Харкові», розміщення зовнішньої реклами на пам'ятках історії та архітектури і в межах зон охорони таких пам'яток дозволяється відповідно до зареєстрованого в Департаменті містобудування та архітектури паспорта опорядження фасаду з визначеним місцем розміщення рекламних засобів за погодженням з відповідним центральним або місцевим органом виконавчої влади у сфері охорони культурної спадщини.

При розміщенні рекламних засобів на фасадах пам'яток історії та архітектури дозволяється їх розташування лише у вигляді об'ємних літер на прозорій безколірній або пофарбованій у колір фасаду площині (скло або акрил) або безпосередньо на фасаді будівлі/будинку із застосуванням спільного каркасу чи іншого профілю, пофарбованого у колір фасаду.

При цьому рекламні засоби мають відповідати архітектурній стилістичності будівлі/будинку, її колористичному вирішенню та бути масштабними до архітектурних елементів фасаду.

З метою запобігання втручанням у архітектурний вигляд будинку реклама може розміщуватися в межах віконних прорізів з внутрішнього боку.

Рекламні засоби не повинні пошкоджувати та змінювати опорядження фасаду.

Не рекомендується розміщувати рекламні засоби на скляних поверхнях вікон та дверей із застосуванням плівкових матеріалів.

Забороняється розташування рекламних засобів в арках і тунелях.

У разі розташування більше одного рекламного засобу в межах фасаду, всі конструкції мають бути розміщені з дотриманням єдиної візуальної осової лінії.

Якщо торговельна марка або назва мають різномірні графічні елементи, треба дотримуватися принципу композиційної та візуальної рівноваги при розробці єдиної схеми в межах фасаду, при чому корегуються розміри, не порушуючи пропорцій торговельної марки.

Рекламні засоби у вигляді кронштейнів можуть бути виконані за встановленими зразками, що надані в розділі документа «Додатки».

Перелік основних видів рекламних засобів у вигляді окремих літер (знаків) для застосування при виготовленні рекламних засобів в межах історичного ареалу міста Харкова наданий в розділі документа «Додатки».

При розміщенні рекламних засобів на фасадах пам'яток історії та архітектури дозволяється їх розташування лише у вигляді об'ємних літер на прозорій безколірній або пофарбованій у колір стіни площині (скло або акрил) або безпосередньо на фасаді будівлі/будинку із застосуванням спільного каркасу чи іншого профілю, пофарбованого у колір фасаду.



При цьому рекламні засоби мають відповідати архітектурній стилістичності будівлі/будинку, її колористичному вирішенню та бути масштабними до архітектурних елементів фасаду.



Рекламні засоби не повинні пошкоджувати та змінювати опорядження фасаду. У разі розташування більше одного рекламного засобу в межах фасаду, всі конструкції мають бути розміщені з дотриманням єдиної візуальної осової лінії.



У межах цієї зони забороняється розташування рекламних засобів у вигляді об'ємно-просторових композицій, прапорів, виносних щитів та розтяжок (в тому числі на власних опорах).



Забороняється розташовувати рекламні засоби поверх архітектурних і декоративних елементів.



З метою запобігання втручанням у архітектурний вигляд будинку реклама може розміщуватися в межах віконних прорізів.



При розташуванні нежитлових приміщень в рівні цокольного поверху дозволяється розміщення реклами над віконними або дверними прорізами цокольного поверху не вище за нижній край вікна або балкона першого поверху.



У разі розміщення навісу над входом рекомендовано розміщувати рекламні засоби на фасаді біля входу під піддашком.



4.2. Розміщення рекламних засобів за межами історичного ареалу

Розміщення рекламних засобів необхідно здійснювати з урахуванням архітектурного вирішення, стилістичних особливостей, декоративних елементів та колористики фасаду. Встановлення та розміщення рекламних засобів повинно забезпечувати безпеку експлуатації згідно з чинними державними будівельними нормами та відповідати державним стандартам і вимогам пожежної, санітарної, електричної та екологічної безпеки.

Рекламні засоби можуть бути виконані в декількох варіантах і техніках. Усі конструкції повинні гармонійно вписуватися в архітектурні елементи та співіснувати в контексті колірної та архітектурної рішень фасаду будівлі/будинку або споруди. Перевага віддається комплексним рішенням для будівлі/будинку, споруди або вулиці в межах одного кварталу.

Відстань від площини фасаду до лицевої поверхні рекламного засобу, що розташований паралельно фасаду, не повинна перевищувати 200 мм.

Рекламні засоби повинні встановлюватися з мінімальним втручанням у несучі конструкції та у місцях, які б не створювали перешкод для експлуатації та ремонту будинків/будівель, споруд, на яких вони розташовуються, та вільного пересування пішоходів та транспортних засобів.

При розміщенні рекламних засобів необхідно враховувати розмір і місце розміщення раніше встановлених на цій же будівлі/будинку або споруди спеціальних конструкцій зовнішньої реклами.

Рекламні засоби не повинні виходити за межі будівлі/будинку, споруди, у якому здійснює діяльність суб'єкт господарювання за винятком випадків, коли рекламний засіб встановлюється як окремо розташована конструкція на земельній ділянці, що відведена суб'єкту господарювання в оренду чи є його власністю.

Інформація на рекламних засобах виконується відповідно до вимог Закону України «Про забезпечення функціонування української мови як державної».

Торговельні марки для товарів і послуг наводяться на рекламних засобах у тому вигляді, у якому їм надана правова охорона відповідно до законодавства України.

Заборонено під час встановлення на фасаді спеціальних конструкцій зовнішньої реклами фарбувати фасад або його частину в колір, який не відповідає кольору, зазначеному в зареєстрованому паспорті опорядження фасаду або проектній документації для будівництва об'єкта.

Якщо у будівлі/будинку або споруди знаходяться кілька власників (орендарів) приміщень, зовнішній вхід для яких є спільним, то інформація про зареєстроване найменування особи, торговельну марку, час роботи тощо повинні розташовуватися на невеликих табличках однакового розміру та з однакового матеріалу виконання, розміщених праворуч чи/та ліворуч від входу (в'їзду) в будівлю/будинку або споруду (приміщення). Окрім того, їхні інформаційні засоби можуть бути розташовані безпосередньо біля дверей належних їм приміщень. Такі таблички можуть бути закріплені на єдиній основі або безпосередньо на фасаді.

Усі елементи конструкції, розміщені як група невеликих табличок в простінку, мають бути однакового розміру, форми та способу виконання.

Рекламні засоби можуть бути розміщені:

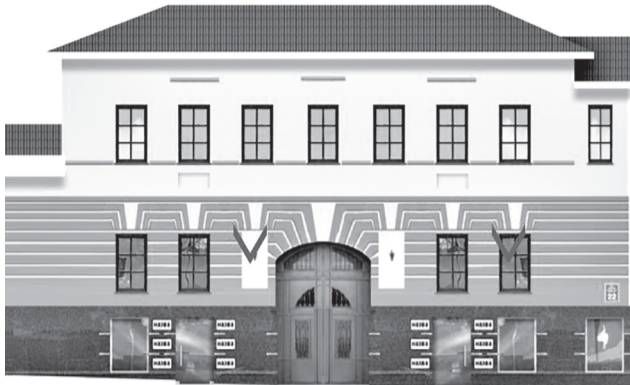
- біля входу у приміщення (в тому числі у подвір'ї), яке займає юридична або фізична особа, що розміщує спеціальну конструкцію зовнішньої реклами;
- над вхідними дверима, над вітринами та над віконними прорізами;
- між віконними отворами першого поверху будівлі/будинку, споруди;
- між віконними отворами першого та другого поверхів дво- чи багатопверхової будівлі/будинку, споруди, а також на фасаді вище першого поверху, фронтоні, якщо суб'єкту господарювання належить вся будівля/будинку або споруда, а якщо це будівля/будинку або споруда комунальної чи змішаної форми власності, місце встановлення рекламних засобів може бути передбачено проектом або погодженим паспортом опорядження фасаду.

У випадку технічної неможливості розміщення рекламних засобів нижче рівня підлоги другого поверху, як виняток, допускається їх встановлення на огорожі балкони другого поверху за умови отримання згоди власника балкони.

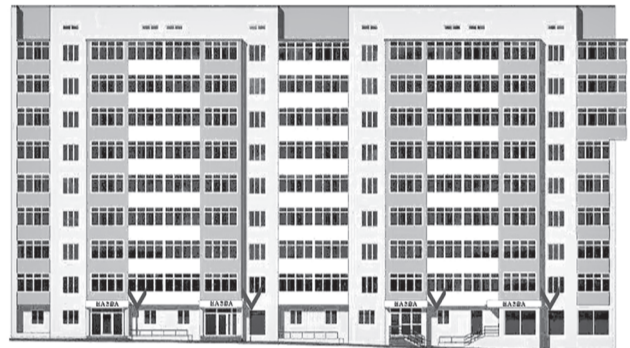
При розташуванні нежитлових приміщень в рівні цокольного поверху дозволяється розміщення рекламного засобу над віконними або дверними прорізами цокольного поверху не вище за нижній край вікна або балкона першого поверху. У разі розміщення навісу над входом рекомендовано розміщувати рекламні засоби на фасаді біля входу під піддашком.

Розміщення рекламних засобів не допускається:

- на фасаді вище рівня підлоги другого поверху будівлі/будинку або споруди;
- із закриттям табличок з назвами вулиць, номерами будинків, табличок з позначенням місця знаходження елементів мереж інженерних комунікацій (пожежних гігантів та ін.), інших табличок із соціально необхідною інформацією та меморіальних дошок.



Рекламні засоби можуть бути розміщені біля входу у приміщення (в тому числі у подвір'ї), яке займає юридична або фізична особа, що розміщує спеціальну конструкцію зовнішньої реклами.



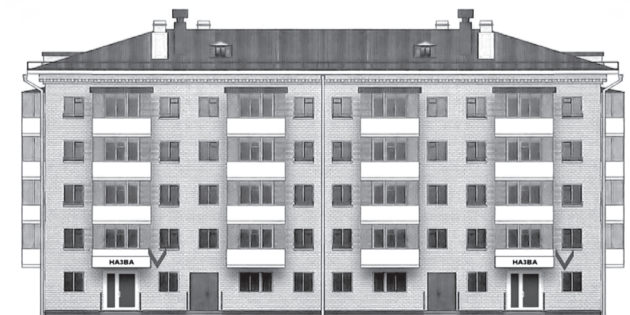
Рекламні засоби можуть бути розміщені над вхідними дверима, над вітринами та над віконними прорізами.



Рекламні засоби дозволяється розміщувати між віконними отворами першого та другого поверхів дво- чи багатопверхової будівлі/будинку, споруди, а також на фасаді вище першого поверху, фронтоні, якщо суб'єкту господарювання належить вся будівля/будинку або споруда.



У випадку технічної неможливості розміщення рекламних засобів нижче рівня підлоги другого поверху, як виняток, допускається їх встановлення на огорожі балкони другого поверху за умови погодження з власником балкони.



Між віконними отворами першого поверху будинку/будівлі, споруди.



Необхідно при розміщенні рекламного засобу врахувати розмір і місце розміщення раніше встановлених на цій же будівлі/будинку, споруді спеціальних конструкцій зовнішньої реклами.



Розміщення рекламних засобів не допускається:
На фасаді вище рівня підлоги другого поверху будівлі/будинку або споруди.



5. Розміщення рекламних засобів на фасадах торговельних та торговельно-розважальних центрів

При розміщенні рекламних засобів на фасадах торговельних та торговельно-розважальних центрів необхідно розробляти комплексні схеми встановлення вивісок (з обов'язковою реєстрацією в Департаменті містобудування та архітектури), при чому слід додержуватись максимальної насиченості площі фасаду рекламними засобами в межах 15 – 20%. Це можливо визначити, враховуючи сумарну площу рекламних засобів та довжину фасаду (з матеріалів техпаспорту БТІ).



6. Розміщення рекламних засобів в межах ринкових комплексів

Схема розміщення рекламних засобів на територіях ринкових комплексів має бути розроблена комплексно, з урахуванням мінімального розташування спеціальних конструкцій зовнішньої реклами по периметру території (з нанесенням інформації з боку вулиці), при цьому особливу увагу приділити розробці єдиного стилю написів.



7. Розміщення рекламних засобів в межах промислових підприємств

На територіях промислових підприємств біля головного входу/в'їзду на території належить встановлювати єдиний рекламний засіб, що розробляється спеціальним проектом, з інформацією щодо підприємств та установ, які розташовані на цій території. Це не тільки зручно, в той же час запобігає створенню хаосу з різноманітних рекламних засобів, розташованих без єдиної системи.



8. Умови надання дозволів на встановлення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами

Розміщення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами (білбордів, сітлайтів тощо) в центральній частині міста та на магістралях загальноміського значення здійснюється виключно на підставі дозволів на розміщення зовнішньої реклами з дотриманням схем розміщення (у разі наявності).

На територіях, де відсутні зазначені схеми, розміщення таких конструкцій здійснюється на підставі дозволу на розміщення зовнішньої реклами.

Заборонено встановлювати на фасаді спеціальні конструкції зовнішньої реклами з використанням вінілових (банерних) покриттів на будівлях/будинках і спорудах, що формують в'їзд в місто Харків, за винятком таких, що встановлюються напередодні державних свят. Такі конструкції підлягають демонтажу після закінчення свят.

Допускається розміщення банерних конструкцій на огорожах під час будівництва або реконструкції об'єктів без права пролонгації такої реклами після зачати об'єктів до експлуатації.

Заборонено встановлювати спеціальні конструкції зовнішньої реклами з використанням вінілових (банерних) покриттів на фасадах та глухих торцях будинків та будівель.



9. Умови для розташування дахових рекламних засобів

Розміщення конструкцій на даху будівлі/будинку або споруди можливе лише за наявності висновку технічної експертизи робочого проекту з розрахунками несучої здатності конструкцій покрівлі та розрахунків щодо вітрового навантаження.

При цьому принципово згоду на встановлення такої конструкції може одержати власник будівлі/будинку або споруди, користувач або орендар, якщо розміщення дахового рекламного засобу передбачене в проєктній документації для будівництва об'єкта.

Доцільність встановлення дахових рекламних засобів в тому чи іншому випадку погоджується Головним архітектором міста на підставі аналізу містобудівної ситуації для запобігання надмірної насиченості простору даховими рекламними засобами, що можуть зіпсувати панорамний вигляд міста.



10. Вимоги до розміщення рекламних засобів на поверхні огорож

Розміщення рекламних засобів на воротах та огорожах в межах історичного ареалу міста Харкова заборонено.

Допускається розміщення соціально значущої інформації за умов погодження з органами місцевого самоврядування.

На решті території міста допускається розміщення рекламних засобів на спеціальних огорожах у вигляді лайтбоксів за умов розробки та погодження відповідної проєктної документації.

11. Вимоги щодо можливості розміщення рекламних засобів на прозорих частинах дверей та склі вікон

Інформація в просторі вітрина та на склі вікон наноситься безпосередньо на скло шляхом фарбування або наклеювання із внутрішньої сторони вітрини або віконного проїзду.

При розміщенні реклами у просторі вітрин та на склі вікон необхідно дотримуватися вимоги не розташовувати її на зовнішньому боці та віддавати перевагу конструкціям, що виконані не з плівкових матеріалів.

На скляній поверхні дверей із внутрішнього боку дозволяється розташовувати інформацію щодо режиму роботи закладу.

Написи повинні виконуватися у світлій стриманій кольоровій гамі. Розміщення реклами в просторі вітрин та на склі вікон має обмеження та правила, які мають виконуватися для запобігання візуальному псуванню міського середовища центральної частини міста.

Плюси:

- збереження недоторканності фасадів будівель не тільки візуально, а й на практиці;
- у вечірній час освітлення приміщень закладу створює контраст та забезпечує хорошу оглядовість рекламного засобу;
- невеликий розмір зменшує вартість рекламного засобу.

Мінуси:

- неможливість підсвічування;
- на горизонтальну раму вікна допускається монтувати рекламний засіб виключно у вигляді окремих літер.

12. Вимоги до встановлення кронштейнів

Кронштейни мають бути розташовані не нижче 2,5 метри від нижньої точки конструкції до нульової позначки першого поверху або від рівня пішохідної відомості.

Мінімальна горизонтальна відстань між кронштейнами має бути 10 метрів, при цьому вони повинні розміщуватися на одному горизонтальному рівні впритул до фасаду на рівні перекриття між першим та другим поверхами та бути виконаними в єдиному стилі.

З метою спрощення підбору типів рекламних засобів щодо зовнішнього вигляду та розміру в м. Харкові визначати види кронштейнів для рекламних засобів, беручи за основу переважаючий архітектурний вигляд будівель центральних вулиць міста:

- несучий елемент кронштейну виконаний з декоративними кованими елементами;
- несучі елементи кронштейну в нейтральному стилі, пофарбовані у чорний або колір фасаду. Кріплення до стіни — у вигляді планки;
- несучі елементи кронштейну приховані в декоративному коробі;
- приховано безпосередньо несучий елемент кронштейну.

Кріплення кронштейнів є невід'ємною частиною художнього рішення всієї конструкції.

Основні параметри рекламних засобів у вигляді кронштейнів:

- об'ємна або плоска спеціальна конструкція зовнішньої реклами;
- розташовані без відступу (сховане кріплення) або з відступом (консольне бокове або верхнє кріплення) до стіни будівлі/будинку або споруди;
- мають загальне зовнішнє або внутрішнє підсвічування.

Основні види кронштейнів, що рекомендуються до розміщення (особливо в межах історичного ареалу м. Харкова), наведені в розділі «Додатки».

13. Заборонені види спеціальних конструкцій зовнішньої реклами

Заборонено встановлювати рекламні засоби з виступаючими гострими елементами чи рухомими елементами, які можуть травмувати перехожих.

Заборонено встановлювати спеціальні конструкції зовнішньої реклами на фасадах з використанням вінілових (банерних) покриттів на будівлях/будинках і спорудах, що формують в'їзд в місто Харків, за винятком таких, що встановлюються напередодні державних свят. Такі конструкції підлягають демонтажу після закінчення свят.

14. Заборонені зони встановлення рекламних засобів

Рекламні засоби на фасадах забороняється встановлювати вище рівня підлоги другого поверху будівлі/будинку або споруди, крім випадків, коли власник конструкції володіє всією спорудою, будівлею/будинком або повністю її орендує.

При встановленні рекламних засобів необхідно максимально уникати закриття архітектурних деталей.

При розташуванні реклами біля адресних покажчиків необхідно дотримуватися їх охоронної зони, а також не перекривати таблички з інформацією щодо розміщення інженерних комунікацій та пожежних гідрантів.

Заборонено встановлювати рекламні засоби, що перешкоджають проїзду та роботі спецтехніки.

15. Вимоги до технічних характеристик спеціальних конструкцій зовнішньої реклами

З урахуванням вібраційного навантаження на конструкції стін будівель центру міста з причини великої кількості автомобілів та наявності метрополітену конструктивне рішення кріплення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами повинно забезпечувати безпеку пішоходів та транспорту.

Нижній край спеціальної конструкції зовнішньої реклами, яка розміщується над проїжджою частиною вулиці і доріг; у тому числі на мостах, естакадах тощо, повинен розташовуватися на висоті не менш як 5 метрів від поверхні дорожнього покриття.

Рекламні засоби повинні розміщуватися із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів та не відтворювати зображення дорожніх знаків.

Виліт спеціальної конструкції зовнішньої реклами від стіни не повинен перевищувати 20% від ширини тротуару для запобігання виникнення у пішохода відчуття загрози від нависання безопорної конструкції над головою але не більше ніж на 1,5 м. від місця кріплення до будівлі або споруди.

Не допускається розташування фіксуєючих елементів кріплень (болти тощо) та електричних дротів, що забезпечують електропостачання для підсвічування вивісок, в межах досяжності пішоходів.

Стилістичне вирішення конструкції повинно максимально маскувати інженерні комунікації та кріпильні елементи конструкції з її підсистемою.

Усі елементи конструкцій, які можуть зазнати впливу корозії, мають бути захищені лакомфарбовим шаром, а конструкція має унеможливити потрапляння продуктів корозії на фасад будівель. Конструкція на фасаді має бути виконана з урахуванням вимог будівельних і санітарних норм, вітрових, динамічних і статичних навантажень. Конструкція має передбачати водовідведення та неможливість накопичення значної снігової маси і не містити рухомих або не закріплених жорстко елементів, здатних завдати шкоди перехожим.

Відповідальність за технічний стан конструкцій встановлених на фасаді несе власник.

Власник спеціальних конструкцій зовнішньої реклами повинен:

1. Регулярно виконувати огляд за зовнішнім виглядом спеціальних конструкцій зовнішньої реклами. Виконувати їх миття та ремонт.
2. Не допускати мигання підсвічування спеціальних конструкцій зовнішньої реклами, спричиненого перегоранням однієї чи декількох ламп.
3. Не допускати відсутності світла однієї літери або часткового підсвічування спеціальних конструкцій зовнішньої реклами з причини перегорання однієї чи декількох ламп.

16. Освітлення та підсвічування

Світлове оформлення конструкцій на фасаді не повинно зашліфовувати учасників дорожнього руху та пішоходів, конфліктувати з архітектурним підсвічуванням будівлі/будинку або споруди.

Джерела світла на кронштейнах мають унеможливити потрапляння світла до вікон житлових приміщень.

Використання фасадних рекламних засобів з динамічним світлом в зоні історичного ареалу заборонено.

У центральній частині Харкова керівництвом міста запроваджено декоративне підсвічування фасадів будівель. Підсвічування спеціальних конструкцій зовнішньої реклами не повинно втручатися в малюнок підсвічування самих будівель.

З метою запобігання освітлення житлових приміщень, зашліфлення пішоходів та водіїв підсвічування спеціальних конструкцій, розташованих на кронштейні між першим та другим поверхами, рекомендується виконувати у вигляді:

- лайтбоксів, прозора частина площини яких не перевищує 50% площі спеціальних конструкцій зовнішньої реклами з широкого боку;
- об'ємних спеціальних конструкцій зовнішньої реклами з підсвічуванням контражуром або інкрустацією.

Електричні дроти для забезпечення освітлення спеціальних конструкцій зовнішньої реклами повинні прокладатися в заглибленнях елементів фасаду та бути пофарбованими у колір фасаду.

Кабелі живлення світлових елементів, сигналізації, вузли об'єму, а також будь-які інші комунікації повинні бути змонтованими в коробі, які пофарбовано в колір фасаду.

Рекомендовані види підсвічування:

Для спеціальних конструкцій зовнішньої реклами у вигляді об'ємних світлових літер рекомендується виконувати непрозорі літери з неперозорими боками з перпендикулярним до площини фасаду напрямком світла.

Доречно використання контражурного підсвічування для усіх видів спеціальних конструкцій зовнішньої реклами із окремих літер.

Джерела освітлення мають бути розміщеними в самій конструкції, де світло поширюється безпосереднім світінням або через світлорозсіювач.

Джерела світла можна розмістити між конструкцією на фасаді та площею фасаду. Контражурно освітлюється площа фасаду позаду конструкції.

Розміщення джерел світла на кронштейні

Зовнішнє освітлення, яке виконано за допомогою джерел світла з монохромним світлом, спрямованим безпосередньо на фасадну конструкцію, може бути:

- інсталюваним безпосередньо у фасадну конструкцію;
- установленим на торці кронштейна.

17. Висновки

1. Архітектурно-художня концепція оформлення зовнішнього вигляду вулиць, магістралей та території міста Харкова була розроблена з метою формування дизайн-коду міста — документа, який поступово приведе в порядок спеціальні конструкції зовнішньої реклами та очистить місто від візуального шуму.

2. Цей документ розроблений для використання у сфері розробки та погодження документації щодо встановлення рекламних засобів в м. Харкові з метою поліпшення зовнішнього вигляду міського середовища та врегулювання правил розміщення рекламних засобів та обов'язковим при розгляді та погодженні дозволів на розміщення зовнішньої реклами в м. Харкові.

3. Певна особливість імплементації цього документа — створення дорожньої карти, тобто чіткої послідовності кроків по збереженню архітектурної спадщини, гармонізації міського середовища та недопущення проявів корупції у сфері зовнішньої реклами.

4. Для отримання сталого результату від цієї Концепції необхідно організувати обговорення всіма зацікавленими сторонами прийнятних шляхів реалізації документа, який може лягти в основу регуляторного акту щодо розташування рекламоносіїв в м. Харкові.

Додаток 1

ПЕРЕЛІК ОСНОВНИХ ВИДІВ РЕКЛАМНИХ ЗАСОБІВ У ВИГЛЯДІ ОКРЕМИХ ЛІТЕР (ЗНАКІВ)

У цьому додатку наведені приклади художнього та конструктивного рішення рекламних засобів з описом їх технічних особливостей та інженерного оснащення. Також визначені види робіт щодо відновлення стіни фасаду будівлі/будинку або споруди у випадку демонтажу рекламних засобів. Такий перелік має бути наведений у паспорті опорядження фасаду з метою інформування її власника щодо існування обмежень під час проведення робіт.

Особливості використання

Плюси:

- зберігається зовнішній вигляд фасаду будівлі/будинку або споруди;
- за рахунок об'ємності літер або їх розташування на відстані рекламний засіб органічно вписується в загальну картину архітектурних деталей фасаду або ж, у разі відсутності об'ємних деталей на фасаді будівлі/будинку або споруди, надає йому фактурності.

Мінуси:

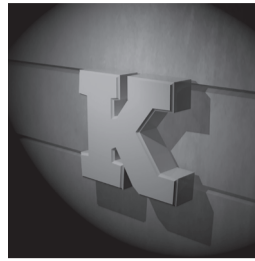
- плоскі літери, що монтується у вигляді повного примикання до фасаду, не можуть бути світловими;
- літери, що монтується у вигляді повного примикання до фасаду, виготовляються з високоякісних матеріалів: металу, каменю, дерева, скла, що збільшує вартість конструкції.

ОБ'ЄМНІ ЛІТЕРИ

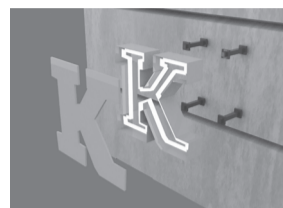


Мають 3 варіанти підсвічування:

— зовнішнє підсвічування



— внутрішнє підсвічування



— контражур



Плюси:

— дозволяє розміщувати рекламний засіб на фасадах будівель, архітектурним стилем яких передбачена наявність великої кількості архітектурних деталей та дрібного членування;

— розміщення рекламних засобів відбувається «коректно», з повагою по відношенню до існуючих деталей фасаду, при цьому за рахунок об'ємності літер та їх підсвічування вона добре привертає увагу;

— мають найбільшу кількість варіантів для вибору підсвічування.

Мінуси:

- висока вартість рекламних засобів за рахунок виготовлення їх виключно з високоякісних матеріалів;
- численні втручання в матеріал стіни при виконанні окремого монтажу дистанційних тримачів (ніжок) кожної літери.

ПЛОСКІ ЛІТЕРИ



Мають 2 варіанти підсвічування:

— контражур



— зовнішнє підсвічування



Плюси:

— дозволяє розміщувати рекламні засоби на фасадах будівель/будинків та споруд, архітектурним стилем яких передбачена наявність великої кількості архітектурних деталей та дрібного членування;

— повинні виконуватися з високоякісних матеріалів, але мають нижчу вартість порівняно з об'ємними літерами.

Мінуси:

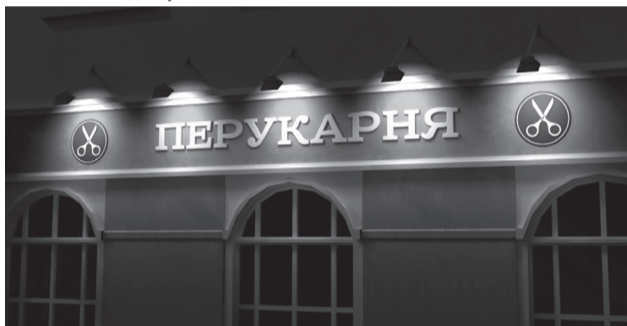
— численні втручання в матеріал стіни при виконанні окремого монтажу дистанційних тримачів (ніжок) кожної літери.

ЛІТЕРИ, ЩО КРІПЛЯТЬСЯ НА НЕПРОЗОРУ ОСНОВУ

Об'ємні чи плоскі літери кріпляться на спільну декоративну основу, вироблену з високоякісного матеріалу, яка має нейтральний колір або колір фасаду, прямокутної або фігурної форми. Розташовується з відступом від площини фасаду або без відступу і вписується в отвори або окремі плоскі ділянки фасаду.



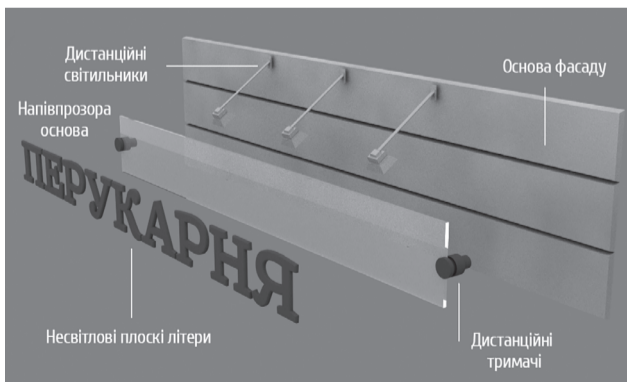
Мають 3 варіанти підсвічування:
— внутрішнє підсвічування
— контражур
— зовнішнє підсвічування



Плюси:
— розміщення на основі спрощує і зменшує вартість підсвічування рекламного засобу;
— мінімальне втручання в стіну при кріпленні основи;
— додає літерам контрастності при монтуванні на фасаді нейтрального кольору.

Мінуси:
— може використовуватися лише на фасадах будівель, архітектурним стилем яких не передбачена наявність великої кількості архітектурних деталей та дрібного членування;
— розмір рекламного засобу обмежений плоскими ділянками і нішами фасаду.

ЛІТЕРИ, ШО КРІПЛЯТЬСЯ НА ПРОЗОРУ АБО НАПІВПРОЗОРУ ОСНОВУ
Об'ємні чи плоскі літери кріпляться на спільну декоративну основу, вироблену з високоякісного прозорого або напівпрозорого матеріалу, який має нейтральний колір або колір фасаду, прямокутної або фігурної форми. Розташовується з виступом від площини фасаду або без відступу і вписується в отвори або окремі плоскі ділянки фасаду.



Мають 2 варіанти підсвічування:
— внутрішнє підсвічування;
— зовнішнє підсвічування

Плюси:
— за рахунок прозорості або напівпрозорості з пофарбуванням у колір, який гармонує з кольором фасаду, мінімально впливає на зовнішній вигляд фасаду будівлі/будинку або споруди в цілому;
— розміщення на основі спрощує і зменшує вартість підсвічування рекламного засобу;
— мінімальне втручання в стіну при кріпленні основи.

Мінуси:
— обмежений набір видів підсвічування — неможливо використовувати тип підсвічування «контражур»;
— розмір спеціальної конструкції зовнішньої реклами обмежений плоскими ділянками і нішами фасаду.

ЛІТЕРИ, ШО КРІПЛЯТЬСЯ НА КАРКАС

Каркас — дистанційний тримач у вигляді спільної основи, який фарбується у колір фасаду. Об'ємні чи плоскі літери кріпляться без відступу на спільну декоративну панель, вироблену з різного матеріалу.

Площина коробка повинна бути виготовлена з високоякісного матеріалу, мати нейтральний колір або колір фасаду та монтуватися без відступу від стіни фасаду. Літери можуть мати як внутрішнє підсвічування (контражур, світлова літера) або зовнішнє.



Плюси:
— спільний несучий каркас може монтуватися одноразово і в подальшому використовуватися для монтажу інших літер, що запобігає численному втручання в стіну будівель;
— можливість використання як об'ємних літер з усіма варіантами підсвічування, так і плоских.

Мінуси:
— може використовуватися лише на фасадах будівель/будинків або споруд, архітектурним стилем яких не передбачена наявність великої кількості архітектурних деталей та дрібного членування;

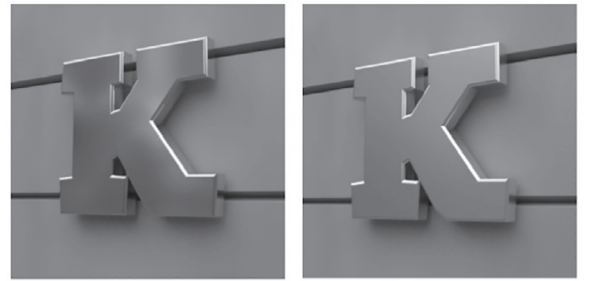
НЕСВІТЛОВІ ЛІТЕРИ, НА РІВНІ ЗОРУ ПІДХОДИВ

Розташовані без відступу від стіни будівлі/будинку або споруди, на невеликій висоті, без можливості для підсвічування.



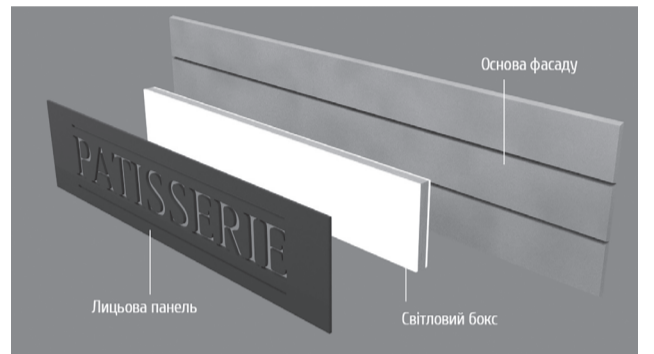
Плюси:
— невеликий розмір;
— можливість монтування на простінках між отворами та архітектурними деталями.

Мінуси:
— виготовляються з високоякісних матеріалів, що збільшує вартість спеціальної конструкції зовнішньої реклами;
— неможливість підсвічування;
— обмеження з вибору матеріалів: золото/срібло.



ІНКРУСТАЦІЯ

Літери, що розташовуються всередині площини декоративної панелі (інкрустація).



Мають 2 варіанти підсвічування:
— внутрішнє суцільне підсвічування;
— контражур.



Плюси:
— розміщення на основі спрощує і зменшує вартість підсвічування рекламного засобу;
— мінімальне втручання в стіну при кріпленні основи;
— додає літерам контрастності при монтуванні на фасаді нейтрального кольору;
— освітлення мінімально впливає на оточуюче середовище.

Мінуси:
— може використовуватися лише на фасадах будівель, архітектурним стилем яких не передбачена наявність великої кількості архітектурних деталей та дрібного членування;
— розмір спеціальної конструкції зовнішньої реклами обмежений плоскими ділянками і нішами фасаду.

Додаток 2

СПЕЦІАЛЬНІ КОНСТРУКЦІЇ ЗОВНІШНЬОЇ РЕКЛАМИ У ВИГЛЯДІ КРОНШТЕЙНІВ

Поряд зі спеціальними конструкціями зовнішньої реклами, що розміщуються паралельно фасадам, відіграють не менш важливу роль у впливі на зовнішній вигляд будівель/будинків та споруд зокрема, та у створенні архітектурного середовища центральної частини міста Харкова в цілому. Форма та колір кронштейнів формують візуальне сприйняття вулиці в позовдовжньому напрямку з рівня зору пішоходів та автомобілістів. Основним видом кронштейнів є об'ємна, (але не глибока) чи плоска конструкція у вигляді коробки або панелі різної геометричної форми (квадрат, прямокутник, коло, фігура тощо). Може мати внутрішнє підсвічування (лайтбокс).

Розміщуються:

А. Кріплення без відступу від стіни



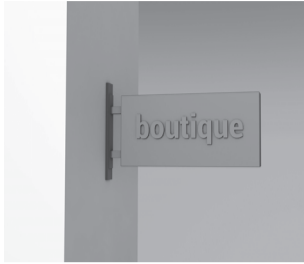
Сховане кріплення надає кронштейну лаконічності та ненав'язливості. Вдало виглядає на фасадах будівель/будинків та споруд різного архітектурного стилю, за умови дотримання правил симетрії щодо членування фасаду та врахування архітектурних деталей.

Б. Консольне бокове закриті кріплення (конструкції кріплення сховані у суцільний декоративний короб)



Консольне бокове закриті кріплення приховує технічно-монтажні деталі кріплення. При цьому, матеріал, форма та колір декоративного коробу дозволяє привести кріплення у відповідність до художнього рішення самої спеціальної конструкції зовнішньої реклами.

В. Консольне бокове відкрите кріплення



Консольне бокове відкрите кріплення дозволяє використовувати декоративні засоби (наприклад – кувани) для підкреслення відповідності архітектурному стилю будівлі/будинку, споруди або дизайнерському рішення самого закладу. При цьому врахування стилістики фасаду самої будівлі/будинку або споруди в цілому, повинно враховуватися в першу чергу.

Г. Консольне верхнє відкрите кріплення



Консольне верхнє відкрите кріплення надає спеціальній конструкції зовнішньої реклами легкості, навіть якщо це об'ємний короб (лайтбокс). При використанні різноманітних стильових рішень дає можливість делікатного втручання в архітектуру та конструкції стіни будівлі/будинку або споруди.

З метою збереження стін фасадів будівель/будинків або споруд історичної частини міста, конструкції кріплення повинні виконуватися у вигляді суцільної площини, ширина якої не перевищує 5 см і кріпиться до стіни не більше як у двох місцях з подальшим фарбуванням у чорний колір, колір фасаду або колір металу.

Для підкреслення індивідуального характеру містобудівного середовища та архітектурного обличчя Харкова, а також з метою недопущення візуального перевантаження фасадів будівель/будинків або споруд центру міста невпорядкованими спеціальними конструкціями зовнішньої реклами, розташованими перпендикулярно фасадам, пропонується використання єдиного виду кронштейнів для такого виду громадських об'єктів, як пункти обміну валют.

Уніфікований тип позначок наприклад було використано для метрополітену на пострадянському просторі – червона буква «М».



Враховуючи сучасні тенденції популяризації міст для туристів за допомогою соціальних мереж, наявність такої виключно харківської риси посприяє маркетингу міста. Набір типових харківських висівок стане брендом міста, а може навіть введе певний тренд. Харків'яни, усвідомлюючи, що це виключна риса нашого міста, самі розтиражують її у соцмережах.

1. Спеціальні конструкції зовнішньої реклами пунктів обміну пропонується виготовити у вигляді лайтбоксів.

Для пунктів обміну – лайтбокс квадратної форми із знаком валюти, що світитиметься зеленим або жовтим кольором.



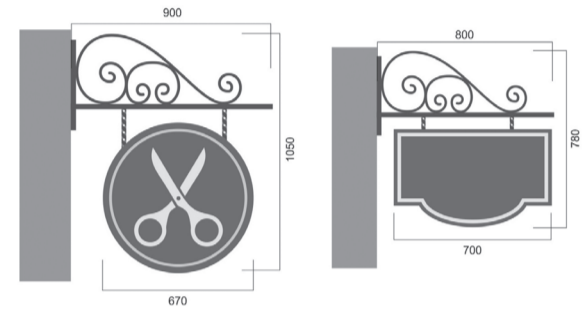
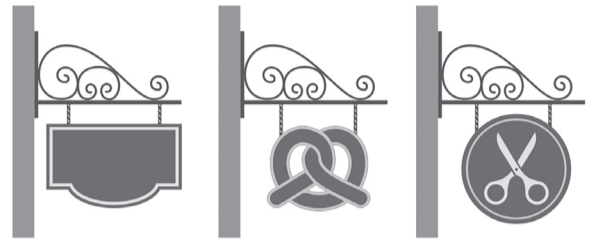
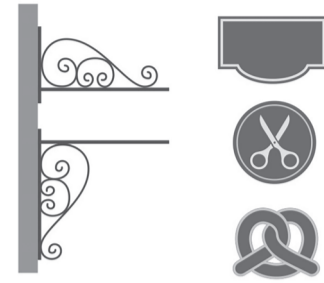
При цьому – інформація щодо актуального курсу повинна розміщуватися у вітрині.



2. Запровадити уніфіковані рекламні носії.

Для базових закладів міського середовища пропонується використовувати кронштейни з консольним відкритим кріпленням, переважно верхнім, стилізовані під старовину з елементами вигадливого кувани та візерунків, притаманних старим європейським спеціальними конструкціями зовнішньої реклами.

З метою збереження стін фасадів будівель/будинків або споруд історичної частини міста, запобігання їх псуванню після численних монтажних спеціальних конструкцій зовнішньої реклами, пропонується виконувати монтаж кріплення одноразово і у разі зміни функції закладу він не підлягає демонтажу, а новий рекламний засіб виконується відповідно до масштабу та декоративно-художнього стилю існуючого несучого елемента і кріпиться до нього.



Приклади:
Перукарні, салони краси – старовинні ножиці або будь-який знак, притаманний даному виду діяльності



Хлібні магазини та Кондитерські – плоска фігура у вигляді кренделю, кексу або іншого виробу випічки, вироблена з металу на ланцюжках.



УКРАЇНА
ХАРКІВСЬКА МІСЬКА РАДА
ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
34 СЕСІЯ 8 СКЛИКАННЯ
ВІД 20.12.2024 № 726/24
М. ХАРКІВ

РІШЕННЯ

ПРО РЕОРГАНІЗАЦІЮ КОМУНАЛЬНОГО НЕКОМЕРЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА «МІСЬКА КЛІНІЧНА ДІТЯЧА ЛІКАРНЯ № 16» ХАРКІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ ТА КОМУНАЛЬНОГО НЕКОМЕРЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА «МІСЬКИЙ КЛІНІЧНИЙ ПОЛОГОВИЙ БУДИНОК № 6» ХАРКІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ ШЛЯХОМ ПРИЄДНАННЯ ДО КОМУНАЛЬНОГО НЕКОМЕРЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА «МІСЬКА КЛІНІЧНА БАГАТОПРОФІЛЬНА ЛІКАРНЯ № 25» ХАРКІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ

Відповідно до ст. 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», ст. ст. 57, 78 Господарського кодексу України, ст. ст. 81, 82, 104–108 Цивільного кодексу України, законів України «Основи законодавства України про охорону здоров'я», «Про державні фінансові гарантії медичного обслуговування населення», «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення законодавства з питань діяльності закладів охорони здоров'я», «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань», постанови Кабінету Міністрів України від 28.02.2023 № 174 «Деякі питання організації спроможної мережі закладів охорони здоров'я» та розпорядження Харківської обласної військової адміністрації від 30.10.2023 № 810 В «Про затвердження Переліку погоджених закладів спроможної мережі закладів охорони здоров'я Харківського госпітального округу», з метою оптимізації мережі кому-

нальних закладів охорони здоров'я, що знаходяться в комунальній власності Харківської міської територіальної громади, з одночасним збереженням необхідного рівня доступності та якості надання медичної допомоги, керуючись ст. 59 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Харківська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Реорганізувати комунальне некомерційне підприємство «Міська клінічна дитяча лікарня № 16» Харківської міської ради та комунальне некомерційне підприємство «Міський клінічний пологовий будинок № 6» Харківської міської ради шляхом приєднання до комунального некомерційного підприємства «Міська клінічна багатопрофільна лікарня № 25» Харківської міської ради.

2. Вважати комунальне некомерційне підприємство «Міська клінічна багатопрофільна лікарня № 25» Харківської міської ради правонаступником усього май-

на, прав та обов'язків комунального некомерційного підприємства «Міська клінічна дитяча лікарня № 16» Харківської міської ради та комунального некомерційного підприємства «Міський клінічний пологовий будинок № 6» Харківської міської ради.

3. Виконавчим органам Харківської міської ради здійснити відповідні заходи, пов'язані з реорганізацією комунального некомерційного підприємства «Міська клінічна дитяча лікарня № 16» Харківської міської ради та комунального некомерційного підприємства «Міський клінічний пологовий будинок № 6» Харківської міської ради.

4. Контроль за виконанням рішення покласти на постійну комісію Харківської міської ради з питань соціального захисту та охорони здоров'я.

Міський голова Ігор ТЕРЕХОВ

УКРАЇНА
ХАРКІВСЬКА МІСЬКА РАДА
ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
34 СЕСІЯ 8 СКЛИКАННЯ
ВІД 20.12.2024 № 727/24
М. ХАРКІВ

РІШЕННЯ

ПРО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ПЛАНУ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ МІСТА ХАРКОВА

Для задоволення потреб населення з урахуванням необхідного рівня безпеки і зручності здійснення пересувань містом пішки, легким персональним, велосипедним або громадським транспортом, зменшення негативного впливу транспортного сектору на навколишнє середовище, покращення іміджу та інвестиційної привабливості міста, на підставі ст. 26 Закону України «Про місце-

ве самоврядування в Україні», керуючись ст. 59 зазначеного Закону, Харківська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити План сталої міської мобільності міста Харкова (додається).
2. Виконавчим органам Харківської міської ради, в межах власних повнова-

жень, забезпечити своєчасне та якісне виконання цілей та заходів, передбачених Планом сталої міської мобільності міста Харкова.

3. Контроль за виконанням рішення покласти на постійні комісії Харківської міської ради.

Міський голова Ігор ТЕРЕХОВ

ПЛАН СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ МІСТА ХАРКОВА

ЗМІСТ

ВСТУП
РОЗДІЛ 1. ПРОЦЕС РОЗРОБКИ ПЛАНУ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ (ПСММ) ХАРКОВА
 1.1. Передумови
 1.2. Основні етапи
 1.3. Основні засвоєні уроки
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ТА МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ ХАРКОВА
 2.1. Демографічна структура, показники зайнятості та економічний потенціал
 2.2. Піші пересування і мікробільності
 2.3. Громадський транспорт
 2.4. Індивідуальний транспорт
 2.5. Зовнішнє транспортне сполучення
РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНЕ БАЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ ХАРКОВА
 3.1. Візія сталого розвитку міської мобільності Харкова
 3.2. Пріоритети сталого розвитку міської мобільності Харкова
 3.3. Цілі сталого розвитку міської мобільності Харкова
РОЗДІЛ 4. СЦЕНАРІЙ І ЗАХОДИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ ХАРКОВА
 4.1. Сценарій розвитку міської мобільності Харкова
 4.2. План заходів сталого розвитку міської мобільності Харкова для цільового сценарію
 4.3. Тестування заходів з використанням транспортної моделі
РОЗДІЛ 5. СИСТЕМА МОНИТОРИНГУ ТА РЕКОМЕНДАЦІЙ ШОДО ВПРОВАДЖЕННЯ ПСММ М. ХАРКОВА
 5.1. Показники ефективності впровадження заходів ПСММ м. Харкова
 5.2. Рекомендації щодо можливих джерел і періодичності збору необхідних статистичних даних
 5.3. Рекомендації щодо наступних кроків та подальшого впровадження ПСММ м. Харкова
 Додаток 1 – розпорядження міського голови щодо створення робочої групи з розробки ПСММ м. Харкова

ВСТУП

План сталого міської мобільності (далі – ПСММ або План) м. Харкова розроблено в рамках реалізації проекту «Інтегрований розвиток міст в Україні II», який виконується німецькою урядовою компанією Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH за фінансової підтримки урядів Німеччини і Швейцарії.

Основною метою розробки та впровадження ПСММ м. Харкова є забезпечення сталого розвитку мобільності з урахуванням необхідного рівня безпеки і зручності здійснення пересувань містом пішки, легким персональним, велосипедним або громадським транспортом.

ПСММ м. Харкова розроблено відповідно до найкращих міжнародних практик та настанов з урахуванням існуючих потреб та стратегічних напрямків розвитку міста. Цей стратегічний документ містить довгострокову візію, пріоритети, цілі сталого розвитку мобільності в Харкові до 2050 року.

До ПСММ м. Харкова також включено комплекс інфраструктурних, організаційних, управлінських, промоційних та інших заходів, упровадження яких сприятиме досягненню встановленого стратегічного бачення сталого розвитку мобільності в Харкові.

Цей ПСММ м. Харкова розроблено для представників Харківської міської ради (ХМР), відповідальних за стратегічне планування розвитку міста, фінансування та реалізацію проєктів у сферах транспорту, шляхового господарства, енергетики тощо.

Ефективна реалізація цього стратегічного Плану дозволить задовольнити потреби населення в пересуванні з урахуванням відповідного рівня якості та вимог сьогодення щодо комфортного середовища та збереження довкілля.

ПСММ м. Харкова розроблено як стратегічну дорожню карту, що потребуватиме постійного оновлення відповідно до можливих змін потреб населення в пересуваннях, транспортній та енергетичній інфраструктурі міста.

План повинен періодично переглядатися для врахування важливих змін, що відбуваються в місті і можуть бути викликані різноманітними факторами (наприклад, зміна безпекової ситуації, інфраструктурні зміни, інституційні та регуляторні зміни, тощо).

Упровадження розробленого ПСММ м. Харкова буде сприяти:

- підвищенню безпеки пересувань;
- підвищенню швидкості і зручності здійснення сталих пересувань;
- зменшенню негативного впливу транспортного сектору на навколишнє середовище;
- підвищенню ефективності використання ресурсів;
- покращення іміджу та інвестиційної привабливості міста;
- покращення рівня якості життя мешканців Харкова.

У результаті сталого розвитку міської мобільності Харків зможе стати ще більш привабливим містом для проживання, навчання та ведення бізнесу.

Розробка та публікація плану відбувається в межах проєкту «Інтегрований розвиток міст в Україні II», що виконується німецькою урядовою компанією Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH за фінансової підтримки урядів Німеччини і Швейцарії.

РОЗДІЛ 1. ПРОЦЕС РОЗРОБКИ ПЛАНУ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ М. ХАРКОВА

1.1. Передумови

Тенденції збільшення чисельності населення міст, що спостерігаються впродовж останніх десятиліть, є основним каталізатором розвитку міських територій. Як наслідок, перед містами постає низка викликів, що потребують вирішення. До ключових викликів сучасного міста можна віднести необхідність збалансованого просторового розвитку територій, ефективного управління розвитком транспорту і мобільністю населення.

У відповідь на ці виклики світовою спільнотою здійснено розробку концепції сталого розвитку. У широкому сенсі під цією концепцією варто розуміти збалансований розвиток суспільства з урахуванням соціальних, економічних та екологічних аспектів його функціонування і з думкою про теперішні і майбутні покоління. Трикомпонентну концепцію сталого розвитку зображено на рисунку 1.



Рисунок 1. Трикомпонентна концепція сталого розвитку

Грунтовне висвітлення контексту поняття «сталого розвитку» і його виокремлення як важливого напрямку відбулося на Конференції Організації Об'єднаних Націй (ООН) з довкілля та розвитку в 1992 році у м. Ріо-де-Жанейро. З того часу концепція сталого розвитку почала набувати все більшої популярності, а в 2015 році представниками Генеральної Асамблеї ООН було ухвалено Резолюцію «Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року», яка включала 17 глобальних цілей сталого розвитку¹.

З набуттям поширеності концепція сталого розвитку почала закріплюватися на законодавчому рівні і ставати важливою складовою державної політики багатьох країн світу.

Варто зазначити, що частина зі встановлених 17 глобальних цілей поєднали ідею сталого розвитку зі сферою транспорту і мобільності. Серед таких цілей можна виділити:

- ціль 3: «Гарне здоров'я»;
- ціль 7: «Відновлювана енергія»;
- ціль 9: «Інновації та інфраструктура»;
- ціль 11: «Сталий розвиток міст та спільнот»;
- ціль 12: «Відповідальне споживання»;
- ціль 13: «Боротьба зі зміною клімату».

Ключові характеристики сталого розвитку транспорту і мобільності в розрізі вищезазначених глобальних цілей представлено на рисунку 2.



Рисунок 2. Ключові характеристики сталого розвитку транспорту і мобільності у розрізі визначених глобальних цілей²

Підтримка Україною інтеграції цілей сталого розвитку до різних сфер державного і муніципального управління простежується через низку ратифікованих рамкових конвенцій, хартій і програм.

У контексті розвитку транспортного сектору і мобільності населення слід виділити такі документи, ратифіковані Урядом України:

- Рамкова конвенція ООН зі зміни клімату;
- Нова програма розвитку міст;
- Лейпцизька хартія «Міста Європи на шляху сталого розвитку».

Важливість досягнення глобальних цілей сталого розвитку ООН було задекларовано підтримкою впровадження Резолюції Генеральної Асамблеї ООН «Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року» та закріплено Указом президента від 30 вересня 2019 року № 722/2019 «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року»³.

Закріплення на державному рівні протягнення десяти цілей сталого розвитку стало черговим кроком України на шляху виконання вимог Угоди про асоціацію з Європейським Союзом (ЄС), що було ратифіковано Законом № 1678-VII від 16 вересня 2014 року⁴.

На державному рівні, цілі сталого розвитку транспорту і мобільності представлено в Національній транспортній стратегії України (НТСУ)⁵. У зазначеному документі представлено такі цілі сталого розвитку транспорту і мобільності:

- стимулювання використання екологічно чистих транспортних засобів;
- забезпечення транспортної доступності для населення;
- стимулювання розвитку громадського транспорту, велосипедного та пішохідного руху.

НТСУ передбачається виконання завдань, що забезпечують:

- конкурентоспроможну та ефективну транспортну систему;
- інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проєкти;
- безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;
- безперешкодну мобільність та міжрегіональну інтеграцію.

У НТСУ зазначено, що усі подальші документи, що стосуються розвитку транспортної галузі та шляхового господарства країни, повинні відповідати положенням, які представлено в цьому документі. Також НТСУ передбачено необхідність дотримання основних пріоритетів, які представлено в цьому документі, і сприяння виконанню визначених стратегією завдань під час розробки місцевих документів щодо сталого розвитку транспорту і мобільності.

Крім НТСУ, в Україні також було розпочато розробку інших стратегічних документів, упровадження яких дозволить пріоритетувати сталий розвиток транспорту і мобільності як важливу складову соціально-економічного розвитку держави. Серед цих документів можна виділити:

- Національну стратегію зі створення безбар'єрного простору в Україні⁶;
- Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні⁷;
- Стратегію розвитку велосипедного руху та ін.

Перші дві стратегії з наведеного переліку було затверджено, у той час як робота над Стратегією розвитку велосипедного руху ще триває⁸.

Упродовж останнього десятиліття в Україні розпочалася активна інтеграція концепції сталого розвитку до місцевих галузевих планів і програм.

Відтоді органи місцевого самоврядування низки міст почали розробляти та затверджувати інтегровані концепції розвитку, плани і стратегії сталого енергетичного розвитку, транспорту і мобільності тощо.

Усвідомлюючи необхідність дотримання цілей сталого розвитку і використання сучасних підходів ефективного управління муніципальним розвитком, органами місцевого самоврядування Харкова також було розпочато свій шлях у цьому напрямку.

Так, зокрема, у 2019 році в Харкові було затверджено План дій зі сталого енергетичного розвитку і клімату до 2030 року⁹. Цей документ містить цілі для планування енергетичної та кліматичної політики міста і настанови для формування пріоритетів та заходів, спрямованих на розвиток процесів енергозбереження та запобігання змінам клімату.

Також у Харкові було оновлено та затверджено низку галузевих програм розвитку соціально-економічного та транспортного секторів, зокрема¹⁰:

- Програми економічного та соціального розвитку м. Харкова;
- Програму підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2021–2025 роки;
- Програму будівництва та розвитку Харківського метрополітену на 2021–2025 роки;
- Програму розвитку міського електротранспорту м. Харкова на 2021–2025 роки.

Кожен з вищезазначених документів містить ряд заходів щодо розвитку транспортної інфраструктури; підвищення безпеки, доступності та якості транспортного обслуговування населення; сталого розвитку транспортної системи міста. Застосований підхід до підготовки вищезазначених документів свідчить про рішення міста інтегрувати принципи сталого розвитку до процесу планування роботи транспортної системи.

З метою узгодження всіх попередніх напрацювань та створення інтегративного стратегічного документа розвитку транспортної системи і мобільності з урахуванням усіх цілей і принципів сталого розвитку органами місцевого самоврядування було прийнято рішення про необхідність розробки ПСММ для Харкова.

Розробку ПСММ м. Харкова було розпочато восени 2020 року за підтримки GIZ в рамках проєкту «Інтегрований розвиток міст в Україні II».

Розробка ПСММ м. Харкова здійснювалася відповідно до рекомендованих ЄС принципів планування сталого розвитку мобільності, а саме¹¹:

- урахування всіх ключових особливостей функціонування транспортної системи і мобільності;
- підтримка міжсекторального співробітництва під час процесу планування;
- активне залучення зацікавлених сторін до процесу планування;
- надання комплексної оцінки ефективності функціонування транспортної системи і мобільності;
- визначення довгострокового стратегічного бачення та чіткого плану заходів для розвитку сталого міської мобільності;
- забезпечення інтегрованого розвитку транспортної системи і мобільності населення;
- забезпечення можливості здійснення моніторингу та оцінки впровадження ПСММ;
- забезпечення ефективності ПСММ за рахунок якісної підготовки до його впровадження.

Від самого початку розробки ПСММ м. Харкова було зібрано та проаналізовано великий масив даних щодо основних характеристик транспортної системи і мобільності. Так, зокрема, для отримання всіх необхідних даних щодо транспортного попиту в Харкові було проведено комплекс натурних обстежень.

Крім того, з метою забезпечення можливості проведення комплексного аналізу транспортних процесів у рамках розробки ПСММ було ініційовано створення мультимодальної транспортної моделі Харкова. У результаті реалізації зазначених заходів було визначено основні виклики та ключові вектори сталого розвитку транспортної системи і мобільності в Харкові.

Загалом передбачалося, що розробка ПСММ м. Харкова буде тривати 23 місяці, а саме: з жовтня 2020 року до вересня 2022 року. Однак через початок повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну у 2022 році роботу над розробкою ПСММ м. Харкова було призупинено.

Після початку повномасштабного вторгнення представниками ХМР та GIZ було проведено аналіз доцільності продовження роботи над розробкою ПСММ м. Харкова в умовах воєнного стану. Предметом аналізу були безпекові виклики, зміни в соціально-економічному розвитку та функціонуванні транспортної системи міста.

У результаті проведення ряду робочих зустрічей представники органів місцевого самоврядування Харкова та GIZ дійшли висновку, що місту потрібен ПСММ. Крім того, що ця потреба не втрапила своєї актуальності, вона стала більш нагальною.

З метою подолання існуючих та потенційно можливих безпекових викликів було передбачено, що актуалізація та завершення розробки ПСММ м. Харкова буде здійснюватися з урахуванням пріоритету забезпечення безпеки пересувань населення в місті. Після аналізу наслідків ворожих атак також було узгоджено доцільність включення до ПСММ м. Харкова заходів щодо сталого відновлення транспортної системи міста.

Беручи до уваги потребу Харкова в ПСММ, представниками органів місцевого самоврядування та GIZ було вирішено продовжити розробку цього стратегічного документа, починаючи з середини серпня 2023 року, і завершити цей процес восени 2024 року.

Прийняття рішення щодо продовження розробки ПСММ представниками органів місцевого самоврядування Харкова відбувалося паралельно з прийняттям рішення щодо оновлення Генерального плану міста.

Завдяки комплексному оновленню одного з найважливіших документів стратегічного розвитку міста – Генерального плану, та розробці ПСММ було вирішено створити ґрунтовну «дорожню карту» для сталого відновлення і подальшого розвитку транспортної системи та мобільності Харкова.

1.2. Основні етапи

Процес розробки ПСММ м. Харкова розпочався восени 2020 року і тривав майже до кінця 2024 року. При цьому роботу над розробкою ПСММ було призупинено з квітня 2022 року до серпня 2023 року через повномасштабне вторгнення російської федерації в Україну.

Розробка цього документа здійснювалася відповідно до міжнародних практик і настанов з підготовки та виконання ПСММ^{12,13, 14}, з подальшою адаптацією всього процесу планування до викликів воєнного стану.

З метою урахування максимальної кількості ідей щодо шляхів вирішення існуючих і потенційно можливих викликів розвитку транспортної системи міста та мобільності, процес розробки ПСММ Харкова здійснювався за активної участі представників різних груп зацікавлених сторін.

Для ефективного організації розробки та подальшого впровадження ПСММ м. Харкова цей процес було структуровано шляхом виокремлення 12 основних етапів. Перелік основних етапів планування сталого розвитку міської мобільності Харкова представлено на рисунку 3.

Перші дев'ять етапів стосувалися розробки самого стратегічного документа. Останні три етапи (10, 11, 12 етапи) пов'язані із безпосереднім упровадженням розробленого ПСММ м. Харкова.



Рисунок 3. Основні етапи планування сталого розвитку міської мобільності Харкова

Нижче наведено короткий огляд процесу виконання основних завдань кожного з вищезазначених етапів.

1. Створення робочої групи. Для забезпечення ефективної взаємодії з представниками ключових груп зацікавлених сторін на початковому етапі процесу планування було ініційовано створення робочої групи з розробки ПСММ м. Харкова. Основною метою створення робочої групи стало формування координаційного об'єднання представників органів місцевого самоврядування, представників різних організацій / установ / підприємств та команди експертів з питань розвитку транспорту та мобільності для успішної розробки ПСММ м. Харкова.

Представники робочої групи брали активну участь у технічних дискусіях, воркшоплах, тренінгах, семінарах, обговореннях та напрацюванні всіх складових ПСММ м. Харкова. Ефективне функціонування робочої групи забезпечило формування міцних, конструктивних і відповідальних відносин між різними сторонами процесу планування, унаслідок чого відбулося узгодження інтересів усіх його учасників.

Розпорядження міського голови щодо створення робочої групи з розробки ПСММ наведено в додатку 1 до цього документа.

2. Підготовка до планування. З метою дослідження вихідних умов для розробки і подальшого впровадження ПСММ м. Харкова було здійснено аналіз інсти-

¹ Глобальні цілі сталого розвитку. Доступ за посиланням: <https://www.un.org/uk/publications/peretvorennya-nashoho-svitu-poryadok-dennyu-u-sferi-staloho-rozvytku-do-2030-roku>

² Інформаційна платформа зі сталого розвитку ООН. Доступ за посиланням: <https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?page=view&type=400&nr=2375&menu=1515>

³ Указ Президента України від 30 вересня 2019 року № 722/2019 «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року». Доступ за посиланням: <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>

⁴ Закон України № 1678-VII від 16 вересня 2014 року «Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони». Доступ за посиланням: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1678-18#n2>

⁵ Розпорядження КМУ №430-р від 30 травня 2018 року «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». Доступ за посиланням: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

⁶ Розпорядження КМУ № 366-р від 14 квітня 2021 року «Про схвалення Національної стратегії зі створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року». Доступ за посиланням: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#Text>

⁷ Розпорядження КМУ № 360-р від 21 жовтня 2020 року «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року». Доступ за посиланням: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

⁸ Розробка Стратегії розвитку велосипедного руху. Доступ за посиланням: <https://mty.gov.ua/news/32469.html>

⁹ План дій зі сталого енергетичного розвитку і клімату м. Харкова до 2030 року. Доступ за посиланням: <https://inkharkiv.com/documents/>

¹⁰ Стратегічні програми розвитку міста Харкова. Доступ за посиланням: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/dokumenty/important-docs.html>

¹¹ Посібник з розробки планів сталого міської мобільності. Доступ за посиланням: <https://changing-transport.org/publications/developing-sustainable-urban-mobility-plans/sumps/>

¹² Наставови з розробки та виконання Плану сталого міської мобільності. 2-е видання, 2019. Доступ за посиланням: <https://www.elis.org/mobility-plans/section-2-developing-and-implementing-sustainable-urban-mobility-plan>

¹³ Наставови з розробки та виконання Плану сталого міської мобільності. 1-е видання, 2014. Доступ за посиланням: https://www.elis.org/sites/default/files/sump_guidelines_en.pdf

¹⁴ Інструментарій ПСММ. Анотований посібник з розробки планів сталого міської мобільності (ПСММ). Посібник з розробки ПСММ для країн, що розвиваються, та країн з перехідною економікою, 2020. Доступ за посиланням: https://changing-transport.org/wp-content/uploads/2020_annotated_outline_sump.pdf

туційних спроможностей, особливостей нормативно-правового регулювання та стратегічного бачення щодо розвитку транспорту і мобільності на національному і місцевому рівнях.

Окремим компонентом аналізу стала оцінка ступеня інтеграції принципів сталого розвитку до поточних стратегій та планів міського розвитку Харкова (зокрема, програм розвитку транспорту, просторового розвитку тощо). Упродовж виконання зазначених робіт також було проаналізовано рівень обізнаності ключових зацікавлених осіб щодо принципів сталого розвитку.

У результаті проведеної роботи було визначено вихідні умови та можливості для розробки і подальшого впровадження ПСММ у Харкові. Крім того, у представників ключових зацікавлених сторін процесу планування було сформовано чітке розуміння необхідності відновлення та розвитку міської мобільності Харкова відповідно до принципів сталого розвитку.

Завдяки виконанню вищезазначених завдань відбулася ефективна підготовка до процесу планування сталого розвитку міської мобільності в Харкові. Результати виконання зазначеного етапу робіт було представлено у звітних матеріалах проекту з розробки ПСММ м. Харкова, у той час як ключові висновки було використано під час підготовки цього документа.

3. Аналіз поточного стану мобільності. Аналіз поточного стану системи мобільності Харкова було здійснено в розрізі піших пересувачів, мікромобільності, громадського і індивідуального транспорту та зовнішнього транспортного сполучення міста.

Для дослідження транспортного попиту в Харкові вперше було проведено комплексне обстеження мобільності в довоєнний період (упродовж вересня-грудня 2021 року). Від початку повномасштабного вторгнення російської федерації на територію України функціонування транспортної системи Харкова зазнало значних змін. З метою дослідження цих змін результати аналізу поточного стану мобільності довоєнного періоду було актуалізовано шляхом використання доступної для цих цілей інформації періоду воєнного стану.

Завдяки ґрунтовному аналізу особливостей функціонування транспортної системи довоєнного періоду і періоду воєнного стану було здійснено оцінку її сильних та слабких сторін, а також ідентифіковано перелік викликів і можливостей для подальшого розвитку. Результати аналізу поточного стану транспортної системи і мобільності відображено в другому розділі цього документа.

4. Визначення візії і пріоритетів. На основі результатів аналізу стратегічних документів та функціонування транспортної системи і мобільності було визначено візію та пріоритети сталого розвитку міської мобільності Харкова. Визначена візія окреслила амбітну мету сталого розвитку міської мобільності Харкова в довгостроковій перспективі, а пріоритети – ключові його напрямки. Детальний опис визначених візії та пріоритетів сталого розвитку міської мобільності Харкова представлено в третьому розділі цього документа.

5. Встановлення цілей. На основі визначеної візії, пріоритетів і результатів оцінки поточного та перспективного стану функціонування транспортної системи міста було встановлено цілі сталого розвитку міської мобільності для кожного з визначених п'яти пріоритетів ПСММ м. Харкова.

Загалом було встановлено дев'ятьнадцять цілей для п'яти пріоритетів сталого розвитку міської мобільності Харкова. Перелік визначених цілей конкретизував візію і кожен зі встановлених пріоритетів. Досягнення встановлених цілей варто вважати індикаторами ефективності впровадження ПСММ м. Харкова. Більш детальний опис визначених цілей також представлено в третьому розділі цього документа.

6. Розробка сценаріїв і пакету заходів. З метою дослідження різних варіантів розвитку транспортної системи та мобільності було сформовано та проаналізовано песимістичний, реалістичний та оптимістичний сценарії. Для кожного з розглянутих сценаріїв було формалізовано їх характерні особливості, перелік основних припущень, а також здійснено порівняльну оцінку. За результатами порівняльної оцінки було прийнято рішення про доцільність подальшої розробки заходів для сталого відновлення та розвитку міської мобільності Харкова відповідно до реалістичного сценарію.

Збір ідей щодо заходів для сталого відновлення та розвитку міської мобільності Харкова здійснювався під час технічних дискусій, воркшопів, тренінгів, семінарів, робочих нарад, що проводилися впродовж всього періоду розробки ПСММ. Для консолідації всіх згенерованих ідей і остаточного визначення переліку заходів ПСММ м. Харкова було організовано воркшоп у форматі «світового кафе», у якому взяли участь представники основних груп зацікавлених сторін процесу планування.

Перелік визначених заходів окреслив шлях досягнення встановлених цілей, пріоритетів і візії сталого розвитку міської мобільності Харкова. Кожен захід було деталізовано шляхом визначення орієнтовного періоду впровадження (коротко-, середньо- та довгострокова перспектива) та категорії заходу, до якої він належить (зокрема, інфраструктура; управління та організація; моніторинг і аналіз даних; розвиток організаційних спроможностей; промоція). Опис проаналізованих сценаріїв та перелік визначених заходів сталого відновлення та розвитку міської мобільності Харкова представлено в четвертому розділі цього документа.

7. Оцінка пропонування заходів. Оцінка заходів ПСММ м. Харкова здійснювалася комплексно. У першу чергу оцінка заходів здійснювалася за допомогою мультимодальної транспортної моделі Харкова, що також була розроблена під час підготовки ПСММ. У ході оцінки було проаналізовано основні показники ефективності функціонування транспортної системи до і після впровадження визначених заходів ПСММ м. Харкова.

У результаті проведеної оцінки було встановлено, що після впровадження визначеного переліку заходів буде спостерігатися підвищення попиту на послуги громадського транспорту, збільшення швидкості руху та зменшення часу пересування громадським транспортом. Другим кроком аналізу заходів ПСММ м. Харкова стало визначення орієнтовної вартості їх упровадження, а також ідентифікація можливих джерел фінансування. Ключові висновки щодо отриманих результатів комплексної оцінки заходів сталого відновлення та розвитку міської мобільності Харкова було використано під час підготовки цього документа.

8. Розробка системи моніторингу і концепції комунікації. Для контролю та оцінки ефективності впровадження заходів ПСММ м. Харкова було розроблено відповідну систему моніторингу. Показники ефективності для моніторингу впровадження заходів ПСММ м. Харкова визначалися з урахуванням необхідності відстеження прогресу в досягненні попередньо визначених цілей, пріоритетів і візії сталого розвитку міської мобільності.

Для низької кількості показників ефективності було визначено їх базове значення з метою забезпечення зручності відстеження досягнутих змін у функціонуванні транспортної системи міста впродовж наступних років. Крім того, відповідні рекомендації щодо методики збору і регулярності аналізу показників ефективності впровадження заходів також було напруховано в рамках розробки ПСММ м. Харкова. Опис розробленої системи моніторингу представлено в п'ятому розділі цього документа.

Наскрізним компонентом планування сталого розвитку міської мобільності Харкова було активне залучення представників різних груп зацікавлених сторін. Конструктивна та ефективна комунікація відбувалася з учасниками процесу планування впродовж всього періоду розробки ПСММ. У процесі розробки ПСММ м. Харкова проводилися технічні дискусії, воркшопи, семінари, робочі наради та інтерв'ю з різними учасниками процесу планування.

З метою забезпечення ефективного впровадження ПСММ м. Харкова також було розроблено відповідні рекомендації щодо проведення комунікаційних заходів на наступних етапах розвитку системи міської мобільності. Ключові висновки стосовно цього питання було використано під час підготовки ПСММ.

9. Підготовка до затвердження та фінансування. Всі результати, що були отримані впродовж виконання перших восьми етапів планування сталого розвитку міської мобільності Харкова було зібрано і викладено у відповідних розділах ПСММ. Представники основних груп зацікавлених сторін брали активну участь у підготовці ПСММ, починаючи з моменту розробки структури і до фіналізації кожного з підрозділів цього документа.

Особливу увагу підготовці ПСММ було приділено представниками Департаменту інфраструктури, Департаменту містобудування та архітектури, Департаменту будівництва та шляхового господарства, Департаменту міжнародного співробітництва. Паралельно з розробкою ПСММ проводилися технічні наради за участі експертів проекту та представників вищезазначених департаментів для підготовки до затвердження та впровадження цього документа. Як наслідок, після завершення підготовки фінальної версії ПСММ м. Харкова, представники органів місцевого самоврядування мали чітке розуміння щодо його впровадження. З окремими рекомендаціями щодо цього питання можна ознайомитися у п'ятому розділі цього документа.

10. Управління впровадженням. Після затвердження ПСММ м. Харкова перед представниками органів місцевого самоврядування постане важливе завдання щодо його впровадження. Для виконання цього завдання працівники структурного підрозділу / підрозділів, відповідальних за впровадження тих чи інших заходів, мають узгодити спільний порядок дій. Функціональні ролі, підхід щодо координації процесу, концепція звітності та інші важливі аспекти мають бути визначені для

кожного з упроваджуваних заходів. Варто зазначити, що загальна стратегія управління має бути гнучкою для забезпечення можливості її адаптації до актуальних умов реалізації заходів.

11. Моніторинг, адаптація і комунікація. Важливою складовою подальшого впровадження заходів є збір та аналіз інформації щодо актуальних показників ефективності функціонування транспортної системи, готовності ключових зацікавлених сторін до сприйняття можливих змін та оцінки наслідків. У зв'язку з цим як на етапі впровадження, так і після реалізації заходів перед представниками органів місцевого самоврядування постане завдання щодо актуалізації показників функціонування транспортної системи, проведення опитувань/інтерв'ю з представниками ключових груп зацікавлених сторін. На підставі отриманої інформації буде створено підґрунтя для відстеження прогресу у впровадженні заходів ПСММ Харкова та ефективної адаптації цього процесу в разі потреби.

12. Аналіз отриманих результатів. Виклики, уроки та досягнуті результати мають бути зафіксовані та проаналізовані представниками органів місцевого самоврядування. Цей етап робіт допоможе оцінити ефективність впровадження заходів, ступінь досягнення цілей, пріоритетів і візії сталого розвитку міської мобільності Харкова. Крім того, на підставі результатів аналізу представники органів місцевого самоврядування зможуть визначити можливості для подальшого удосконалення підходів до планування і впровадження заходів сталого відновлення та розвитку міської мобільності Харкова.

Послідовне виконання всіх вищезазначених етапів забезпечить створення всіх необхідних передумов для ефективного функціонування системи міської мобільності Харкова, а також сприятиме її подальшому сталому розвитку.

1.3. Основні засвоєні уроки

Процес розробки ПСММ м. Харкова супроводжувався низкою різних викликів через постійні зміни, що відбувалися як у місті, так і в країні в цілому впродовж 2020-2024 рр. Непохитне прагнення всіх учасників розробки ПСММ Харкова успішно завершити цей процес забезпечило можливість пошуку і знаходження раціональних рішень у відповідь на ці виклики.

Як наслідок, Харків отримав важливий план сталого розвитку мобільності. Водночас усі учасники процесу розробки ПСММ засвоїли важливі уроки зі стратегічного транспортного планування та менеджменту, основні з яких коротко описано нижче.

1. Збір та аналіз даних. Процес розробки ПСММ м. Харкова розпочався восени 2020 року і тривав майже до кінця 2024 року. Слід зазначити, що роботу над цим документом було призупинено з квітня 2022 року до серпня 2023 року через повномасштабне вторгнення російської федерації в Україну.

У зв'язку із цим різні масиви даних щодо функціонування транспортної системи міста було зібрано в різні періоди. Завдяки належному зберіганню даних, зібраних впродовж різних періодів планування, усі учасники проекту мали доступ до них і процес аналізу та актуалізації цих даних не був ускладнений.

Таким чином, при здійсненні довгострокового транспортного планування важливим є приділення достатньої уваги питанню належного зберігання даних і присутності в команді проекту фахівця, відповідального за цей процес.

2. Залучення зацікавлених сторін. Через виклики, пов'язані з пандемією COVID-2019, та безпекові ризики воєнного стану більшість робочих зустрічей, воркшопів, публічних обговорень та інших комунікаційних заходів було організовано в онлайн-форматі.

З метою підвищення рівня залученості всіх сторін до процесу планування важливою складовою майже кожного з онлайн заходів стало використання інтерактивних засобів комунікації (прийняття рішень шляхом голосування в режимі реального часу, створення хмар ключових ідей, проведення анкетування в режимі реального часу, використання форм швидкого зворотного зв'язку тощо).

Як наслідок, процес планування розвитку міської мобільності Харкова відбувався у дружній та жвавій атмосфері, що позитивно вплинуло на отримані результати.

3. Розвиток організаційних спроможностей. Наскрізним компонентом процесу планування сталого розвитку мобільності Харкова став розвиток компетенцій представників міської ради та комунальних транспортних підприємств.

Для підвищення рівня обізнаності представників міської ради та комунальних транспортних підприємств Харкова з питань сталого розвитку міської мобільності було організовано і проведено низку нарад і технічних дискусій, під час яких здійснювався обмін знаннями і кращим національним та міжнародним досвідом транспортного планування.

Крім того, для більш детального обговорення питань щодо принципів післявоєнної відбудови та розвитку транспортної інфраструктури; методів планування перспективного розвитку систем громадського, мікромобільного, вантажного транспорту; підходів до аналізу та оцінювання ефективності проектів транспортних систем було організовано і проведено відповідні тренінги для представників міської ради та комунальних транспортних підприємств Харкова.

У ході проведення тренінгів було виявлено, що найбільш очікуваною інформацією, яку хотіли б отримати представники міської ради та комунальних транспортних підприємств Харкова під час їх відвідування, є приклади практичного впровадження найбільш перспективних рішень з розвитку транспортної системи. Цінною для ознайомлення інформацією, на думку зацікавлених сторін, є дані щодо передумов упровадження, ресурсного забезпечення, тривалості реалізації, залучених сторін / партнерів, перспективних моделей співпраці, отриманих результатів від імплементації проектних рішень.

Прагнення отримати ґрунтовне розуміння та практичні рекомендації щодо впровадження найбільш ефективних рішень з удосконалення функціонування транспортної системи міста стали індикатором зацікавленості і готовності представників міської ради та комунальних транспортних підприємств Харкова до подальшої реалізації ПСММ м. Харкова.

У зв'язку із цим з метою забезпечення зацікавленості ключових осіб, які в подальшому будуть упроваджувати розроблений ПСММ, важливо в процесі його розробки приділяти достатню увагу не лише пошуку відповіді на запитання: «Який захід варто впровадити для удосконалення системи міської мобільності?», «Коли буде існувати можливість його впровадження?» «Хто міг би бути відповідальний за моніторинг впровадження пропонування заходів?», а також обговорити можливі варіанти реалізації пропонування рішень і знайти відповідь на запитання: «Яким чином можна впровадити пропонування заходів?».

Інтегрований розгляд та обговорення заходів ПСММ м. Харкова у форматі «від ідеї до впровадження» забезпечать надійне підґрунтя для подальшої реалізації запланованих рішень.

4. Транспортне моделювання. Одним з важливих завдань, що було виконано під час розробки ПСММ м. Харкова, стала розробка мультимодальної транспортної моделі Харкова. З метою урахування змін, що постійно відбувалися в місті впродовж 2020–2024 рр., виконання цього завдання було розділено на два етапи.

На першому етапі було розроблено базову версію транспортної моделі, що дозволила відобразити основні показники мобільності населення під час довоєнного періоду. Другий етап розробки транспортної моделі був присвячений створенню прогнозованої версії транспортної моделі. Прогнозна версія транспортної моделі відобразила зміни, які вже відбулися в роботі транспорту станом на момент фіналізації розробки ПСММ м. Харкова. Крім того, прогнозна версія транспортної моделі відобразила зміни, які можуть відбутися в місті впродовж наступних років з урахуванням переліку припущень, визначених на етапі сценарного планування, і пропонування заходів з удосконалення міської мобільності Харкова.

Завдяки створенню базової та прогнозованої версії транспортної моделі представники міської ради і комунальних транспортних підприємств Харкова отримали можливість здійснювати комплексний аналіз і порівняльну оцінку оптимізаційних рішень з удосконалення роботи транспорту в місті, а також обґрунтовувати доцільність і пріоритетність упровадження тих чи інших заходів.

У подальшому транспортна модель Харкова зможе використовуватися представниками міської ради і комунальних транспортних підприємств Харкова як зручний інструмент транспортного планування для удосконалення транспортної системи міста. Таким чином, використання інструментарію транспортного моделювання показало свою ефективність під час розробки ПСММ м. Харкова, а також створило підґрунтя для підвищення ефективності управління та моніторингу розвитку міської мобільності в майбутньому.

5. Горизонт планування і моніторинг. Упродовж розробки ПСММ м. Харкова період воєнного стану не був завершений. Відповідно існувала необхідність у тому, щоб забезпечити довготривалість та актуальність пропонування заходів зі сталого відновлення та розвитку мобільності Харкова. Усвідомлюючи цей виклик, горизонт планування розвитку міської мобільності Харкова було розширено, і він становить не 10 років, як зазвичай, а майже 25 років.

Заходи ПСММ м. Харкова було розроблено з урахуванням можливості їх упровадження до 2050 року. Крім того, для забезпечення можливості актуалізації пропонування заходів рекомендації щодо періодичного перегляду та оновлення

ПСММ м. Харкова було розроблено і надано представникам міської ради і комунальних транспортних підприємств.

Таким чином, визначення раціонального горизонту планування і розробка ефективної системи моніторингу для актуалізації і впровадження пропонування заходів є важливими завданнями, які потребують уваги під час планування сталого розвитку міської мобільності.

Отримані під час розробки ПСММ м. Харкова уроки можуть бути корисними для фахівців з транспортного планування при вирішенні стратегічних завдань щодо розвитку сталого міської мобільності в майбутньому. Вони сприятимуть кращому розумінню ефективних підходів, допоможуть знайти раціональні рішення у відповідь на можливі виклики та вдосконалити процеси планування та впровадження транспортних та інфраструктурних проектів.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ТА МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ ХАРКОВА

1.1. Демографічна структура, показники зайнятості та економічний потенціал Харків – друге за розміром і чисельністю населення місто України. Це важливий науковий, промисловий, культурний та адміністративний центр, що розташований на північному сході країни.

Завдяки зручному географічному розташуванню Харків протягом століть формував свій економічний потенціал і розвивав систему транспортних комунікацій. Результатом цього розвитку стало утворення розгалуженої мережі транспортних зв'язків міста. Територія м. Харкова охоплює близько 350 км² і вона розподілена на 9 адміністративних районів, а саме:

- Шевченківський;
- Київський;
- Салтівський;
- Немишлянський;
- Індустріальний;
- Слобідський;
- Основ'янський;
- Новобаварський;
- Холодногірський.

Станом на початок 2022 року населення Харкова становило близько 1,42 мільйони осіб¹⁵. Демографічна структура міста відображала загальні тенденції, характерні для великих урбанізованих центрів України. Починаючи з 1990 року, спостерігалася поступове зменшення населення, обумовлене негативним природним приростом та міграційними процесами. Однак від початку 2010 року темпи зменшення населення дещо знизилися і становили в середньому 6 411 осіб за рік, або 0,45 %.

Динаміку зміни кількості населення Харкова протягом 2011–2022 рр. представлено на рисунку 4.

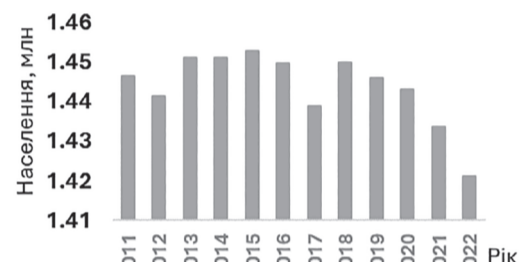


Рисунок 4. Динаміка зміни кількості населення м. Харкова

За гендерним складом, 54 % населення Харкова становлять жінки, а 46 % – чоловіки. Ця тенденція відповідає загальнонаціональним трендам.

За віковими показниками населення Харкова розподілено таким чином:

- 59 % – особи працездатного віку;
- 23 % – пенсіонери;
- 18 % – діти та підлітки.

Графічну інтерпретацію розподілу населення Харкова за віком і гендерною ознакою наведено на рисунку 5.

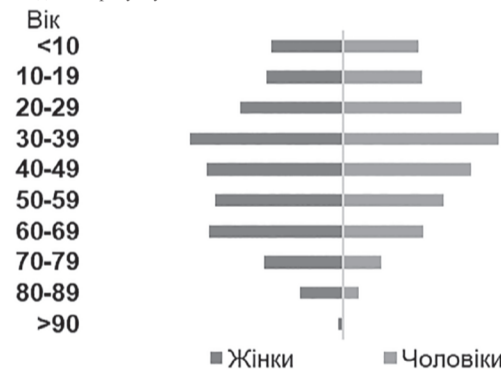


Рисунок 5. Статеві-віковий розподіл населення м. Харкова

У результаті аналізу розселення населення за адміністративними районами міста встановлено, що найбільш густонаселеними районами є Шевченківський, Київський, Салтівський та Холодногірський райони.

Вищезазначені райони розташовані поблизу центральної частини міста та вздовж основних транспортних артерій. Просторовий розподіл чисельності населення Харкова представлено на рисунку 6.



Рисунок 6. Просторовий розподіл чисельності населення м. Харкова

Навряд великої кількості осіб працездатного віку в Харкові створила сприятливі передумови для економічного розвитку міста.

Основа виробничого потенціалу міста становлять підприємства високотехнологічних галузей: енергомашинобудування, електротехнічної промисловості, транспортного та сільсько-господарського машинобудування, приладобудування, радіоелектроніки, авіакосмічної промисловості. Продукція харківських підприємств відома в Україні і за

¹⁵ Статистичний щорічник «Харківська область у 2019 році» Головного управління статистики у Харківській обл.

її межами.¹⁶ Відповідно до інформації наданої представниками ХМР, частка задіяних у промисловому комплексі міста осіб становить близько 35 %.

Загалом серед основних сфер зайнятості населення можна виділити такі:

- переробна промисловість (23,4 %);
- оптова і роздрібна торгівля (17,6 %);
- охорона здоров'я (12,4 %);
- освіта (11,4 %);
- транспорт (5,7 %);
- постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря (4,8 %);
- будівництво (4,6 %);
- інші сфери зайнятості (20,1 %).

У результаті проведеного аналізу встановлено, що найбільша кількість робочих місць зосереджена у Шевченківському, Київському та Слобідському районах.

Просторовий розподіл кількості робочих місць у Харкові представлено на рисунку 7. Станом на 2021 рік середній рівень безробіття в Харкові та області становив приблизно 7 %¹⁷ та був нижчим порівняно із загальноукраїнським показником, який знаходився на рівні 9,1 %. Така тенденція свідчила про баланс попиту і пропозиції на ринку праці Харкова.



Рисунок 7. Розподіл кількості робочих місць у Харкові

Російська агресія проти України суттєво вплинула на демографічний та економічний розвиток Харкова. Перш за все активізувалися процеси внутрішньої та зовнішньої міграції, які досягли пікового рівня на початку повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну (лютий – березень 2022 року).

Відповідно до інформації Харківської обласної військової адміністрації, з лютого 2022 року велика кількість мешканців Харкова була евакуйована через активні бойові дії. За приблизними оцінками в березні 2022 р. кількість мешканців Харкова налічувала близько 400 тисяч осіб¹⁸.

У зв'язку зі зниженням інтенсивності бойових дій в Україні та деокупацією територій на півночі Харківської області протягом весняно-літнього періоду 2022 року мешканці міста почали повертатися до міста. Протягом весняно-літнього періоду 2022 року майже 2 тис. осіб повернулося до Харкова щодня.

Разом із цим Харків став прихистком для значної кількості внутрішньо переміщених осіб (ВПО). Згідно з даними Департаменту соціальної політики ХМР¹⁹, станом на 01.09.2022 в Харкові зареєструвалося 116 140 ВПО. Також спостерігалася чітка тенденція до збільшення їх кількості.

Як наслідок, на кінець вересня 2022 року Харків відновив свій статус міста-мільйонника²⁰. А у 2023 році чисельність населення Харкова досягла рівня 1,2–1,3 млн мешканців²¹.

Повномасштабне вторгнення російської федерації в Україну також вплинуло на розвиток підприємництва та викликало зміни на ринку праці Харкова.

З початком збройної агресії багато підприємств були змушені припинити свою діяльність або скоротити виробництво через бойові дії, руйнування інфраструктури та евакуацію населення.

Унаслідок цього багато постійних і тимчасових мешканців міста були змушені шукати нові місця для роботи. Це стало причиною зменшення кількості працевлаштованих осіб та зростання рівня безробіття в місті.

З урахуванням поточної ситуації та перспективних планів відновлення міста можна зазначити, що подальший соціально-економічний розвиток Харкова в першу чергу буде залежати від тривалості збройної агресії російської федерації проти України та інтенсивності ракетних та артилерійських обстрілів міста.

Стабілізація безпекової ситуації в місті стане ключовим катализатором повернення постійного населення та відновлення роботи промислових і торгових підприємств.

За умов стабільної безпекової ситуації Харків буде мати можливість розпочати масштабне відновлення та модернізацію об'єктів житлового і промислового фонду, соціальної і критичної інфраструктури, у тому числі об'єктів транспорту і шляхового господарства. Ці кроки будуть сприяти прагненню населення мешкати і працювати в Харкові.

Економічний потенціал міста. Протягом останніх років бюджет Харківської міської територіальної громади залишався збалансованим, що стало можливим завдяки заложенню роботи системи муніципального управління, міжнародній підтримці та ефективному використанню внутрішніх ресурсів. Місто й надалі продовжує виконувати свої фінансові зобов'язання перед кредиторами, що є індикатором надійності для інвесторів і міжнародних фінансових установ.

За останні кілька років дохідна частина бюджету міста змінювалася під впливом соціально-економічних, геополітичних та інших факторів. Не зважаючи на низку викликів, з якими місто зіткнулося за час пандемії COVID-19 та повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну, Харків продовжив демонструвати свою фінансову стійкість і забезпечувати належне функціонування всіх галузей міського господарства.

Дані про доходи та видатки бюджету Харківської міської територіальної громади представлено на рисунку 8²².

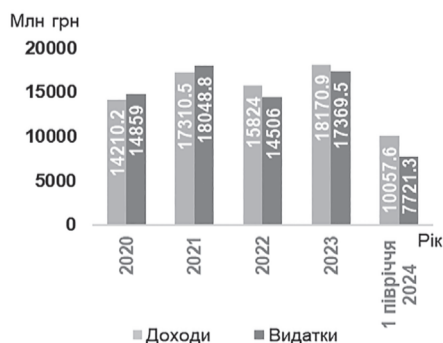


Рисунок 8. Доходи та видатки бюджету Харківської міської територіальної громади

У 2020 році під час пандемії завдяки надходженням до бюджету понад 14 мільярдів гривень місто підтримувало основні функції, а дефіцит бюджету становив близько 5 %.

Наступного 2021 року доходи Харкова зросли майже на 22 %, що свідчило про відновлення економіки. Проте дефіцит бюджету ще зберігався на рівні 4 %.

Через початок повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну у 2022 році рівень надходжень до бюджету Харківської міської територіальної громади зменшився майже на 9 %. Попри це місто продовжило фінансування найважливіших проєктів. Зокрема, на підтримку транспортної інфраструктури та міської мобільності у 2022 році було витрачено 14 % бюджету міста, а профіцит бюджету склав 8 %.

У 2023 році дохідна частина бюджету Харківської міської територіальної громади зростає на 15 % порівняно з 2022 роком. У цьому році бюджет теж був профіцитним – доходи перевищили видатки на 4 %. У 2023 році з бюджету витрачено на розвиток та підтримку транспортної інфраструктури понад 25 % ресурсів.

Протягом першого півріччя 2024 року також спостерігається динаміка зростання доходів Харкова пори існуючі виклики, що пов'язані з регулярними обстрілами міста. За 6 місяців 2024 року Харкову вдалося акумулювати понад 10 мільярдів гривень надходжень до бюджету. Такі показники свідчать про стійкий тренд зростання рівня доходів міста порівняно з попередніми періодами аналізу.

Станом на 2023 рік до бюджету міста надійшло 18 170,9 млн грн. Серед основних джерел поповнення бюджету слід виділити:

- **податок на доходи фізичних осіб** – 9 018,9 млн грн;
- **місцеві податки і збори** – 4 154,9 млн грн;
- **трансферти з державного бюджету** – 3 680,4 млн грн;
- **інші джерела доходу** (податок на прибуток підприємств, оренда комунального майна, плата за надання адміністративних послуг тощо) – 1 316,7 млн грн.

Структуру надходжень до бюджету Харкова станом на 2023 рік представлено на рисунку 9.



Рисунок 9. Структура надходжень до бюджету Харкова

Протягом 2023 року місто витратило 17 369,5 млн грн. Більшу частину коштів було спрямовано на відновлення та забезпечення функціонування критичної інфраструктури та інші потреби міського господарства, зокрема:

- **житлово-комунальне господарство** – витрати на ремонт житлового фонду, теплових і водопровідних мереж;
- **соціальну сферу** – видатки на освіту, охорону здоров'я та соціальне забезпечення, зокрема, на підтримку незахищених верств населення;
- **інфраструктурні потреби** – у 2023 році Харків виділив близько чверті бюджету на розвиток та підтримку транспортної інфраструктури, що свідчить про пріоритетність цього сектору для міста. Найбільш профінансованими напрямками цього сектору стали ремонт автомобільних доріг, відновлення функціонування громадського транспорту, підтримка роботи комунальних транспортних підприємств;
- **погашення боргових зобов'язань** – у 2023 році на погашення боргів та обслуговування кредитів місто виділило майже пів мільярда гривень, що демонструє його надійність і стабільність як бізнес-партнера.

Варто зазначити, що попри продовження воєнного стану, місту вдається залучати фінансування від міжнародних партнерів, таких як Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) та Світовий банк. У 2023–2024 роках Харків продовжив співпрацю з цими організаціями для фінансування проєктів з відновлення транспортної інфраструктури, реконструкції об'єктів теплопостачання та будівництва укриттів.

Міжнародні фінансові інституції також продовжують співпрацю з Харковом, надаючи кредити та гранти на відновлення міської інфраструктури (зокрема, оновлення парку рухомого складу громадського транспорту та модернізацію об'єктів транспортної інфраструктури).

Аналізуючи економічний потенціал Харкова можна стверджувати, що місто впевнено демонструє свою фінансову стійкість і здатність адаптуватися до нових реалій. Органи місцевого самоврядування ефективно використовують бюджетні ресурси, що дозволяє не лише підтримувати ключові сектори, але й фінансувати відновлення пошкодженої інфраструктури. Для міжнародних фінансових установ Харків залишається надійним партнером, який виконує свої фінансові зобов'язання та продовжує розвиватися.

2.2. Піші пересування і мікромобільність

Харків характеризується помірно вираженим рельєфом місцевості, а відстані від околиць до центру міста становить від 6 до 20 км. Значний рельєф спостерігається в напрямку Холодної гори, між берегом р. Харків (Журавлівка) та нагірною частиною центру, між Великою Данилівкою – Салтівкою та сел. Жуковського – Соколівкою, між Салтівкою та ХТЗ²³. Такі особливості місцевості сприяють розвитку пішохідного руху та мікромобільності.

Пішохідний рух є популярним серед мешканців Харкова. Водночас мікромобільні пересування здійснюються населенням переважно велосипедним транспортом для задоволення власних рекреаційних потреб.

Частка піших пересувань у структурі модального розподілу пересувань населення Харкова становить 27 %. Частка щоденних велосипедних пересувань населення коливається в межах 1 %²⁴. Зазначену інформацію представлено на рисунку 10.

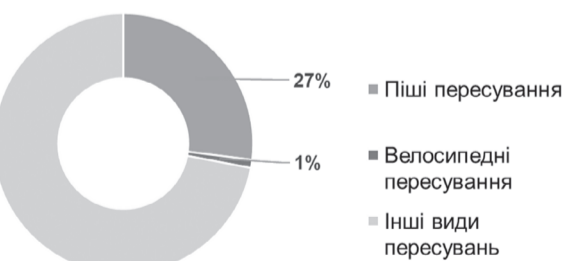


Рисунок 10. Частка піших та велосипедних пересувань населення м. Харкова

Характерні особливості розвитку інфраструктури для здійснення піших і мікромобільних пересувань представлено у цьому підрозділі.

Піші пересування. У Харкові більша частина об'єктів тяжіння населення, що здійснює піші пересування зосереджена в центральній частині міста. Це пояснюється історично сформованою структурою планування міста та особливостями його забудови.

Значний вплив на зростання попиту на піші пересування мала реконструкція об'єктів міського середовища протягом останнього десятиліття, зокрема набережної вздовж річки Лопань, Центрального парку культури і відпочинку, Молодіжного парку, саду ім. Т.Г. Шевченка, Саржиного Яру, Велозаводського скверу, скверу ім. Академіка Павлова, парку Машинобудівників, Журавлівського гідропарку; та ін.

Для забезпечення безпечних та комфортних пересувань пішоходів вулиці міста облаштовано відповідними переходами. Також з 2012 року в місті експлуатуються пішохідний міст, який обладнаний ліфтом для забезпечення безбар'єрного доступу для його використання маломобільними категоріями населення.

Одним з безпекових викликів для здійснення піших пересувань є недостатній рівень освітлення та застосування організаційних і технічних рішень щодо обладнання міських, призначених для організованого переходу пішоходами вулиць. На деяких пішохідних переходах спостерігається відсутність відповідної дорожньої розмітки, дорожніх знаків, об'єктів заспокоєння дорожнього руху, що в цілому знижує безпеку та зручність піших пересувань.

Водночас варто зауважити, що в місті регулярно встановлюються нові світлофорні об'єкти для регулювання пішохідного руху, у тому числі з можливістю включення пішохідної фази за викликом та пристроями звукового оповіщення.

Мікромобільність²⁵. Для здійснення мікромобільних пересувань у Харкові існують кільцева велосипедна доріжка довжиною 3 км, велосипедна доріжка вздовж Харківського шосе довжиною 7,63 км, велосипедні доріжки на території лісопаркової зони протяжністю 12,3 км, а також вело-пішохідна зона довжиною 1,9 км. Загальну схему існуючої велосипедної мережі Харкова представлено на рисунку 11.

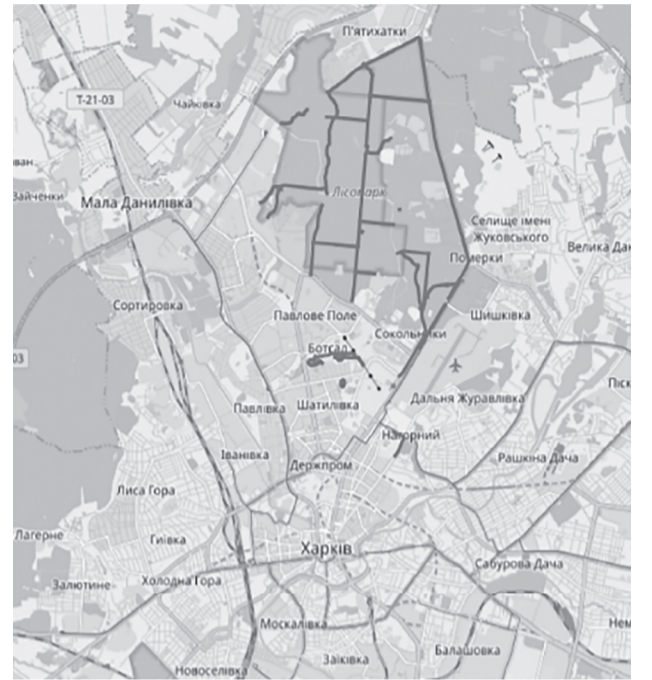


Рисунок 11. Схема існуючої велосипедної мережі Харкова

Результати аналізу існуючої схеми велосипедної мережі Харкова свідчать про її фрагментований характер і низький рівень інтеграції з житловими масивами та найбільшими об'єктами тяжіння населення, такими як станції метро і зупинки наземного громадського транспорту.

Крім того, існуюча мережа шляхів для здійснення мікромобільних пересувань не відповідає попиту. Про це свідчить те, що значна кількість користувачів велосипедного транспорту здійснює пересування тротуарами, тим самим порушуючи чинні Правила дорожнього руху та наражаючи пішоходів на небезпеку.

Питання облаштування просторів для тимчасового або довготривалого зберігання мікромобільного транспорту в місті також приділяється незначна увага. Зазвичай місця для паркування мікромобільного транспорту облаштовуються представниками бізнес-спільноти поблизу об'єктів їх комерційної діяльності за погодженням з відповідними департаментами ХМР.

Орендувати велосипедний транспорт для здійснення мікромобільних пересувань у Харкові можна лише в декількох стаціонарних пунктах прокату. Крім того, у 2018 році для населення Харкова став доступним сервіс спільного використання велосипедів «NextBike». Проте варто зазначити, що у травні 2021 року надання послуг зі спільного використання велосипедів було призупинено провайдером сервісу через внутрішню трансформацію бізнес-процесів компанії.

У зв'язку з обмеженим розвитком системи мікромобільності велосипед або інші легкі персональні транспортні засоби не розглядаються більшою частиною населення міста як альтернатива громадському транспорту або особистому автомобілю. Це у свою чергу стримує розвиток сталих пересувань у місті.

Усвідомлюючи існуючі виклики розвитку мікромобільності, у Харкові розпочався процес напрацювання відповідного стратегічного документа – Стратегії розвитку велосипедної інфраструктури. Зокрема, стратегією передбачено реалізацію низки оптимізаційних заходів для вдосконалення велосипедної інфраструктури як у центральній частині міста, так і в рекреаційних зонах Харкова.

З початком повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну серед основних змін, що відбулися у функціонуванні системи мікромобільності та піших пересувань, можна виділити:

- зниження інтенсивності руху мікромобільних транспортних засобів;
- збільшення середньої довжини і часу здійснення піших пересувань.

Період воєнного стану значно ускладнив функціонування всієї транспортної системи міста, зокрема роботу громадського транспорту. Тому серед альтернативних способів здійснення щоденних пересувань мешканці Харкова почали надавати перевагу пішохідному руху.

Ураховуючи існуючі тенденції повернення населення до Харкова, а також перспективу демографічного розвитку міста, можна припустити, що в середньостроковій перспективі чисельність постійного населення міста досягне довоєнного рівня і запит на інфраструктуру для здійснення мікромобільності та піших пересувань буде зростати.

Завдяки досить сприятливим ландшафтним умовам, Харків має значний потенціал для реалізації амбітних планів щодо формування «зеленого каркасу» міста²⁶ з розвиненою мережею пішохідних і велосипедних маршрутів. Такі маршрути зможуть використовуватися мешканцями не лише для здійснення рекреаційних, а й ділових пересувань.

Завдяки застосуванню прогресивних інфраструктурних і планувальних рішень у Харкові існує можливість створення інтегрованої мережі шляхів для забезпечення комфортного пересування всіх учасників дорожнього руху, у тому числі пішоходів і користувачів мікромобільного транспорту. Реалізація таких заходів має здійснюватися з обов'язковим дотриманням принципів інклюзивності для забезпечення рівного доступу всіх категорій населення до об'єктів транспортної інфраструктури. Реалізація комплексу заходів щодо розвитку інфраструктури мікромобільності і піших пересувань дозволить збільшити частку сталих пересувань у Харкові. Ключові результати SWOT-аналізу системи піших пересувань і мікромобільності представлено у таблиці 1.

¹⁶ За даними Департаменту адміністративних послуг та споживчого ринку ХМР. Доступ за посиланням: <https://ppr.kharkiv.ua/ua/industrial-potential>.

¹⁷ Рівень безробіття за регіонами за даними Державної служби статистики України на порталі відкритих даних. Доступ за посиланням: <https://data.gov.ua/dataset/324841ad-9c5f-4817-8c6e-a633c711d4e3>.

¹⁸ Новинний ресурс: <https://www.sq.com.ua/ukr/novini/15.09.2023/xarkiv-nablizajetsya-do-dovojennoyi-kilkosti-ziteliv>.

¹⁹ Сайт Департаменту соціальної політики Харківської міської ради: <https://soczahist.kh.ua/2024/05/інформація-щодо-впо-у-м-харкові-станом-2/>.

²⁰ Заява голови Харківської обласної військової адміністрації О. Синегубова під час брифінгу в медіацентрі «Україна-Українформ» 31 січня 2023 року. Доступ за посиланням: <https://t.me/UkraineMediaCenterKyiv/4443>.

²¹ Заява голови Харківської обласної військової адміністрації О. Синегубова під час засідання членів Конресу місцевих і регіональних влад при Президентові України 14 вересня 2023 року. Доступ за посиланням: <https://www.president.gov.ua/news/pid-golovu-vannjam-andriya-yermaka-yidbulosya-zasidannya-prez-85625>.

²² Звіт про виконання бюджету Харківської міської територіальної громади за 2020–2024 роки. Доступ за посиланням: <https://www.city.kharkiv.ua>.

²³ Звіт про планування велосипедної мережі м. Харкова, 2021. Доступ за посиланням: <https://onedrive.live.com/?authkey=%21AMW92RaUdaq6fHg&cid=69507120F18E8DB3&id=69507120F18E8DB3%2197018&parId=69507120F18E8DB3%2196152&OneUp>.

²⁴ За даними обстеження мобільності Харкова за 2021 рік.

²⁵ Під мікромобільністю варто розуміти пересування, які здійснюються за використанням легкого персонального транспорту, що, зазвичай, може розвивати швидкість не більше ніж 25 км/год. До мікромобільних транспортних засобів варто відносити самокати/електросмокати, велосипеди та інші низькошвидкісні види транспорту. Institute for Transport and Development Policy. Доступ за посиланням: <https://www.itdp.org/multimedia/defining-micromobility/>.

²⁶ Концепція «Зелений каркас Харкова» (2018–2021). Доступ за посиланням: <https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/igor-terekhov-rozpoiv-pro-proekt-zeleniy-karkas-47738.html>.

Таблиця 1. SWOT-аналіз мікробільності і піших пересувальників

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> Потенціал для розвитку мікробільності як альтернативи особистому автомобілю. Наявність стратегічного документа з розвитку велосипедної інфраструктури. Упровадження заходів щодо популяризації використання велосипедного транспорту. Сприяння розвитку пішої інфраструктури. 	<ul style="list-style-type: none"> Автомобілецентричний розвиток інфраструктури. Наявність об'єктів пішої інфраструктури, облаштованих без урахування вимог інклюзивності. Наявність недостатньо освітлених ділянок вулиць, тротуарів та пішових переходів. Недостатній рівень розвитку мережі шляхів для здійснення пересувальників мікробільним транспортом. Недостатня кількість облаштованих місць для паркування мікробільних транспортних засобів.
Можливості	Виклики
<ul style="list-style-type: none"> Зниження рівня автомобілекористування завдяки розвитку інфраструктури для здійснення піших і мікробільних пересувальників. Розвиток активної мобільності шляхом модернізації пішових зон та покращення якості існуючої пішої інфраструктури. Громадські об'єднання велосипедної спільноти та представників маломобільних груп населення можуть сформувати позитивне сприйняття мешканцями інфраструктурних змін у місті. 	<ul style="list-style-type: none"> Продовження збройної агресії російської федерації проти України. Подальше зростання рівня автомобілізації населення. Фінансові та бюджетні обмеження на реалізацію проектів щодо розвитку інфраструктури для здійснення немоторизованих пересувальників. Урахування не всіх способів здійснення пересувальників при прийнятті управлінських рішень. Низький рівень політичного і соціального сприйняття потреби розвитку пішої інфраструктури та мікробільності.

2.3. Громадський транспорт

Система громадського транспорту Харкова є однією з найбільш розвинених в Україні. 51 % населення міста щоденно використовує громадський транспорт з метою задоволення власних потреб у пересуваннях²⁴. Частку пересувальників населення громадським транспортом у Харкові представлено на рисунку 12.

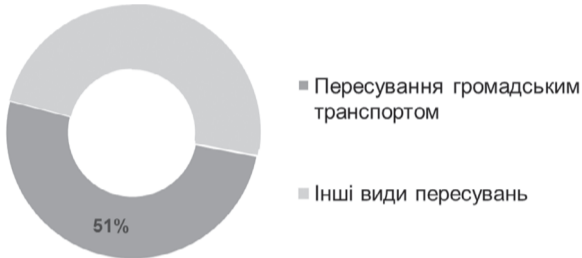


Рисунок 12. Частка пересувальників населення громадським транспортом у Харкові

Середньодобовий обсяг перевезень громадським транспортом у Харкові становить близько 1,3 млн пасажирів.

Середній час поїздки в громадському транспорті становить 23 хв., а середня відстань поїздки складає близько 10 км²⁴. При цьому жінки частіше використовують громадський транспорт (54 %) порівняно з чоловіками (46 %).

До складу системи громадського транспорту Харкова входять:

- підземний електротранспорт (метрополітен);
- наземний електротранспорт (тролейбуси, трамваї);
- наземний автомобільний транспорт (автобуси);
- канатна дорога.

Перші три з вищезазначених видів громадського транспорту відіграють ключову роль у задоволенні потреб населення міста в пересуваннях. Характерні особливості всіх видів громадського транспорту Харкова представлено в цьому підрозділі.

Підземний електротранспорт. Серед усіх видів громадського транспорту населення Харкова найчастіше використовує метрополітен. У структурі пересувальників населення громадським транспортом частка метрополітену становить 45 %.

Надання послуг з перевезень пасажирів метрополітеном здійснюється комунальним підприємством (КП) «Харківський метрополітен»

Мережа підземного електротранспорту Харкова складається з трьох ліній:

- Салтівська;
- Холодногірсько-Заводська;
- Олексіївська.

Схему ліній Харківського метрополітену наведено на рисунку 13.



Рисунок 13. Схема ліній метрополітену Харкова

Загальна протяжність ліній Харківського метрополітену становить 38,7 км. Загальна кількість станцій – 30 од.

Три пари станцій слугують вузлами для здійснення пересадки між різними лініями метрополітену, а саме: ст. м. «Майдан Конституції» – ст. м. «Історичний музей»; ст. м. «Університет» – ст. м. «Держпром»; ст. м. «Спортивна» – ст. м. «Метробудівник».

Лінії Харківського метрополітену проходять майже через усі райони міста, проте розподіл станцій між ними є нерівномірним:

- Шевченківський район – 9 од;
- Київський район – 7 од;
- Немишлянський район – 4 од;
- Слобідський і Холодногірський райони – по 3 од;
- Індустріальний район – 2 од;
- Основа́нський і Салтівський райони – по 1 од.

Станом на початок 2022 року в Слобідському районі Харкова було розпочато будівництво двох нових станцій метрополітену – ст. м. «Державінська» та ст. м. «Олекска».

Функціонування Харківського метрополітену забезпечується 2 електродепо (ТЧ-1 «Немишлянське» і ТЧ-2 «Салтівське») та 48 підстанціями енергопостачання. Середній рівень зносу основних засобів та об'єктів інфраструктури Харківського метрополітену становить 88,3 %. Для підвищення рівня технічної готовності

парку рухомого складу метрополітену КП «Харківський метрополітен» було заплановано будівництво 3-го електродепо ТЧ-3 «Олексіївське».

Парк рухомого складу Харківського метрополітену складається з 326 вагонів, рівень зносу яких становить 95,3 %.

Структура парку рухомого складу Харківського метрополітену та термін експлуатації вагонів представлено в таблиці 2.

Таблиця 2. Структура і термін експлуатації парку рухомого складу Харківського метрополітену (2022 р.)²⁷

Тип вагонів	Кількість, од.	Термін експлуатації, р.
Еж3/Ем508Т	100 / 40	46
81-717/81-714	56 / 84	37
81-718/81-719	17 / 24	29
81-7036/80-7037	2 / 3	6

Усі вестибюлі і платформи станцій Харківського метрополітену обладнано системами відеоспостереження для контролю й оперативного реагування на зміну пасажиропотоку. У нових вагонах метрополітену також функціонує відео-інформаційна система, що сповіщає про маршрут руху, назву наступної станції та варіанти здійснення пересадок.

Крім того, такі станції метрополітену, як «Олексіївська» (2010 року введення в експлуатацію) та «Перемога» (2016 року введення в експлуатацію) оснащені ліфтами для доступу маломобільних категорій населення.

Ураховуючи виклики і можливості функціонування Харківського метрополітену, керівництво КП постійно здійснює пошук шляхів для удосконалення якості надаваних послуг і забезпечення високого рівня комфорту та безпеки здійснення пасажирських пересувальників. Для цього підприємством здійснюється регулярне технічне обслуговування та поступова модернізація інфраструктури підземного електротранспорту.

Наземний електротранспорт. У Харкові наземний електротранспорт представлено трамвайним і тролейбусним видами транспорту.

Основною функцією наземного електротранспорту Харкова є забезпечення транспортного сполучення віддалених житлових районів із центром міста, станціями метрополітену та промисловими районами. У структурі пересувальників населення громадським транспортом частка наземного електротранспорту становить 31 % (17 % – тролейбус, 14 % – трамвай)²⁴.

У Харкові надання послуг з перевезень пасажирів на трамвайних маршрутах здійснюється КП «Салтівське трамвайне депо» та КП «Жовтневе трамвайне депо».

Надання послуг з перевезень пасажирів на тролейбусних маршрутах у Харкові здійснюється КП «Тролейбусне депо № 2», КП «Тролейбусне депо № 3», а також КП «Салтівське трамвайне депо» здійснює випуск тролейбусів зі збільшеним автономним ходом.

Маршрути наземного електротранспорту проходять через усі адміністративні райони м. Харкова. Найбільша щільність маршрутів наземного електротранспорту спостерігається в Немишлянському, Салтівському, Індустріальному та Шевченківському районах.

Станом на початок 2022 року тролейбусна мережа Харкова складалася з 32 маршрутів, а її протяжність становила 508 км. З 2020 року в місті було розпочато експлуатацію тролейбусів з автономним ходом, що дозволило з'єднати тролейбусним сполученням віддалені частини міста: Північну Салтівку, Жихор та П'ятихатки. Схему мережі тролейбусних маршрутів Харкова наведено на рисунку 14.



Рисунок 14. Схема тролейбусної маршрутної мережі Харкова

Трамвайна маршрутна мережа Харкова є однією з найстаріших та найбільш розгалужених в Україні. Станом на початок 2022 року вона складалася з 13 маршрутів загальною протяжністю 268,8 км.

Мережа трамвайних маршрутів забезпечує зручне сполучення між північними, центральними та південними районами міста. Схему мережі трамвайних маршрутів Харкова наведено на рисунку 15.



Рисунок 15. Схема трамвайної маршрутної мережі Харкова

На початок 2022 року загальна чисельність парку рухомого складу наземного електротранспорту Харкова становила 574 од. (273 од. трамваїв та 301 од. тролейбусів). Середній термін експлуатації трамвайних вагонів у Харкові – 34,8 роки, тролейбусів – 10 років.

Наявна кількість та стан парку рухомого складу наземного електротранспорту

дозволяють перевізникам забезпечувати середньодобовий випуск 185 од. трамвайних вагонів та 150 од. тролейбусів.

У результаті аналізу інфраструктури наземного електротранспорту було встановлено, що значна частина її компонентів потребує оновлення та/або модернізації. Насамперед потребує заміни 46,9 % трамвайних колій, 40,2 % контактної мережі трамваїв, 41,2 % контактної мережі тролейбусів, 52,7 % високовольтних кабельних мереж, а також значна частина обладнання та будівель тягових підстанцій.

Наземний автомобільний транспорт. Автобусна мережа Харкова представлена в більшості мікрорайонів міста і характеризується високою щільністю, розгалуженістю та доповнює мережу електротранспорту, забезпечуючи доступ до віддалених районів та передмістя. У структурі пересувальників населення громадським транспортом частка наземного автомобільного транспорту становить 24 %.

Станом на початок 2022 року маршрутна мережа наземного автомобільного транспорту Харкова складалася з 104 маршрутів (27 автобусних та 77 мікроавтобусних), а її загальна протяжність становила 1983 км (автобусних – 440 км, мікроавтобусних – 1543 км). Структуру парку рухомого складу наземного автомобільного транспорту Харкова формували автобуси великої та середньої місткості. Середньодобовий випуск рухомого складу на маршрути становив близько 700 од. транспортних засобів.

Схему мережі автобусних маршрутів Харкова наведено на рисунку 16.



Рисунок 16. Схема автобусної мережі Харкова

Станом на початок 2022 року в Харкові надання послуг з перевезення пасажирів наземним автомобільним транспортом здійснювалося приватними перевізниками. Після повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну переважна більшість приватних перевізників припинили свою діяльність у місті через безпекові виклики. У зв'язку із цим ХМР було прийнято рішення про створення на базі КП «Салтівське трамвайне депо» муніципального автопарку для задоволення потреб населення у пересуваннях наземним автомобільним транспортом. Наразі ключовим викликом функціонування муніципального автопарку є обмежена кількість автобусів (150 од.).

Канатна дорога є унікальною складовою транспортної системи Харкова. Вона поєднує вулицю Сумську з мікрорайоном Павлове Поле через Центральний парк та Саржин Яр. Довжина єдиного маршруту канатної дороги становить 1,385 км, час пересування – 18 хв. в одному напрямку.

У результаті аналізу функціонування транспортної системи Харкова можна стверджувати, що канатна дорога не відіграє важливу роль у забезпеченні транспортного обслуговування населення міста та використовується мешканцями переважно як альтернативний спосіб для здійснення короткотривалих рекреаційних пересувальників.

Соціальна інфраструктура громадського транспорту є важливою складовою функціонування транспортної системи міста. Доступність і зручність використання об'єктів соціальної інфраструктури має значний вплив на прийняття населенням рішення щодо здійснення пересування тим чи іншим видом громадського транспорту.

До основних компонентів соціальної інфраструктури громадського транспорту Харкова можна віднести мережу зупиночних пунктів, систему інформування пасажирів, мережу виділених смуг для пріоритетного руху громадського транспорту та інфраструктуру системи оплати проїзду.

Станом на початок 2022 року мережа зупиночних пунктів наземного громадського транспорту Харкова налічувала 1400 од. При цьому в радіусі 500-метрової доступності до зупинок наземного громадського транспорту мешкало приблизно 90 % населення. Схему розташування зупинок наземного громадського транспорту Харкова та зону їх 500-метрової пішої доступності представлено на рисунку 17.

Варто зазначити, що станом на початок 2022 року 67 % зупинок громадського транспорту було обладнано павільйонами очікування або навісами. Близько 1% зупинок громадського транспорту було обладнано електронними інформаційними табло, а інші мали мінімальне необхідне обладнання (майданчик для посадки/висадки пасажирів, знаки зупинки громадського транспорту, тощо).

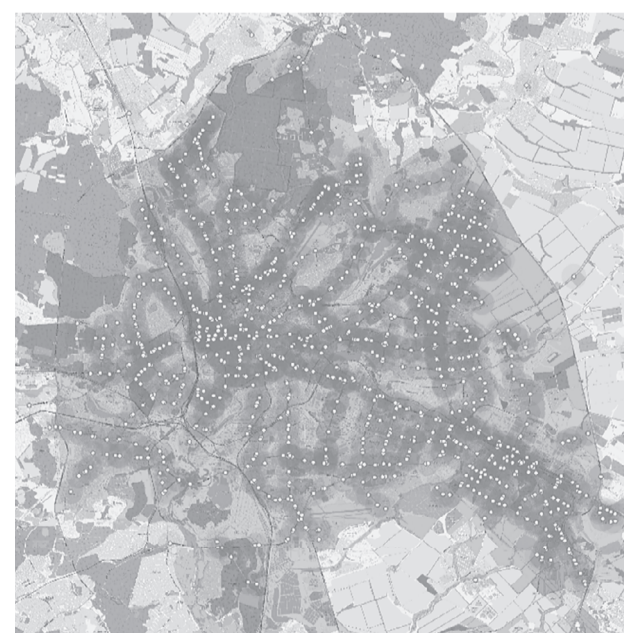


Рисунок 17. Зона 500-метрової доступності громадського транспорту

Станом на початок 2022 року в Харкові також було впроваджено автоматизовану систему диспетчерського управління наземним електротранспортом на базі КП «Міське електротранссервіс». З метою забезпечення ефективного функціонування цієї системи рухомий склад наземного електротранспорту було оснащено GPS-модулями. Дані про місце розташування рухомого складу передавалися до спеці-

²⁷ Звіт про управління КП «Харківський метрополітен» за 2021 рік.

алізованих сайтів та мобільних додатків, завдяки чому користувачі громадського транспорту мали можливість планувати свої поїздки.

Створення автоматизованої системи диспетчерського управління наземним електротранспортом дозволило комунальним перевізникам та органам місцевого самоврядування здійснювати оперативний контроль, проводити моніторинг та приймати ефективні управлінські рішення з метою забезпечення надійності та ефективності функціонування наземного громадського транспорту.

З метою організації пріоритетного руху наземного громадського транспорту в Харкові також запроваджено виділені смуги руху на вул. Олега Громаського, вул. Зброярській, вул. Герцена та пров. Ярмарковому. Смуги руху наземного громадського транспорту виділені дорожніми знаками і розміткою.

Станом на початок 2022 року оплати проїзд у громадському транспорті Харкова можна було готівкою, банківською картою та за допомогою системи «Електронний квиток», запровадження якого розпочалося наприкінці 2017 року. Схему розміщення 362 терміналів системи «Електронний квиток» у м. Харкові представлено на рисунку 18.

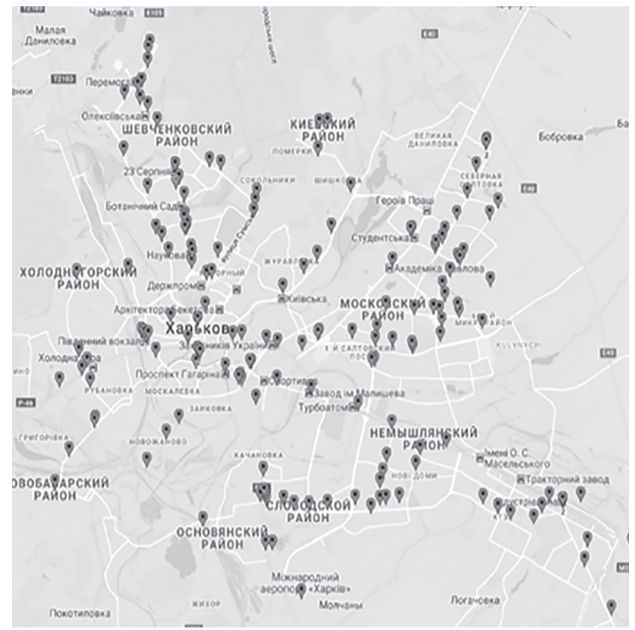


Рисунок 18. Схема розміщення терміналів системи «Електронний квиток» у Харкові

Відповідно до планів стратегічного розвитку транспортної системи міста передбачається, що в майбутньому система «Електронний квиток» стане зручним способом оплати проїзду, доступним на всіх видах громадського транспорту²⁸.

Збройна агресія російської федерації проти України суттєво вплинула на функціонування транспортної системи міста. Зокрема, КП «Харківський метрополітен» почав використовуватися як бомбоховище. Багато станцій метро були пристосовані для тимчасового перебування великої кількості людей, що негативно вплинуло на їх технічний стан.

Рухомий склад, тролейбусні та трамвайні лінії зазнали значних пошкоджень внаслідок обстрілів. Контактні мережі були пошкоджені або зруйновані. Рейкові шляхи також зазнали руйнувань. Все це призвело до унеможливлення курсування наземного електротранспорту на деяких ділянках вулично-дорожньої мережі міста.

Результати аналізу пошкоджень контактної мережі наземного електротранспорту і рухомого складу комунальних підприємств Харкова внаслідок воєнних дій представлено на рисунках 19.

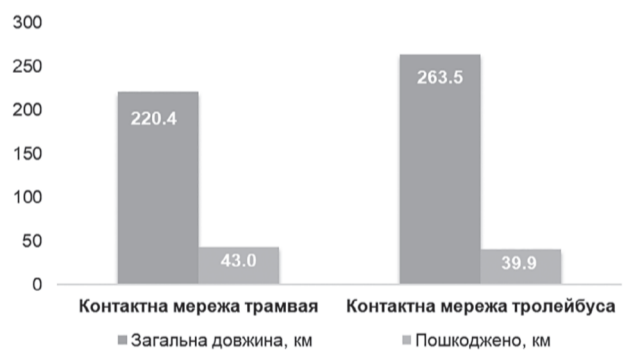


Рисунок 19. Довжина контактної мережі наземного електротранспорту з урахуванням наслідків воєнних дій у Харкові



Рисунок 20. Кількість рухомого складу громадського транспорту з урахуванням наслідків воєнних дій у Харкові

Значних пошкоджень також зазнали об'єкти соціальної інфраструктури громадського транспорту. Зокрема, протягом повномасштабного вторгнення російської федерації в Харкові було пошкоджено 115 зупиночних павільйонів громадського транспорту (76 скляних та 39 металевих). Зусиллями комунальних підприємств Харкова майже всі з них вже відремонтовано або замінено на нові.

Варто також зазначити, що перебої в електропостачанні, спричинені регулярними обстрілами Харкова російською федерацією, викликали необхідність частого перегляду та адаптації трас і графіків руху громадського транспорту на маршрутах.

Із запровадженням воєнного стану в країні, надзвичайно важливим питанням для міста стало забезпечення безпеки екіпажів і пасажирів громадського транспорту. Для вирішення цього питання в Харкові розпочався процес встановлення захисних споруд цивільного захисту — зупинки-укриття «Захист». Станом на початок вересня 2023 року в місті встановлено 14 зупинок-укриття «Захист». Карту розміщення встановлених зупинок-укриттів «Захист» зображено на рисунку 21.

Станом на 2024 рік місто потребує подальшого розгортання мережі захисних споруд цивільного захисту, а також розробки схем руху пасажирів та екіпажів громадського транспорту до найближчих об'єктів фонду захисних споруд.



Рисунок 21. Карта розміщення зупинок-укриттів «Захист» у Харкові

Ураховуючи потреби всіх категорій населення в транспортному обслуговуванні та складність ефективної організації цього процесу в умовах воєнного стану, органи місцевого самоврядування та комунальні підприємства Харкова використовують усі можливості для оперативної реалізації заходів з відновлення та модернізації об'єктів громадського транспорту і забезпечення належного рівня безпеки та якості послуг громадського транспорту.

Проте процес ліквідації пошкоджень окремих об'єктів інфраструктури громадського транспорту є досить тривалим і потребує співпраці з різними донорами та організаціями. Ключові результати SWOT-аналізу громадського транспорту Харкова представлено в таблиці 3.

Таблиця 3. SWOT-аналіз громадського транспорту

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> • Сполучення всіх мікрорайонів міста мережею громадського транспорту. • Розвинений міський електричний транспорт. • Висока частота руху громадського електротранспорту. • Поступове оновлення парку рухомого складу громадського транспорту з урахуванням потреб маломобільних категорій населення. • Можливість використання станцій метрополітену як укриттів для населення. 	<ul style="list-style-type: none"> • Застарілість рухомого складу та його пошкодження внаслідок повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну. • Незначна кількість виділених смуг для руху громадського транспорту. • Обмежена кількість муніципальних автобусів для перевезення пасажирів. • Відсутність централізованої системи оперативного управління та моніторингу роботи громадського транспорту. • Система інформування пасажирів потребує модернізації.
Можливості	Виклики
<ul style="list-style-type: none"> • Удосконалення маршрутної мережі. • Оновлення рухомого складу. • Упровадження диференційованої системи оплати проїзду. • Розширення мережі виділених смуг для руху громадського транспорту. • Удосконалення системи інформування пасажирів. • Упровадження інтелектуальної системи управління громадським транспортом. 	<ul style="list-style-type: none"> • Продовження збройної агресії російської федерації проти України. • Відновлення, модернізація та розвиток транспортної інфраструктури потребують значних капіталовкладень. Відсутність необхідної фінансової підтримки з боку міжнародних донорів може значно ускладнити процес відновлення та розвитку системи громадського транспорту. • Низький рівень соціального сприйняття заходів щодо змін, пов'язаних з розвитком системи громадського транспорту.

2.4. Індивідуальний транспорт

Індивідуальний моторизований транспорт є невід'ємною складовою транспортної системи Харкова. 21% населення міста щоденно використовує автомобілі з метою задоволення власних потреб у пересуваннях²⁹. Частку пересувань населення індивідуальним транспортом представлено на рисунку 22.



Рисунок 22. Частка пересувань населення Харкова індивідуальним транспортом

Одним з основних елементів інфраструктури, який використовується населенням під час здійснення пересувань індивідуальним транспортом, є вулично-дорожня мережа (ВДМ).

Структура ВДМ Харкова має радіально-кільцевий тип, основу якої формують магістральні вулиці, такі як просп. Аерокосмічний, просп. Героїв Харкова, просп. Льва Ландау, просп. Олександрівський, просп. Тракторобудівників, вул. Полтавський Шлях, вул. Сумська, вул. Гольдбергівська, Нетіченська наб та Гімнзійна наб., б-р Гончарівський. ВДМ Харкова представлено на рисунку нижче.

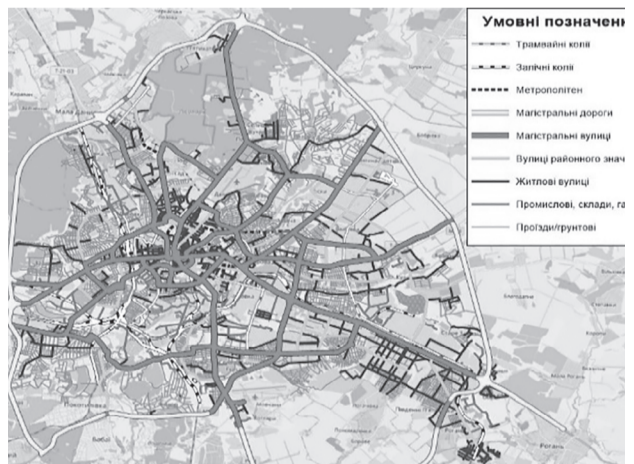


Рисунок 23. ВДМ Харкова

Радіально-кільцевий тип ВДМ Харкова має певні недоліки, що впливають на функціонування транспортної системи міста. Найбільш значущим недоліком є необхідність здійснення користувачами транспортної системи Харкова значної кількості транзитних поїздок через центральну частину міста, де пропускна здатність певних ділянок ВДМ (наприклад, вул. Григорія Сковороди, вул. Ярослава Мудрого, вул. Сумської, вул. Каразіна та ін.) майже повністю вичерпана.

Зважаючи на особливості історичної забудови та існуючі містобудівні вимоги можна стверджувати, що Харків має незначні можливості для збільшення пропускної

здатності ВДМ за рахунок розширення доріг або будівництва нових розв'язок. Крім того, використання традиційного підходу до вирішення завдання удосконалення умов для здійснення пересувань індивідуальним транспортом суперечить принципам сталого розвитку. Тому, для Харкова актуальним є надання переваги розробці заходів, упровадження яких дозволить покращити умови для здійснення сталих пересувань.

Аналіз ВДМ Харкова також показав, що на деяких ділянках (наприклад, на вул. Полтавський Шлях, вул. Університетській, вул. Греківській, вул. Гольдбергівській, вул. Молочній, вул. Москалівській, б-р Гончарівському та ін.) спостерігається однорівне розташування трамвайних колій посередній проїжджій частині. Наявність цього фактору є одним із чинників зниження безпеки та швидкості пересувань учасників дорожнього руху на ділянках ВДМ м. Харкова.

Станом на початок 2022 року в Харкові спостерігалася тенденція росту рівня автомобілізації населення. Діаграму зміни кількості реєстрацій легкових транспортних засобів у Харкові впродовж 2017–2021 рр. представлено на рисунку 24.

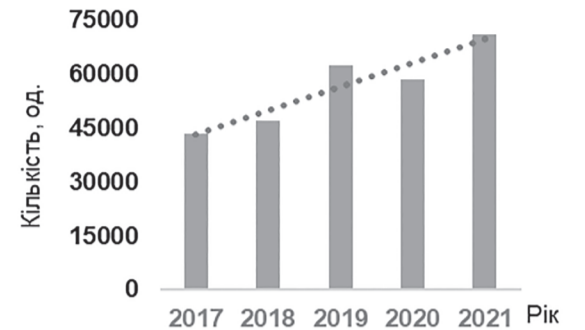


Рисунок 24. Кількість реєстрацій легкових транспортних засобів у Харкові

У зв'язку зі зростанням рівня автомобілізації населення попит на користування системами зберігання транспортних засобів також почав зростати.

Станом на початок 2022 року попит на місця для паркування індивідуального транспорту значно перевищував пропозицію. Як наслідок, у Харкові (особливо в центральній частині міста) досить часто спостерігається явище стихійного паркування транспортних засобів на крайніх смугах руху проїжджій частині, узбіччях вулиць та тротуарів, у тому числі з порушенням Правил дорожнього руху (ПДР).

Крім зниження пропускної здатності ділянок ВДМ, стихійне паркування індивідуального транспорту вплинуло на зниження рівня безпеки та комфорту пересувань усіх користувачів транспортної системи. Приклад стихійного розміщення транспортних засобів у центральній частині міста представлено на рисунку 25.



Рисунок 25. Стихійне паркування транспортних засобів у центральній частині Харкова

У відповідь на виклики, пов'язані з паркуванням автомобілів, на початку 2022 року органами місцевого самоврядування Харкова було реалізовано низку заходів з удосконалення відповідної інфраструктури. Зокрема, було ініційовано проєкт «Розробка схеми удосконалення системи паркування автомобілів у центральній частині міста Харкова»³⁰, у рамках якого було проведено дослідження попиту на місця для паркування, наявності інфраструктури та розроблено нові схеми паркування в облаштованих кишенях та вздовж проїжджій частин.

Також з метою удосконалення інфраструктури паркування на вул. Сумській (поблизу саду імені Т.Г. Шевченка) було введено в експлуатацію багаторівневий паркінг загальною місткістю 300 транспортних засобів.

Упровадження зазначених заходів дозволило покращити ситуацію з розміщенням індивідуального транспорту переважно в центральній частині міста. Однак питання необхідності подальшого розвитку інфраструктури паркування залишилося актуальним для Харкова.

Зі збільшенням кількості користувачів індивідуального транспорту на дорогах Харкова також почали зростати ризики виникнення дорожньо-транспортних пригод (ДТП).

Відповідно до статистичних даних, отриманих від Управління патрульної поліції в Харківській області, однією з основних причин більшості ДТП у Харкові є перевищення швидкості руху.

З метою зниження швидкості руху транспортних засобів на деяких ділянках ВДМ міста було облаштовано засоби заспокоєння дорожнього руху, а саме: штучні перешкоди на проїжджій частині, зміна траєкторії руху транспортних потоків тощо.

Для підвищення рівня безпеки учасників дорожнього руху в Харкові було розпочато реалізацію проєкту «Безпечне місто». У результаті реалізації цього проєкту передбачалося встановлення камер автоматичної фіксації порушень ПДР, створення єдиної системи управління дорожнім рухом на основі даних інтенсивності транспортних потоків та системи координованого світлофорного управління. Станом на початок 2022 року, зазначені заходи було частково реалізовано на найбільш важливих ділянках ВДМ Харкова. Однак комплексне впровадження всіх запланованих технічних та інформаційних рішень, а також їх інтеграція в цілісну систему не було завершено у зв'язку з повномасштабним вторгненням російської федерації в Україну.

Приклад встановленої камери автоматичної фіксації порушень ПДР у Харкові представлено на рисунку 26.



Рисунок 26. Встановлена камера автоматичної фіксації порушень ПДР у Харкові

Унаслідок бойових дій, що розпочалися в Харкові наприкінці лютого 2024 року, об'єкти дорожнього господарства та покриття деяких ділянок ВДМ було значно пошкоджено. Крім того, сотні індивідуальних транспортних засобів було знищено ворожими обстрілами країни-агресора. Усе це вплинуло на показники функціонування системи індивідуального транспорту Харкова.

Серед основних змін, що відбулись у функціонуванні системи індивідуального транспорту можна виділити:

- зниження інтенсивності руху транспортних засобів;
- зменшення кількості ДТП.

Основним чинником, який вплинув на зниження інтенсивності руху індивідуального транспорту та зменшення кількості ДТП, стало фактичне зменшення чисельності мешканців міста та відповідно кількості автомобілів, що могли використовуватися населенням для здійснення пересувань.

Додатковий вплив на зниження інтенсивності руху індивідуального транспорту також спричинило пошкодження ВДМ та встановлення блок-постів.

²⁸ На період дії воєнного стану було введено безкоштовний проїзд у громадському транспорті м. Харкова.

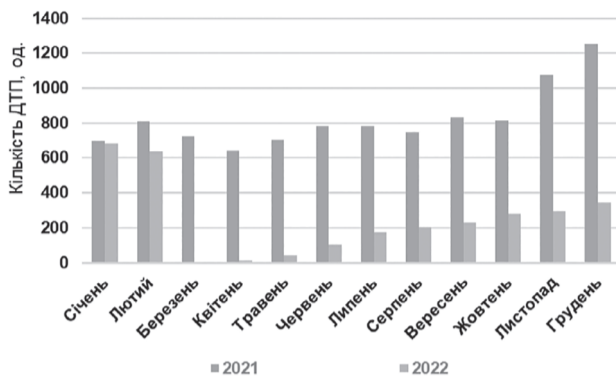
²⁹ Тендер на закупівлю послуг з розробки схеми удосконалення системи паркування автомобілів у центральній частині міста Харкова. Доступ за посиланням: <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2020-07-13-003129-b>

Пошкодження дорожнього покриття ділянок ВДМ стало наслідком ворожих обстрілів міста. Однак завдяки зусиллям місцевих органів влади та працівників комунальних підприємств такі пошкодження оперативно ліквідуються, що дозволяє швидко відновити рух на ділянках ВДМ міста.

Облаштування стаціонарних блок-постів для перевірки транспортних засобів, які рухаються в межах міста або здійснюють в'їзд / виїзд на його територію, також вплинуло на зниження швидкості транспортних засобів. Наслідком реалізації такого заходу стало зменшення кількості транспортних засобів, які можуть перетнути певну ділянку ВДМ протягом доби, що призвело до зниження інтенсивності руху транспорту в місті.

Варто зазначити, що у зв'язку з поверненням населення до Харкова, починаючи з літньо-осіннього періоду 2022 року, середньодобова інтенсивність руху транспортних засобів у місті почала збільшуватися і ця тенденція зберігається й надалі.

Важливою зміною, що спостерігається в Харкові з моменту повномасштабного вторгнення російської федерації на територію України, є зменшення кількості ДТП. Однак за результатами аналізу динаміки зміни кількості ДТП за період дії воєнного стану було встановлено аналогічну тенденцію зміни інтенсивності руху транспортних засобів. У зв'язку з збільшенням кількості мешканців, які почали повертатися до Харкова з літньо-осіннього періоду 2022 року, спостерігається збільшення кількості ДТП і ця тенденція зберігається й надалі. Динаміка зміни кількості ДТП протягом 2021–2022 рр. представлено на рисунку 27.



Рисунку 27. Кількість ДТП у Харкові впродовж 2021–2022 рр.

На основі проведеного аналізу функціонування системи індивідуального транспорту можна стверджувати, що органи місцевого самоврядування та комунальні підприємства Харкова використовують усі можливості для оперативної реалізації заходів з відновлення та модернізації ділянок ВДМ та об'єктів дорожнього господарства.

Водночас для забезпечення подальшого сталого розвитку транспортної системи Харкова рекомендованим є перегляд існуючих підходів до транспортного планування. Оптимізаційні заходи, в першу чергу мають бути спрямовані на стимулювання розвитку сталих видів пересувань населення Харкова.

Для підвищення ефективності функціонування системи індивідуального транспорту Харкова удосконалення інфраструктури паркування та управління дорожнім рухом мають стати одними з перспективних напрямків.

Також необхідно зазначити, що заходи щодо відновлення та розвитку ВДМ Харкова, об'єктів дорожнього господарства, систем управління та безпеки руху всіх користувачів транспортної системи міста мають визначатися з урахуванням вимог оновлених стратегічних документів, актуальних будівельних норм і стандартів, а також рекомендацій щодо сталого розвитку міської мобільності.

Ключові результати SWOT-аналізу індивідуального транспорту в Харкові представлено в таблиці 4.

Таблиця 4. SWOT-аналіз індивідуального транспорту

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> Добре розвинута та розгалужена вулично-дорожня мережа. Реалізація інфраструктурних заходів, спрямованих на зменшення кількості ДТП. 	<ul style="list-style-type: none"> Виникнення заторів через значну інтенсивність руху транспортних потоків на ділянках вулично-дорожньої мережі в центральній частині міста. Обмежена кількість місць для паркування індивідуального транспорту, особливо в центральній частині міста.
Можливості	Виклики
<ul style="list-style-type: none"> Подальша інтеграція засобів заспокоєння дорожнього руху для зменшення кількості ДТП у місті. Розвиток існуючих та впровадження нових елементів інтелектуальної транспортної системи (наприклад, інноваційних технологій оптимізації руху транспортних потоків). Упорядкування та розвиток системи паркування індивідуального транспорту як інструменту управління транспортним попитом. 	<ul style="list-style-type: none"> Продовження збройної агресії російської федерації проти України. Подальше зростання рівня автомобілізації населення. Недостатній рівень інтеграції принципів сталого розвитку в процес транспортного планування. Відсутність / недостатність фінансування заходів щодо організації та управління дорожнім рухом.

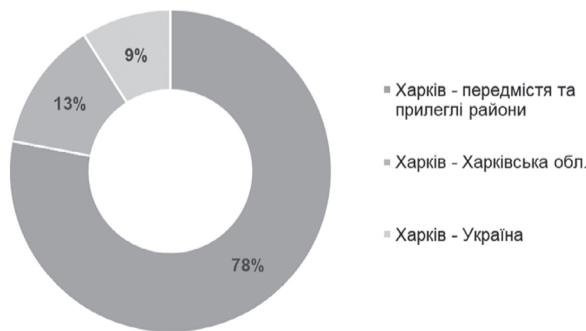
2.5. Зовнішнє транспортне сполучення

Завдяки наявності у Харкові значної кількості підприємств, закладів освіти та адміністративних установ місто є крупним центром тяжіння для мешканців прилеглих і віддалених населених пунктів.

Аналіз результатів дослідження зовнішньої мобільності Харкова, яке було проведено у 2019 році, свідчить, що в середньому до міста щодня прибуває та виїжджає близько 200 тис. осіб. Збільшення обсягів прибуття / відправлення мешканців і гостей міста в літні місяці становить 15–20 %³⁰.

Найбільша кількість зовнішніх пересувань (≈78 %) здійснюється мешканцями передмість Харкова та прилеглих до нього адміністративних районів області (зокрема, Дергачівський, Зміївський і Чугуївський райони). Що стосується міжміських пересувань, то їх найбільша кількість спостерігається між Харковом і Києвом, Полтавою, Дніпром та Сумами.

Загальний розподіл часток зовнішніх пересувань за дальністю поїздок представлено на рисунку 28.



Рисунку 28. Структура зовнішньої мобільності Харкова

Зовнішні транспортні зв'язки Харкова забезпечуються залізничним, авіаційним та автобусним сполученням.

Залізничне сполучення. Конфігурація основних шляхів залізничного сполучення надає місту значення важливого транспортного вузла. Функціонування залізничного транспорту Харкова забезпечується регіональною філією «Південна залізниця» акціонерного товариства (АТ) «Укрзалізниця».

Загальна експлуатаційна довжина залізничних шляхів у Харківській області складає 1520 км. Щільність залізничних шляхів на 1000 км² території області становить 48 км. Середнє значення цього показника по Україні становить 36 км на 1000 км². Це свідчить про значну розгалуженість мережі залізничних шляхів Харківської області.

Харків сполучений залізничними шляхами з усіма сусідніми областими центрами і вузловими станціями області. Схему залізничних шляхів «Південної залізниці» представлено на рисунку 29.



Рисунку 29. Схема залізничних шляхів регіональної філії «Південної залізниці»

Станом на 2022 рік обслуговування населення Харкова залізничним транспортом здійснювалося на чотирьох залізничних вокзалах, а саме:

- «Харків-Пасажирський»;
- «Харків-Левада»;
- «Лосеве»;
- «Харків-Слобідський».

Найбільший пасажирооборот спостерігався на залізничному вокзалі «Харків-Пасажирський».

Для забезпечення безперешкодного доступу до об'єктів залізничної інфраструктури та урахування потреб маломобільних груп населення, всі вокзали Харкова було обладнано необхідними технічними засобами. Інфраструктурне обладнання залізничних вокзалів Харкова станом на початок 2022 року представлено в таблиці 5.

Таблиця 5. Інфраструктурне обладнання залізничних вокзалів Харкова станом на початок 2022 року

Обладнання	«Харків-Пасажирський»	«Харків-Левада»	«Лосеве»	«Харків-Балашовський»
Приспособовані місця відпочинку	26	6	4	2
Приспособовані кімнати відпочинку	0	0	0	1
Приспособовані зали очікування	2	1	1	2
Приспособовані квиткові каси	2	0	0	0
Кнопки (пристрої) виклику персоналу	4	1	0	0
Приспособовані туалетні кімнати	6	2	1	2
Приспособовані камери зсхову	3	1	0	0
Пересувні установки для посадки-висадки	1	1	1	0
Візки, приспособовані для перевезення осіб з інвалідністю і візки для перевезення у вагонах	6	1	0	1
Пандуси	7	2	2	0
Засоби навігації (звуківі показники) та орієнтування (показники, схеми, піктограми)	108	16	8	9
Розширення входних дверних отворів	5	7	2	13
Місця паркування автомобілів, що перевозять осіб з інвалідністю	12	0	0	1

У приміщеннях залізничних вокзалів Харкова також розміщено інформаційні стени та таблиці зі шрифтом Брайля, що свідчить про забезпечення належного рівня інформованості всіх категорій пасажирів.

Залізничні вокзали Харкова в достатній мірі інтегровано до структури міського пасажирського транспорту. Поблизу них обладнано відповідні зупинки та станції, що мінімізує час пішого руху до/від інфраструктури міського пасажирського транспорту.

Результати аналізу системи зовнішнього залізничного сполучення свідчать, що серед недоліків її функціонування можна виділити низьку швидкість руху та переповненість приміських електропоїздів у пікові періоди. Особливої уваги також потребує вирішення питання модернізації та оновлення рухомого складу залізничного транспорту.

Авіаційне сполучення. Станом на початок 2022 року авіаційне сполучення в Харкові забезпечувалося одним з найбільших аеропортів України – Міжнародним аеропортом «Харків».

Аеропорт знаходиться у південній частині Харкова, має 2 термінали обслуговування пасажирів із загальною пропускною здатністю у 800 пас./год.

У 2021 році загальний пасажирооборот аеропорту «Харків» склав 1,16 млн пасажирів.

Станом на початок 2022 року дістатися до аеропорту «Харків» можна було за допомогою наземного громадського або індивідуального транспорту. Шляхи підходу до зупинки громадського транспорту було обладнано пониженим бордюром каменем, що дозволяло маломобільним категоріям населення та пасажирам з габаритним багажем здійснювати зручні пересування.

Аеропорт «Харків» у достатній мірі було обладнано засобами для обслуговування маломобільних категорій пасажирів. Більшість в'їздів, виїздів та переходів було обладнано пандусами, перехід між поверхами терміналів можна було здійснити за допомогою ліфтів. Для підвозу пасажирів до посадкових майданчиків використовувалися низькопідлогові автобуси з пандусами.

Автобусне сполучення. Даний вид зовнішнього сполучення є одним з ключових для Харкова. Це пояснюється тим, що через місто проходять дороги міжнародного, державного та місцевого значення.

Станом на початок 2022 року загальна протяжність доріг державного значення в Харківській області становила 2 343,9 км, а їх розгалуженість дозволила організувати роботу значної кількості автобусних маршрутів.

У межах Харківської області та Харкова зокрема функціонувало близько 30 автостанцій, що надавали послуги з перевезення пасажирів в міжнародному, міжобласному та внутрішньообласному сполученні.

Загальний обсяг перевезення пасажирів автобусами в області у 2019 р. склав 90,1 млн пасажирів. З них 26,8 % здійснювали пересування в приміському сполученні.

У межах Харкова знаходилося 9 автобусних станцій, розташованих поблизу залізничних вокзалів та зупинок громадського транспорту. Зручне розміщення автостанцій забезпечувало мінімальний час пішого руху до/від інфраструктури міського пасажирського транспорту.

Значну частину автостанцій було приспособовано для обслуговування маломобільних категорій пасажирів.

Рухомий склад, що використовувався для обслуговування приміських маршрутів, не завжди відповідав вимогам пасажирів з точки зору комфортності і зручності пересувань. Крім того, користувачі приміських і міжміських маршрутів зазначали про необхідність удосконалення системи інформування пасажирів на автостанціях міста.

Від початку повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну відбулися значні зміни в зовнішньому сполученні Харкова.

Через обмежений доступ до даних щодо пошкодження та руйнування транспортної інфраструктури системи зовнішнього сполучення та до інформації про основні показники її функціонування наразі є можливим представити лише деякі з основних змін, що відбулися.

Так, зокрема, у зв'язку з впровадженням воєнного стану в Україні з 24 лютого 2022 року органами об'єднаної цивільно-військової системи та Державіаслужбою України було вжито заходів щодо закриття повітряного простору України для цивільних користувачів³¹. Як наслідок, діяльність міжнародного аеропорту «Харків» було припинено, а всі рейси було скасовано. Станом на вересень 2024 року міжнародний аеропорт «Харків» залишається закритим і не функціонує.

Під час ведення активних бойових дій на території Харківської області регулярні перевезення залізничним та автомобільним транспортом також було призупинено. Однак зазначеними видами транспорту здійснювалася евакуація населення до інших регіонів країни та доставка гуманітарної допомоги.

Фото евакуації населення із залізничного вокзалу «Харків-Пасажирський» на початку повномасштабного вторгнення представлено на рисунку 30.



Рисунку 30. Фото евакуації населення із залізничного вокзалу «Харків-Пасажирський»

Восени 2022 року розпочалося поступове відновлення регулярних перевезень залізничним і автомобільним транспортом як у приміському, так і міжміському сполученнях. У результаті відновлення зовнішнього сполучення на приміських і міжміських маршрутах можна було спостерігати збільшення обсягів перевезень пасажирів.

Аналізуючи функціонування транспортної системи Харкова, варто зазначити, що для забезпечення її сталого функціонування першочерговим завданням є комплексне відновлення роботи всіх її складових, включаючи систему зовнішнього транспортного сполучення.

Заходи щодо відновлення та розвитку зовнішнього транспортного сполучення Харкова, мають визначатися з урахуванням вимог оновлених стратегічних документів розвитку Харкова, актуальних будівельних норм і стандартів, а також рекомендацій щодо сталого розвитку міської мобільності.

Також необхідно зазначити, що для зниження впливу транзитних поїздок користувачів індивідуального автомобільного транспорту на звантаженість ВДМ Харкова існує необхідність у розгляді можливості організації перехоплюючих паркінгів у віддалених від центру районах, поблизу найбільших транспортно-пересадкових вузлів (наприклад, поблизу автобусних і залізничних вокзалів, автостанцій, аеропорту).

Інтегрований підхід до удосконалення функціонування всіх елементів транспортної системи Харкова дозволить підвищити безпеку і зручність її використання як мешканцями, так і гостями міста.

Ключові результати SWOT-аналізу зовнішнього транспортного сполучення Харкова представлено у таблиці 6.

Таблиця 6. SWOT-аналіз зовнішнього транспортного сполучення

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> Харків є важливим транспортним вузлом, який сполучений з багатьма містами України та Європи. Розгалужена мережа автомобільних шляхів та автостанцій забезпечує ефективне функціонування міжміських та приміських автобусних маршрутів. Наявність міжнародного аеропорту забезпечує авіаційне сполучення Харкова з іншими містами України та зарубіжжя. Інтегрованість системи зовнішнього сполучення з міським пасажирським транспортом. 	<ul style="list-style-type: none"> Низька швидкість руху приміських електропоїздів. Рухомий склад, що використовується для перевезення пасажирів у приміському сполученні, потребує оновлення. Переповнення рухомого складу приміського громадського транспорту протягом «пікових» періодів. Недостатній рівень розвитку системи інформування пасажирів.
Можливості	Виклики
<ul style="list-style-type: none"> Поступове оновлення рухомого складу приміського громадського транспорту. Подальший розвиток та модернізація об'єктів транспортної інфраструктури системи зовнішнього сполучення відповідно до потреб маломобільних категорій населення. Розвиток мережі перехоплюючих паркінгів для зменшення рівня звантаженості ВДМ міста. Удосконалення системи інформування пасажирів. 	<ul style="list-style-type: none"> Продовження збройної агресії російської федерації проти України. Бюджетні обмеження для фінансування проєктів щодо відновлення та розвитку зовнішнього сполучення міста. Відновлення та модернізація інфраструктури системи зовнішнього сполучення міста може вимагати значних фінансових ресурсів. Низький рівень соціального сприйняття заходів щодо змін, пов'язаних з розвитком зовнішнього сполучення міста.

РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНЕ БАЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ ХАРКОВА

Визначення перспективного вектора розвитку сталої міської мобільності Харкова є стратегічно важливим етапом розробки ПСММ.

У результаті виконання зазначеного етапу робіт формалізуються ключові елементи ПСММ, а саме: візія, пріоритети та цілі сталого розвитку мобільності міста.

Під час визначення стратегічного вектора розвитку сталої міської мобільності Харкова було враховано результати комплексної оцінки транспортної системи та мобільності, що здійснювалася з урахуванням впливу наслідків бойових дій; існуючі плани щодо відновлення та розвитку транспортної системи Харкова, які представлені в діючих стратегічних документах; тощо.

Формалізація стратегічного вектора сталого розвитку міської мобільності Харкова відбувалася за активної участі представників основних груп зацікавлених сторін процесу планування.

3.1. Візія сталого розвитку міської мобільності Харкова

Візія є амбітною метою сталої трансформації міської мобільності в довгостроковій перспективі.

Вона формує основу для подальшого визначення пріоритетів, цілей та заходів щодо розвитку сталої міської мобільності.

³⁰ Звіт «Зовнішня мобільність міста Харків», дослідження компанії «Egis» від 2021 р.

³¹ Повідомлення Украрероух. Доступ за посиланням: <https://ukrsatse.ua/index.php?is=6ff32d370e1728d4d0563deffaa6f6f5e&act=Part&CODE=247&id=772>

Візію сталого розвитку міської мобільності Харкова представлено на рисунку 31.



Харків – місто безпечної, екологічної і доступної мобільності із сучасною та якісною транспортною інфраструктурою

Рисунку 31. Візія сталого розвитку міської мобільності Харкова

Мобільність Харкова в довгостроковій перспективі:

Харків має ефективну систему громадського транспорту з добре розвинутою, сучасною та якісною інфраструктурою. Модернізований рухомий склад і розгалужена мережа маршрутів забезпечують доступність сталих, зручних і якісних послуг громадського транспорту для всіх мешканців міста.

Завдяки розвитку та облаштуванню в місті мережі велосмуг, велодоріжок, просторів для коротко- і довгострокового зберігання легкого персонального транспорту він починає активно використовуватися мешканцями і гостями міста для здійснення щоденних пересувань.

У результаті компактного розвитку міських територій і збалансованого удосконалення транспортної системи харків'яни та гості міста мають рівний доступ до широкого спектру екологічних видів транспорту в будь-якому з адміністративних районів міста. Користувачі транспортної системи міста надають перевагу сталому способу пересування, тим самим зощаджуючи свій час і кошти.

Застосування принципів сталого розвитку та інклюзивного підходу до будівництва нових та модернізації існуючих об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури забезпечує доступність транспортних послуг для всіх категорій населення і сприяє удосконаленню безбар'єрності міського простору.

Розвинута мережа захисних споруд, що рівномірно розміщені по всій території міста в межах пішохідної доступності до основних пунктів тяжіння, використання прогресивних технічних засобів, організаційних та планувальних рішень забезпечують можливість здійснення безпечних пересувань містом.

Зважена транспортна політика міста максимізує ефективність транспортної системи, стримуючи надмірне використання особистих автомобілів населенням. Це сприяє як зменшенню рівня аварійності на вулицях і дорогах міста так і зменшенню негативного впливу на навколишнє середовище.

Місто починає активно використовувати інноваційні технології в галузі транспорту. На основі цього відбувається створення ефективної системи управління транспортом та цифровізація відповідних послуг.

Відбудова та розвиток транспортної системи міста здійснюється з урахуванням вимог оновлених стратегічних документів розвитку Харкова та країни, оновлених будівельних норм і стандартів, а також рекомендацій щодо сталого розвитку міської мобільності, безбар'єрності та інклюзивності міських просторів.

Наявність чіткого плану дій та визначений перелік перспективних проєктів щодо відбудови та розвитку транспортної системи міста дозволяють швидко мобілізувати ресурси для їх реалізації. Завдяки використанню сучасних підходів і передових технологій, активній залученості та злагодженій роботі всіх установ міста та міжнародних партнерів для відбудови та розвитку транспортної системи Харків стає одним з найбільш інвестиційно-привабливих міст країни.

3.2. Пріоритети сталого розвитку міської мобільності Харкова

Пріоритети ПСММ визначають ключові вектори транспортної політики міста для наступних років.

Перелік пріоритетів сталого розвитку міської мобільності Харкова було визначено в результаті декількох етапів обговорень, що відбулися за участі представників основних груп зацікавлених сторін процесу планування.

Пріоритети, як і візію, було встановлено на основі результатів комплексної оцінки функціонування транспортної системи Харкова з урахуванням змін, що відбулися внаслідок збройної агресії російської федерації проти України.

Узгоджений перелік пріоритетів сталого розвитку міської мобільності Харкова представлено на рисунку 32



Рисунку 32. Пріоритети сталого розвитку міської мобільності Харкова

Передумови вибору та змістовну характеристику кожного пріоритету ПСММ м. Харкова представлено нижче.



Беззаперечним правом кожного мешканця міста є право на здійснення безпечних пересувань. Відповідно завданням муніципалітету є гарантування реалізації цього права шляхом забезпечення безпеки функціонування транспорту на вулицях і дорогах міста.

У довоєнний період підставою для виокремлення безпеки пересувань містом як пріоритету розвитку сталого міської мобільності були такі потреби міста:

- зниження рівня аварійності на вулицях і дорогах міста;
- реорганізація існуючої системи дорожнього руху;
- удосконалення системи управління дорожнім рухом;
- підвищення рівня культури учасників дорожнього руху;
- підвищення рівня комфортності і доступності сталих способів пересування для всіх категорій користувачів;
- збільшення кількості альтернативних шляхів для здійснення піших і мікро-мобільних пересувань.

З початком військової агресії російської федерації проти України до потреб довоєнного періоду додалися нові ґрунтовні вимоги, а саме:

- захист населення від ворожих обстрілів при здійсненні пересувань містом і під час очікування на зупинках громадського транспорту;
- захист екіпажів громадського транспорту, що здійснюють транспортне обслуговування населення у період воєнного стану;
- забезпечення оперативного реагування всіх учасників дорожнього руху на потенційні атаки агресора та ін.

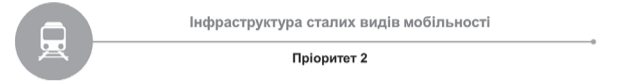
З урахуванням вищевказаного пріоритет забезпечення безпеки пересування

містом є надзвичайно важливим для Харкова, особливо враховуючи безпосереднє географічне розташування міста поблизу кордону з країною-агресором. Цей факт свідчить про те, що Харків є одним з міст для потенційних атак російської федерації. Як наслідок, місто має мінімізувати безпекові ризики функціонування транспорту, спричинені ворожими обстрілами, як сьогодні, так і в майбутньому.

З метою розробки раціональних рішень, які відповідають пріоритету забезпечення безпеки пересування містом у світовій практиці використовується інтегрований підхід. Зазначений підхід включає розробку та застосування сучасних інженерних рішень, методів регулювання, комплексних схем і технічних засобів організації дорожнього руху.

Крім того, важливе значення для підвищення рівня безпеки пересувань містом мають дизайн вулиць і доріг, рішення з удосконалення організації дорожнього руху, що спрямовані на мінімізацію негативних наслідків воєнних дій і порушення правил учасниками дорожнього руху.

Застосування інтегрованого підходу дозволить підвищити рівень безпеки пересування містом за рахунок упровадження ефективних заходів щодо розвитку відповідної інфраструктури та удосконалення підходу до управління мобільністю.



Результати аналізу досвіду європейських міст свідчать, що більшість пересувань, які здійснюються населенням повинні бути сталими, тобто такими, що здійснюються пішки, легким персональним, велосипедним або громадським видами транспорту.

Слід відмітити, що рівень розвитку сталого міської мобільності в значній мірі залежить від наявності та ефективності експлуатації транспортної інфраструктури. Беручи до уваги вищевказане, міською владою Харкова протягом останніх років було ініційовано і розпочато впровадження ряду релевантних інфраструктурних проєктів, зокрема:

- оновлення парку рухомого складу громадського транспорту;
- удосконалення маршрутної мережі громадського транспорту;
- розвиток і модернізація метрополітену;
- розвиток інфраструктури велосипедного транспорту;
- облаштування пішохідних переходів;
- упорядкування паркувального простору тощо.

У результаті повномасштабного вторгнення російської федерації на територію України майже всі ці зусилля було нівельовано. Це відбулося через те, що інфраструктура транспорту стала однією із цілей для атак країни-агресора. Рухомий склад громадського транспорту, депо для його зберігання і обслуговування, тягові підстанції електротранспорту, контактна мережа та інші об'єкти дорожнього господарства були частково або повністю пошкоджені чи зруйновані.

З метою відновлення інфраструктури транспорту і подальшого її розвитку з визначеною спрямованістю на стимулювання здійснення сталих пересувань населенням у рамках розробки ПСММ м. Харкова було встановлено відповідний пріоритет.

Відновлення та розвиток інфраструктури сталих видів мобільності забезпечить справедливий доступ до її використання всіма групами населення Харкова. Крім того, ефективна транспортна інфраструктура сприятиме збільшенню кількості пересувань, що здійснюються пішки, легким персональним, велосипедним або громадським видами транспорту.

Створення безпечних і безбар'єрних умов для пересувань пішохідів, велосипедистів і користувачів громадського транспорту шляхом застосування сучасних інфраструктурних рішень та інформаційних технологій забезпечить передумови формування безпечного і комфортного міського простору.

Подальше балансування можливостей для здійснення зручного і безпечного пересування різними видами транспорту забезпечить задоволення потреб у мобільності всіх груп населення, тим самим сприяючи розвитку інклюзивного міста.



Харків є прогресивним містом, у якому органами місцевого самоврядування систематично здійснюється аналіз та удосконалення методів муніципального управління із застосуванням сучасних технологій. Транспортний комплекс міста не є виключенням. У довоєнний період у Харкові:

- запроваджено систему автоматизованого збору оплати за транспортні послуги;
- обладнано GPS-модулями рухомий склад громадського електротранспорту;
- розпочала функціонувати автоматизована система диспетчерського управління наземним електротранспортом тощо.

Незважаючи на продовження військової агресії російської федерації проти України, Харків має на меті продовжувати впровадження інноваційних технологій управління транспортом. У зв'язку із цим було підтримано рішення щодо виокремлення такого пріоритету ПСММ м. Харкова, як інноваційні технології управління транспортом. До переліку основних підстав вибору зазначеного пріоритету входять:

- необхідність моніторингу оперативної ситуації на вулицях і дорогах міста для контролю роботи громадського транспорту, дотримання всіма учасниками Правил дорожнього руху;
- необхідність створення сучасного інструменту для прийняття та обґрунтування управлінських рішень з організації і планування роботи транспорту;
- наявність високого науково-практичного потенціалу для впровадження інноваційних рішень;
- необхідність відновлення функціонування та подальшого розвитку існуючих систем автоматизованого збору оплати за транспортні послуги;
- можливість використання ресурсів диспетчерського центру як основи майбутньої інтелектуальної транспортної системи міста.

Використання сучасних комп'ютерних, інформаційних та комунікаційних технологій для комплексного та регулярного збору, аналізу та передачі даних щодо ситуації на ВДМ міста дозволить створити єдину інтегровану базу даних, використання якої стане основою прийняття обґрунтованих управлінських рішень для здійснення транспортної планування в Харкові.

Крім того, це спростить і пришвидшить процес верифікації та обміну даними між структурними підрозділами департаментів міської ради, комунальних підприємств тощо. Питання оперативного збору, аналізу і передачі даних набуває особливої актуальності в умовах воєнного стану. Це пояснюється тим, що зменшення часу на розгляд і прийняття управлінських рішень забезпечує гнучкість і надійність функціонування транспортної системи міста, та, найголовніше, сприяє мінімізації потенційних безпекових ризиків, пов'язаних з атаками країни-агресора і з порушенням правил учасниками дорожнього руху.

Таким чином, інтеграція інноваційних технологій в систему управління транспортом сприятиме підвищенню рівня безпеки пересувань містом, створить передумови для розробки ефективних заходів для сталого розвитку транспортної системи міста в цілому.



У сучасних умовах розвитку міських агломерацій час і простір є найважливішими ресурсами. У зв'язку із цим при плануванні розвитку за будови сучасного міста і його транспортної системи надзвичайно важливим є забезпечення збалансованого розвитку кожного району міста разом зі збереженням раціональної просторової і часової доступності важливих інфраструктурних об'єктів, необхідних для життєдіяльності населення і функціонування підприємств.

Відповідно до принципів сучасного містобудування і транспортної планування кожен район міста має розвиватися максимально самодостатнім, тобто таким, щоб переважна більшість транспортних потреб мешканців задовольнялася в його межах.

З початком повномасштабного вторгнення російської федерації на територію України твердження про необхідність компактного розміщення важливих для населення об'єктів тяжіння в кожному з районів міста ще раз довело свою доцільність, оскільки щодня майже кожен мешканець міста так чи інакше має потребу в пересуваннях.

Умови воєнного стану, особливо активна фаза бойових дій, значним чином ускладнює, а іноді й унеможливає функціонування громадського транспорту.

Як наслідок, серед сталих альтернатив здійснення пересувань містом залишається пішохідний рух або мікро-мобільний транспорт, для вибору яких важливу роль відіграє відстань пересування. Чим коротша відстань пересування, тим швидше його можна завершити і опинитися в більш безпечній локації, що є надзвичайно важливим аспектом сьогодення Харкова.

Ураховуючи вищезазначене, а також факт того, що Харків має досить компактну просторову організацію, яка дозволяє сформувати по всій території міста певні субцентри з достатньою концентрацією ділової та громадської активностей навколо транспортних осей та вузлів у кожному з районів міста, було виділено відповідний пріоритет ПСММ.

Формування компактною транспортної системи на основі потенціалу розвитку міських територій разом з реорганізацією і посиленням основних транспортних магістралей створить можливість для Харкова узгодити розвиток житлової забудови з мережею громадського транспорту, забезпечивши кращі передумови для здійснення пересувань на короткі відстані пішки чи немоторизованим транспортом.

Все це в свою чергу буде сприяти мінімізації безпекових ризиків, зниженню рівня користування особистими автомобілями та покращенню стану навколишнього середовища.



Регулярні обстріли Харкова як частина тактики ведення бойових дій російської федерації проти України призвели до масових руйнувань інфраструктури міста, у тому числі й об'єктів транспорту і дорожнього господарства.

Станом на 2024 рік унаслідок бойових дій у Харкові значних пошкоджень зазнав рухомий склад громадського транспорту, виробничі підприємства, обладнання та інфраструктура комунальних транспортних підприємств, зупиночні павільйони, контактна мережа та тягові підстанції міського електротранспорту, світлофорні та інші об'єкти транспортної інфраструктури.

Зважаючи на масштаби руйнувань і факт того, що військові дії на території Харкова і країни загалом неодмінно завершаться, було прийнято рішення про виокремлення важливого пріоритету ПСММ – комплексного відновлення транспортної системи міста. Крім ремонту, реконструкції, нового будівництва об'єктів транспорту і дорожнього господарства, закупівлі рухомого складу громадського транспорту, пріоритет комплексного відновлення транспортної системи міста також передбачає оновлення документів стратегічного розвитку міста, в тому числі містобудівної документації.

Пріоритетними принципами відновлення транспортної системи міста мають стати:

- використання кращого міжнародного досвіду, передових методів і технологій для відновлення та повоєнного розвитку транспортної системи міста;
- спрямованість міста на розвиток сталих видів мобільності, безбар'єрності та безпеки пересувань;
- поступовий перехід від використання вичерпаного палива у транспортному секторі до використання відновлювальних джерел енергії;
- використання ефективних економічних інструментів залучення бізнесу і міжнародних фінансових інституцій до відбудови та повоєнного розвитку транспортної системи міста тощо.

У результаті застосування сучасних підходів до відбудови, реконструкції та будівництва об'єктів дорожнього господарства, що відповідають принципам сталого розвитку, у Харкові вдасться удосконалити умови для здійснення безпечних і зручних пересувань містом, підвищити ефективність функціонування транспортної системи, а також зменшити негативний вплив транспортного сектору на навколишнє середовище.

Комплексне відновлення транспортної системи Харкова забезпечить збалансований розвиток всіх секторів міського господарства з метою удосконалення якості міського простору для населення. Це дозволить реалізувати ініціативи міста щодо сталого розвитку міської мобільності і зробити Харків ще кращим, зручнішим і комфортнішим для проживання містом.

3.3. Цілі сталого розвитку міської мобільності Харкова

Перелік визначених цілей ПСММ м. Харкова слугує уточненням візії і кожного із встановлених пріоритетів розвитку сталого міської мобільності.

Аналогічно до процесу узгодження візії і пріоритетів визначення цілей розвитку сталого міської мобільності також здійснювалося з урахуванням принципів партиципації та результатів комплексної оцінки транспортної системи Харкова.

Короткий опис встановлених цілей розвитку сталого міської мобільності в розрізі узгоджених пріоритетів ПСММ м. Харкова представлено нижче.

Цілі пріоритету 1: Безпека пересувань містом

Наближення до нульової смертності у дорожньо-транспортних пригодах

Ціль 1.1.

Перевищення швидкості руху є однією з найбільш поширених причин виникнення ДТП у Харкові. Швидкість руху є одним з ключових факторів, який визначає ступінь тяжкості наслідків ДТП.

У цьому контексті ціль наближення до нульової смертності є однією з важливих складових забезпечення безпеки пересувань містом. Досягнення зазначеної цілі буде сприяти зменшенню рівня аварійності на ВДМ Харкова, а також захисту населення від можливих негативних наслідків ДТП. З метою досягнення зазначеної цілі є необхідним упровадження технічних і організаційних рішень щодо удосконалення руху транспортних засобів на ВДМ Харкова, а також фіксації порушень ПДР, що дозволить знизити ймовірність виникнення ДТП і підвищити відповідальність учасників за порушення правил.

Забезпечення безпеки користувачів транспортної системи під час виникнення надзвичайних ситуацій військового характеру та/або терористичних актів

Ціль 1.2.

В умовах військової агресії російської федерації проти України географічне розташування Харкова робить місто вразливим для ворога. Загроза вторгнення на територію міста ворожих військ, обстрілів житлових кварталів та інфраструктури ідентифікують потребу в забезпеченні безпеки користувачів транспортної системи під час виникнення надзвичайних ситуацій військового характеру та/або терористичних актів.

Головною метою досягнення зазначеної цілі є збереження життя та здоров'я мешканців і гостей міста, які здійснюють пересування під час виникнення загрози військового характеру та/або терористичних актів.

Для досягнення зазначеної цілі має бути сформовано перелік заходів з підготовки до надзвичайних ситуацій, створення систем інформаційної та організаційної взаємодії між органами місцевої влади, керівниками і працівниками підприємств, що обслуговують транспортну систему міста. Додатково мають бути передбачені заходи щодо інформаційного оповіщення та супроводу користувачів транспортної системи, а також підвищення безпеки об'єктів транспортної інфраструктури.

Досягнення зазначеної цілі створить необхідні передумови для збереження життя та здоров'я мешканців і гостей міста, а також буде сприяти покращенню координації між усіма учасниками транспортного процесу.

Підвищення рівня контролю за порушенням правил дорожнього руху

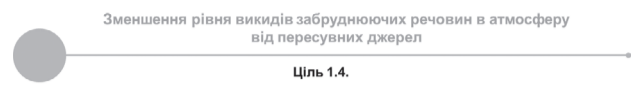
Ціль 1.3.

Порушення ПДР є одним з факторів виникнення ДТП на дорогах, а отже й одним з показників рівня безпеки пересувань користувачів транспортної системи міста.

Наявні тенденції росту рівня автоматізації населення Харкова, збільшення інтенсивності руху та кількості впадів свідчать про необхідність встановлення цілі щодо здійснення ефективного контролю за порушеннями ПДР.

Реалізація зазначеної цілі передбачатиме впровадження заходів з удосконалення існуючих систем автоматичної фіксації порушень ПДР та існуючих механізмів притягнення до відповідальності за порушення. Крім цього, мають упроваджува-

тись заходи з підвищення культури дорожнього руху та обізнаності користувачів транспортної системи щодо ПДР. Усе вищезазначене матиме позитивний вплив на підвищення рівня безпеки пересувань усіх учасників дорожнього руху в Харкові.



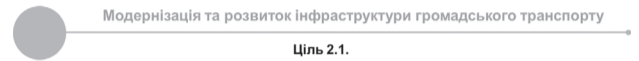
Для задоволення щоденних потреб у пересуваннях переважна більшість населення Харкова використовує громадський транспорт або особисті автомобілі.

Результатом використання транспортних засобів, що працюють на викопних видах палива, є забруднення навколишнього середовища. Унаслідок високої концентрації забруднювальних речовин у повітрі та шумового забруднення міста від роботи моторизованих видів транспорту рівень екологічної безпеки населення знижується.

У зв'язку із цим існує необхідність у пом'якшенні впливу роботи транспортно-го сектору на навколишнє середовище. Для досягнення зазначеної цілі має бути сформовано перелік заходів, реалізація яких буде сприяти переходу користувачів транспортної системи міста до використання більш екологічно чистих та сталих видів мобільності.

Реалізація таких заходів допоможе підвищити рівень екологічної безпеки міста і сприятиме його сталому розвитку.

Цілі пріоритету 2: Інфраструктура сталих видів мобільності



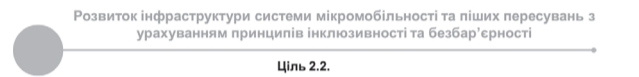
Значна частина колійного господарства, систем енергопостачання та рухомого складу громадського транспорту Харкова потребує оновлення.

Технічний стан та рівень обладнання інших видів інфраструктури громадського транспорту (наприклад, зупиночних пунктів) також потребує удосконалення.

Ураховуючи вищезазначене, можна стверджувати, що в Харкові існує необхідність модернізації та розвитку інфраструктури громадського транспорту.

Досягнення зазначеної цілі передбачає розробку та впровадження заходів, що спрямовані на комплексну модернізацію та розвиток інфраструктури громадського транспорту з використанням ефективних організаційних рішень та технологій.

Серед перспективних напрямків удосконалення інфраструктури громадського транспорту можна виділити підвищення енергоефективності та якості електро-тягової мережі, пріоритизацію руху, оновлення рухомого складу і споруд для його зберігання та технічного обслуговування, розвиток системи інформування пасажирів тощо. Реалізація зазначених заходів дозволить збільшити привабливість та популяризувати пересування сталими видами транспорту в Харкові.



У Харкові існуюча інфраструктура для здійснення пересувань мікробільним транспортом характеризується недостатнім рівнем розвитку, тому переважно використовуються населенням для здійснення короткотривалих рекреаційних поїздок.

Пішохідна інфраструктура знаходиться в задовільному стані, однак на деяких ділянках ВДМ міста не враховує потреб користувачів транспортної системи з обмеженою мобільністю.

З огляду на поточний стан розвитку інфраструктури системи мікробільності та піших пересувань існує необхідність її подальшого удосконалення.

Досягнення зазначеної цілі передбачатиме розробку та реалізацію заходів з розвитку мережі смуг руху, доріжок, місць для зберігання та інших інфраструктурних об'єктів, необхідних для здійснення регулярних пересувань.

Усі заходи з модернізації об'єктів інфраструктури міста мають розроблятися з урахуванням принципів інклюзивності з метою створення безбар'єрного доступу населення.

Розвинута інфраструктура системи мікробільності та піших пересувань дозволить збільшити кількість користувачів транспортної системи, що надають перевагу активним видам мобільності, та сприятиме сталому розвитку Харкова.



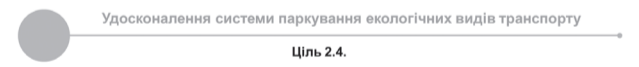
Планування розвитку транспортної системи Харкова зазвичай здійснювалося окремо для кожного з видів транспорту, що її формують.

При цьому питання зручності здійснення пересувань, які передбачають зміну виду транспорту, як правило, залишалися поза увагою процесу планування розвитку транспортної системи міста.

З метою уникнення вищезазначених прогалин при подальшому плануванні сталого розвитку міської мобільності було прийнято рішення про встановлення цілі, що відповідає б цім потребам.

Забезпечення високого рівня інтеграції сталих видів транспорту дозволить підвищити комфорт пересувань, що здійснюються з пересадкою, та збільшити привабливість сталих видів мобільності.

Для досягнення цієї цілі передбачається розробка та реалізація заходів зі створення мережі транспортно-пересадочних вузлів з відповідною інфраструктурою.



До повномасштабного вторгнення у Харкові спостерігалася тенденція до збільшення кількості електромобілів, однак наявність облаштованих місць для паркування з одночасною можливістю заряджання транспортного засобу залишалася досить обмеженою.

Крім цього, у місті спостерігається низький рівень облаштування місць для паркування мікробільного транспорту біля значних об'єктів тяжіння та транспортних вузлів.

Ціль удосконалення системи паркування екологічних видів транспорту є важливою в контексті створення необхідної інфраструктури для мікробільного та інших екологічно чистих видів транспорту.

Заходи, що формуватимуться в рамках цієї цілі, передбачатимуть розвиток інфраструктури паркування поблизу об'єктів тяжіння населення, що матиме позитивний вплив на надання переваги здійсненню сталих пересувань.

Цілі пріоритету 3: Інноваційні технології управління транспортом



Зростання рівня автомобілізації населення та висока інтенсивність руху транспорту ВДМ Харкова були одними з ключових недоліків транспортної системи міста до початку повномасштабного вторгнення.

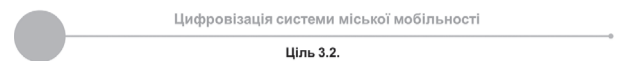
Після закінчення воєнного стану очікується збільшення населення міста та його соціально-економічний розвиток, що з високою ймовірністю актуалізує проблему ефективного управління транспортними потоками.

Станом на початок 2022 року інноваційні технології були частково інтегровані до транспортної системи Харкова. Зокрема, було впроваджено систему диспетчерського управління наземним електротранспортом. Для цього рухомий склад наземного електротранспорту було обладнано GPRS-модулями.

Завдяки впровадженню вищезазначеного заходу пасажирів отримали можливість відстежувати рух громадського електротранспорту на маршрутах, а центральний диспетчерський пункт – здійснювати контроль його роботи.

Досягнення зазначеної цілі передбачатиме розробку та реалізацію заходів з розвитку та модернізації існуючих систем збору і аналізу даних про роботу всіх видів транспорту на ділянках ВДМ Харкова, координованого світлофорного управління тощо.

Реалізація цих заходів дозволить підвищити ефективність прийняття обґрунтованих управлінських рішень, що забезпечить удосконалення системи управління міською мобільністю Харкова.



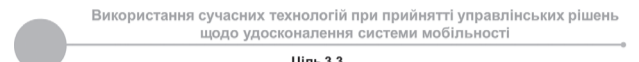
Процес інтеграції цифрових технологій у різні аспекти життєдіяльності наразі є незворотнім. Транспортна галузь не є виключенням.

Мапа укріплень, розклад руху та карти маршрутів громадського транспорту, сервіси прокату і паркування транспорту, інша додаткова інформація про міську мобільність – це дані, які мають бути доступні в сучасному місті в цифровому форматі.

Сучасним трендом розвитку транспортних систем є забезпечення можливості доступу користувачів через мобільний додаток до всієї актуальної цифрової інформації, що стосується міської мобільності.

Крім цього, цифровізація системи міської мобільності Харкова передбачатиме розробку і реалізацію заходів, необхідних для функціонування такого додатка.

У результаті впровадження заходів очікується підвищення ефективності і зручності користування транспортною системою міста для населення, а також підвищення координації і управління транспортними процесами.



З метою забезпечення сталого розвитку мобільності в Харкові збір та аналіз даних про роботу транспортної системи мають стати основою при прийнятті рішень щодо вдосконалення системи мобільності.

Розвиток інтелектуальних технологій та цифровізація системи міської мобільності дозволить органам місцевого самоврядування отримувати значний обсяг інформації про стан функціонування транспортної системи.

Досягнення зазначеної цілі передбачатиме розробку та реалізацію заходів з обробки і підготовки до інтеграції зазначених даних в спеціалізовані програмні комплекси для подальшого проведення розрахунків і аналізу можливих причин збоїв та недоліків у роботі транспортної системи.

Таким чином, аналітичний підхід заснований на аналізі релевантних даних та результатів розрахунків дозволить розробляти раціональні управлінські рішення, спрямовані на вдосконалення системи мобільності Харкова.



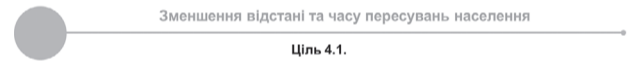
Важливим аспектом упровадження та застосування інноваційних технологій управління транспортом є підготовка спеціалістів, які будуть брати безпосередню участь у цьому процесі.

Для досягнення зазначеної цілі передбачається розробка та реалізація заходів з підготовки фахівців для роботи із цими технологіями і системами та створення відповідного структурного підрозділу в ХМР.

Передбачається, що до сфер компетенції фахівців зазначеного підрозділу буде входити моніторинг роботи та оперативне реагування на зміни у функціонуванні транспортної системи Харкова.

Додатково буде запропоновано реалізацію заходів з нарощення потенціалу фахівців зазначеного структурного підрозділу щодо питань транспортного моделювання, аналізу даних і розробки практичних рекомендацій для їх надання відповідним структурним підрозділам ХМР з метою забезпечення прийняття обґрунтованих управлінських рішень.

Цілі пріоритету 4: Компактна транспортна система

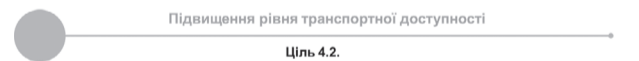


Розвинена система громадського транспорту, що забезпечує сполучення між усіма мікрорайонами міста та основними об'єктами тяжіння населення є сильною стороною транспортної системи Харкова. Проте варто зазначити, що в Харкові найбільші об'єкти тяжіння зосереджені в центральній частині міста.

Через особливості планувальної структури та інтенсивне використання особистих автомобілів окремі ділянки ВДМ Харкова характеризуються високим рівнем завантаження (зокрема, центральна ділова частина міста). Це спричиняє зниження швидкості пересування населення транспортною мережею міста.

З точки зору розвитку сталої мобільності для зменшення відстані та часу пересувань доцільним є розгляд можливості здійснення багатофункціонального зонування при просторовому плануванні.

Сприяття компактному розташуванню об'єктів тяжіння в межах мікрорайонів міста дозволить зменшити необхідність здійснення поїздок середньої або великої дальності та скоротити час на здійснення пересувань.



У той час як сучасні підходи до містопланування передбачають здійснення більшої кількості поїздок на короткій відстані, ключовими аспектами сталого планування транспортної системи є розвиток у мікрорайонах міста мережі громадського транспорту та забезпечення її інтегрованості з якими-небудь іншими видами мобільності.

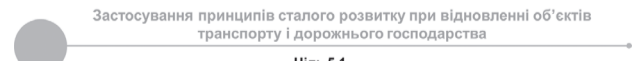
Це дозволяє користувачам транспортної системи здійснювати пересування на значні відстані, не використовуючи автомобіль.

Наявність послуг громадського транспорту, якісної інфраструктури пішохідного та велосипедного руху зможуть забезпечити доступність транспортної системи для всіх груп населення незалежно від рівня доходу, соціального статусу чи інших факторів, що можуть обмежити їхню можливість здійснювати пересування.



Однією з передумов розвитку сталої мобільності є розвиток районів міста навколо центральних об'єктів в адміністративних межах міста. Планування в чітко визначених межах дозволяє сконцентруватися на економічному розвитку існуючих районів та приділити більше уваги розвитку інфраструктури сталих видів мобільності, що сприяє зниженню впливу транспорту на довкілля. Проекти розвитку громадського транспорту, велосипедного чи пішохідного руху є інвестиційно привабливими, оскільки вони сприяють створенню сучасного міського середовища. Розвиток мобільності в межах районів є більш ефективним з точки зору управління ресурсами та витрат на утримання транспортної інфраструктури.

Цілі пріоритету 5: Комплексне відновлення транспортної системи



У Харкові з початку повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну найбільших втрат та пошкоджень зазнала наземна інфраструктура електротранспорту.

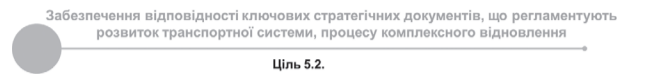
Діло, система енергопостачання та рухомий склад потребують якнайшвидшого відновлення для задоволення зростаючого транспортного попиту. При цьому рухомий склад має відповідати сучасним вимогам інклюзивності, енергоефективності та екологічності.

У Харкові існують передумови для розвитку транспортної системи, яка сприяє екологічній сталості, соціальній справедливості та економічному відновленню міста.

Це передбачає відновлення навіть незначних точкових руйнувань з перспективою вдосконалення та врахуванням принципів сталого розвитку.

Наприклад, відновлення пошкодженого дорожнього покриття має включати в себе реконструкцію / будівництво пішохідної та велосипедної інфраструктури з урахуванням прогресивних технічних та організаційних заходів для забезпечення зручності та безпеки пересувань населення.

Зазначена ціль не обмежується лише реалізацією заходів для приведення показників ефективності функціонування транспортної системи до довоєнного рівня, а також передбачає інтеграцію кращих міжнародних практик і методів у процес відновлення.



Стратегічні документи, що регламентують містобудівну, транспортну, енергетичну, безпекову, економічну та соціальну політику розвитку Харкова, розроблялися на основі прогнозів, що не передбачали воєнних дій в Україні та, відповідно, їх наслідків для міського господарства.

У зв'язку із цим довгострокові плани потребують оновлення з урахуванням впливу воєнних дій та потенційно можливих безпекових загроз на плани розвитку відповідних галузей міського господарства. Ключові напрями та кількісні цільові показники комплексного відновлення транспортної системи мають відображатися в стратегічних документах та узгоджуватися між собою.

Для досягнення цієї цілі ключовим фактором є налагодження механізмів комунікації та координації між різними департаментами ХМР, комітетами та іншими структурами, які беруть участь у процесах відновлення та стратегічного планування.



Реалізація проєктів з відбудови та розвитку транспортної системи потребує значних капіталовкладень. Для залучення різних джерел фінансування представники органів місцевого самоврядування мають використовувати ефективні економічні інструменти та розробити перелік привабливих пропозицій для бізнесу та міжнародних фінансових інституцій.

Організація і проведення різних комунікаційних заходів, таких як круглі столи, конференції, семінари тощо, мають супроводжувати цей процес.

Для досягнення цієї цілі необхідно забезпечити прозорість прийняття рішень, активне залучення громадськості в процеси планування та механізми мінімізації ризиків інвесторів.



Для забезпечення збалансованого відновлення транспортної системи міста необхідно застосувати структурований та системний підходи, що визначатимуть порядок взаємодії фахівців, залучених до цього процесу.

Реалізація заходів з відновлення інфраструктури має здійснюватися на основі розроблених і узгоджених планів та стратегій з визначеннями необхідними ресурсами, показниками ефективності, відповідальними сторонами та системою моніторингу.

Одним з таких інтегрованих інструментів є ПСММ м. Харкова, що об'єднує різні аспекти планування розвитку транспортної системи, міського планування та містить визначені пріоритети та цілі.

Таким чином, у результаті послідовного виконання етапів розробки ПСММ м. Харкова із застосуванням інструментів партисипації було визначено стратегічне бачення сталого розвитку міської мобільності Харкова, зокрема довгострокову візію, пріоритети і цілі. Цей крок дозволив сформувати ґрунтовну основу для подальшого напрацювання сценаріїв і заходів сталого розвитку міської мобільності.

РОЗДІЛ 4. СЦЕНАРІЙ І ЗАХОДИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ ХАРКОВА

4.1. Сценарій розвитку міської мобільності Харкова

Міська мобільність є динамічною системою, на функціонування якої впливає значна кількість факторів, що належать до таких основних категорій, а саме: політичних, економічних, демографічних, технічних та технологічних. Наявність значної кількості факторів впливає на використання методу сценарного планування для визначення можливих перспектив розвитку міської мобільності.

Для формалізації релевантних сценаріїв розвитку міської мобільності в Харкові було використано результати реалізації всіх попередніх етапів процесу планування. Завдяки консолідації згенерованих напрацювань було сформовано три можливі сценарії розвитку міської мобільності в Харкові, а саме: песимістичний, реалістичний і оптимістичний.

Визначеним горизонтом планування кожного з запропонованих сценаріїв було обрано 2050 рік. Характерні особливості кожного зі сформованих сценаріїв представлено на рисунку 33.

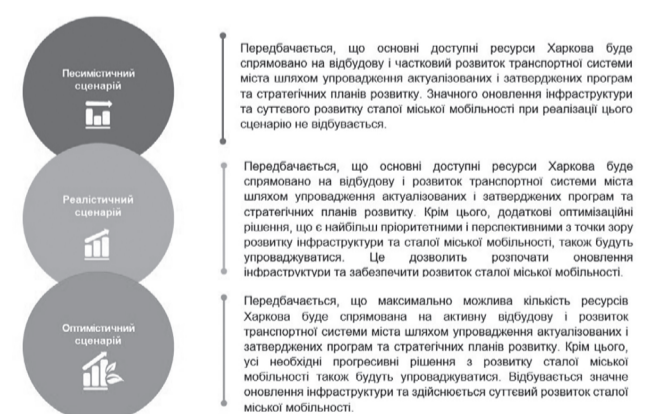


Рис. 33. Сценарії розвитку міської мобільності Харкова

Для кожного зі сформованих сценаріїв було визначено перелік припущень, що характеризують зміну основних факторів, які можуть впливати на розвиток сталої міської мобільності в Харкові. Визначений перелік припущень було узгоджено з представниками основних груп зацікавлених сторін процесу планування і його представлено в таблиці 7.

Таблиця 7. Перелік основних припущень, що характеризують зміну основних факторів, які можуть впливати на розвиток сталої міської мобільності в Харкові

№ п/п	Категорія	Песимістичний сценарій	Реалістичний сценарій	Оптимістичний сценарій
1	2	3	4	5
1 ³²	Безпекова ситуація	Стабілізується з 2027 р.	Стабілізується з 2026 р.	Стабілізується з 2025 р.
2	Чисельність населення	Залишається в межах одного мільйона осіб.	Досягає довоєнного рівня до 2027 р. і змінюється відповідно до загальнонаціональних трендів.	Досягає довоєнного рівня до 2026 р. і продовжує стабільно зростати.
3	Кількість робочих місць	Зменшується порівняно з довоєнним рівнем.	Спостерігається незначна тенденція зростання порівняно з довоєнним рівнем.	Збільшується порівняно з довоєнним рівнем.

³² Припущення щодо стабілізації безпекової ситуації було здійснено з урахуванням її поточного стану, результатів аналізу перспектив відновлення та розвитку України від Міжнародного валютного фонду, аналізу розвитку мобільності Харкова.

1	2	3	4	5
4	Ревіталізація промислових зон	Відбувається фрагментовано, переважно на об'єктах, що потребують відновлення після руйнації внаслідок воєнних дій.	Вільні території та промислові зони в межах адміністративних районів та мікрорайонів міста активно ревіталізуються та освоюються, що забезпечує створення нових об'єктів тяжіння населення.	Вільні території та промислові зони в межах адміністративних районів та мікрорайонів міста активно ревіталізуються та освоюються, що забезпечує створення нових об'єктів тяжіння населення.
5	Розвиток видів транспорту	Популярність використання автомобіля як засобу для здійснення щоденних пересувань населення містом зростає через технічні обмеження в роботі громадського транспорту і недостатній рівень розвитку відповідної інфраструктури.	Популярність використання громадського і мікробільного транспорту як засобу для здійснення щоденних пересувань населення містом зростає. Цей процес відбувається за рахунок ефективного відновлення та вдосконалення транспортної системи міста.	Громадський і мікробільний транспорт стають найбільш популярними засобами пересування для населення міста за рахунок повного оновлення і реконструкції всієї транспортної системи.
6	Річна кількість ДТП на 1000 осіб	Не перевищує довоєнний рівень.	Поступово зменшується порівняно з довоєнним рівнем.	Суттєво зменшується порівняно з довоєнним рівнем.
7	Частка населення, що проживає на відстані 500 метрів від зупинки громадського транспорту	Не перевищує довоєнний рівень.	Поступово збільшується порівняно з довоєнним рівнем.	Становить приблизно 100 %.
8	Фінансування та інвестування	Спрямовано на відбудову та частковий розвиток транспортної системи. Обсяг залучених ресурсів є недостатнім для забезпечення базових потреб транспортного сектору.	Спрямовано на відбудову та розвиток транспортної системи. Обсяг залучених ресурсів є достатнім для забезпечення найбільш важливих інфраструктурних рішень, але дещо обмеженим для забезпечення всіх існуючих потреб транспортного сектору.	Спрямовано на відбудову та розвиток транспортної системи. Обсяг залучених ресурсів є достатнім для забезпечення більшості потреб розвитку транспортної системи.
9	Будівництво нових об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури	Відбувається будівництво об'єктів, які є критично необхідними для забезпечення безпеки пересувань населення.	Відбувається будівництво всіх пріоритетних об'єктів, необхідних для підвищення безпеки пересувань містом і стимулювання населення здійснювати сталі пересування.	Відбувається активне будівництво всіх необхідних об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури.
10 ³³	Частка сталих пересувань	Зменшується за рахунок обмежень у функціонуванні громадського транспорту і збільшення користування власними автомобілями населенням міста (від -1 до -4 % порівняно з довоєнним рівнем).	Починає збільшуватися за рахунок ефективного функціонування громадського транспорту і розвитку інфраструктури мікробільності (від +1 до +4% у порівнянні з довоєнним рівнем).	Збільшується суттєво за рахунок значного розвитку транспортної інфраструктури (від +5 до +10 % порівняно з довоєнним рівнем).

З урахуванням вищезазначених припущень було виконано комплексну оцінку сформованих сценаріїв розвитку міської мобільності Харкова. Оцінка здійснювалася у два етапи.

На першому етапі було проведено аналітичну оцінку можливості впровадження сценаріїв з урахуванням ключових факторів, що можуть мати вплив або виступати як обмеження під час цього процесу.

На другому етапі було здійснено оцінку можливості впровадження сценаріїв за низькою критерієм ефективності розвитку сталої міської мобільності, що характеризують доступність, безпечність та екологічність пересувань містом.

Аналітична оцінка

З метою здійснення аналітичної оцінки сценаріїв розвитку сталої міської мобільності в Харкові було визначено фактори, що можуть мати вплив або виступати як обмеження під час їх впровадження. До таких факторів належать:

- технічні можливості;
- економічні можливості;
- інституційні можливості;
- вплив на навколишнє середовище;
- вплив на покращення соціальної інклюзії, сприяння рівності і готовність до змін.

Пояснення вищезазначених факторів представлено нижче.

Технічні можливості. Ефективність реалізації сценарію розвитку сталої міської мобільності значною мірою залежить від стану транспортної інфраструктури. Досвід реалізації проєктів щодо розвитку сталої міської мобільності свідчить, що інколи сценарії можуть передбачати сучасні і прогресивні напрями розвитку мобільності, проте більшість заходів, які має бути включено до них, не можуть бути ефективно реалізовані через відсутність необхідних технічних умов або високу вартість їх забезпечення. На підставі вищезазначеного можна зробити висновок про те, що завжди існує необхідність у взаємній і реалістичній оцінці пропонованих сценаріїв з точки зору технічної можливості їх реалізації.

Економічні можливості. Наявність необхідних фінансових ресурсів є важливою передумовою реалізації сценарію розвитку сталої міської мобільності. Джерелами фінансових ресурсів для потреб розвитку сталої міської мобільності можуть бути як кошти державного і місцевого бюджетів, так і кошти міжнародних фінансових інституцій. Від того, яку кількість фінансових ресурсів можуть акумулювати і використати органи місцевого самоврядування для сталого розвитку мобільності залежить якісний рівень змін.

Інституційні можливості. Важливу роль у можливості реалізації сценарію сталої міської мобільності відіграє рівень інституційної спроможності органів місцевого самоврядування. Серед питань, які розглядаються під час аналізу цього фактору, доцільно виділити такі: Чи урегульовані всі інституційні аспекти для реалізації пропонованих змін? Наскільки адаптована структура апарату органів місцевого самоврядування до управління впровадженням сценарію розвитку міської мобільності? Чи будуть необхідні додаткові адміністративні і програмні ресурси для забезпечення впровадження сценарію розвитку міської мобільності? У результаті аналізу відповіді на ці запитання існують можливості оцінити рівень інституційної спроможності органів місцевого самоврядування для впровадження сценарію сталого розвитку мобільності в місті. Як наслідок, цей фактор також потребує уваги під час оцінки можливих сценаріїв розвитку міської мобільності.

Вплив на навколишнє середовище. Для забезпечення ефективного розвитку сталої міської мобільності існує необхідність в урахуванні екологічних наслідків реалізації сценарію. Серед найважливіших аспектів аналізу варто виділити викиди в навколишнє середовище шкідливих речовин від діяльності транспорту. Попередній аналіз екологічних показників при оцінці визначених сценаріїв є важливим етапом, реалізація якого дозволить створити необхідні передумови для прийняття зважених рішень, що сприятимуть сталому розвитку міста та збереженню навколишнього середовища.

Вплив на покращення соціальної інклюзії, сприяння рівності і готовність до змін. Ураховання ступеня впливу сценарію на покращення соціальної інклюзії також є важливим етапом аналітичної оцінки. Перелік показників, які можуть розглядатися у цьому контексті, включає, але не обмежується такими: доступність

і зручність користування транспортною системою вразливими категоріями населення і особами з інвалідністю, безпечність пересування в денні і нічні періоди часу; рівень залученості різних соціальних груп до участі в процесі сталого розвитку транспортної системи міста та ін. Попередній аналіз зазначених показників дозволить підвищити рівень якості оцінки визначених сценаріїв та обрати той напрямок розвитку мобільності, який буде забезпечувати необхідний рівень соціальної інклюзії.

Варто також зазначити, що зміни в роботі транспортної системи міста можуть викликати певний супротив з боку учасників процесу перевезень. Серед причин зазначеного супротиву можуть бути як відсутність бажання змінювати звичний стан речей, так і низька обізнаність про передумови пропонованих змін і очікувані наслідки від їх впровадження. Окремою причиною низького рівня готовності до сприйняття змін є безпековий аспект. У разі якщо мешканці міста перебувають у стані відсутності відчуття власної безпеки через існування загрози ракетних та артилерійських обстрілів, стає очевидним, що, крім готовності до сприйняття рішень щодо забезпечення власної безпеки, рівень зацікавленості і готовності до вирішення будь-яких інших питань буде обмеженим. У зв'язку із цим готовність до сприйняття змін є також важливим фактором, що потребує уваги під час оцінки сценаріїв розвитку сталої міської мобільності.

Використовуючи зазначені фактори, представниками основних груп зацікавлених сторін процесу планування було здійснено оцінку можливих сценаріїв розвитку міської мобільності Харкова. Оцінка здійснювалася шляхом присвоєння кожному із зазначених факторів балів згідно з такою шкалою:

- «3» – високий рівень можливості реалізації та впливу на місто;
- «2» – середній рівень можливості реалізації та впливу на місто;
- «1» – низький рівень можливості реалізації та впливу на місто;

Результати оцінки кожного зі сформованих сценаріїв розвитку міської мобільності Харкова представлено в таблиці 8.

Таблиця 8. Результати аналітичної оцінки сформованих сценаріїв розвитку сталої міської мобільності Харкова

№ з/п	Фактор оцінки	Песимістичний сценарій	Реалістичний сценарій	Оптимістичний сценарій
1	Можливість реалізації з технічної точки зору	2	2	1
2	Можливість реалізації з економічної точки зору	1	2	2
3	Можливість реалізації з інституційної точки зору	2	3	1
4	Позитивний вплив на навколишнє середовище	1	2	3
5	Покращення соціальної інклюзії, сприяння рівності, готовність до змін	1	2	3

Графічну інтерпретацію отриманих результатів також представлено на рисунку 34.



Рисунок 34. Результати аналітичної оцінки можливості впровадження узгоджених сценаріїв розвитку сталої міської мобільності Харкова

Після проведення аналізу результатів першого етапу оцінки сценаріїв представники основних груп зацікавлених сторін процесу планування дійшли таких висновків.

Песимістичним сценарієм розвитку міської мобільності Харкова передбачається найгірше настання стабільної безпекової ситуації в місті і відновлення стабільного функціонування транспортної системи міста. У зв'язку із цим існує висока ймовірність, що для цього сценарію рівень економічних можливостей, вплив на покращення довкілля, соціальної інклюзії, а також готовність до сприйняття змін будуть досить низькими. Оскільки в рамках реалізації песимістичного сценарію не передбачається масштабного інфраструктурного оновлення та суттєвого розвитку сталої міської мобільності, то, цілком ймовірно, що технічних та інституційних можливостей міста буде достатньо для впровадження цього сценарію.

Реалістичним сценарієм розвитку міської мобільності Харкова передбачається стабілізація безпекової ситуації в місті в короткі терміни порівняно з песимістичним сценарієм. У зв'язку з цим поступове відновлення та розвиток сталої міської мобільності розпочнеться раніше. За рахунок інфраструктурного оновлення та вдосконалення транспортної системи стане можливим покращення екологічної ситуації в місті, соціальної інклюзії і сприяння рівності. Крім того, при збереженні балансу між фінансовими можливостями і потенційними заходами, що не вимагають суттєвих змін законодавчої бази та апарату управління мобільністю в місті, рівень інституційних можливостей впровадження цього сценарію буде достатнім.

Оптимістичним сценарієм розвитку міської мобільності Харкова передбачається найшвидша стабілізація безпекової ситуації в місті порівняно з песимістичним і реалістичним сценаріями. Відповідно, органам місцевого самоврядування буде необхідно в найкоротші терміни акумулювати значну кількість фінансових ресурсів для впровадження низки вартісних заходів щодо розвитку транспортної інфраструктури. Це призведе до того, що рівень впливу на покращення довкілля та соціальної інклюзії буде найвищим для цього сценарію. За рахунок активного інфраструктурного оновлення та суттєвого розвитку сталої міської мобільності, що передбачає впровадження найпрогресивніших заходів, існує висока ймовірність того, що для цього сценарію рівень інституційних і технічних можливостей буде найбільш обмеженим.

Кількісна оцінка

Другий етап аналізу був присвячений оцінці можливості впровадження сценаріїв шляхом аналізу критеріїв ефективності розвитку сталої міської мобільності, що характеризують доступність, безпечність та екологічність пересувань містом.

З огляду на дані, що могли бути використані для аналізу сформованих сценаріїв ПСММ м. Харкова, оцінку було здійснено за такими критеріями, як частка сталих пересувань населення, річні викиди забруднювальних речовин в атмосферне повітря від пересування джерел, річна кількість ДТП на 1 000 мешканців, а також частка населення, що проживає на відстані 500 метрів або менше від зупинки громадського транспорту.

Результати кількісної оцінки кожного зі сценаріїв розвитку сталої міської мобільності Харкова представлено в таблиці 9.

Таблиця 9. Результати кількісної оцінки сценаріїв розвитку сталої міської мобільності Харкова

№ з/п	Показник оцінки	Станом на 2020-2021 рр.	Песимістичний сценарій	Реалістичний сценарій	Оптимістичний сценарій
1	Частка сталих пересувань населення ³⁴ , %	79	75-78	80-83	84-89
2	Річні викиди забруднювальних речовин в атмосферне повітря від пересування джерел ³⁴ , кг/особу	38.2	38.6-39.7	36.7-37.8	34.4-36.3

№ з/п	Показник оцінки	Станом на 2020-2021 рр.	Песимістичний сценарій	Реалістичний сценарій	Оптимістичний сценарій
3	Річна кількість ДТП на 1 000 мешканців ³⁵ , од.	7	7	6	5
4	Частка населення, що проживає на відстані 500 метрів або менше від зупинки громадського транспорту ³⁶ , %	≈90	≈90	≈92-95	≈96-100

За результатами кількісної оцінки встановлено, що найсуттєвіші зміни в сталому розвитку міської мобільності Харкова будуть спостерігатися за умови реалізації оптимістичного сценарію. Реалістичний сценарій також буде характеризуватися позитивними змінами розвитку сталої міської мобільності Харкова, що не можна зазначити для песимістичного сценарію.

Ураховуючи результати двох етапів оцінки сформованих сценаріїв розвитку сталої міської мобільності Харкова, представниками основних груп зацікавлених сторін спільно з командою експертів було прийнято рішення про доцільність подальшої розробки заходів ПСММ м. Харкова відповідно до реалістичного сценарію.

Серед основних аргументів прийняття такого рішення можна виділити:

- прагнення Харкова до зваженого розвитку сталої міської мобільності після відновлення найбільш важливих об'єктів транспортної інфраструктури;
- необхідність підготовки населення до позитивного сприйняття пропонованих рішень з удосконалення функціонування транспортної системи впродовж наступних років;
- потреба в мінімізації ризиків, пов'язаних з обмеженими можливостями впровадження деяких заходів з розвитку міської мобільності через обмеження в законодавчій та інституційній базі (наприклад, прогалини в правовому регулюванні питань щодо електромобільності, інтелектуальних транспортних технологій тощо);
- у довгостроковій перспективі місто Харків буде потребувати залучення значних обсягів фінансових ресурсів для відновлення і розвитку не лише транспортної системи, а й інших важливих елементів міського господарства (зокрема, житлового фонду, промислових підприємств, навчальних закладів тощо). У зв'язку із цим є малоімовірним, що обсягу власних і залучених фінансових ресурсів Харкова буде вистачати на задоволення всіх потреб удосконалення транспортної системи міста. Проте цілком ймовірно, що буде існувати можливість фінансувати впровадження найбільш пріоритетних заходів сталого відновлення та розвитку транспортної системи міста.

На основі зазначених аргументів було обрано реалістичний сценарій для подальшої розробки заходів з відновлення та розвитку сталої міської мобільності Харкова.

4.2. План заходів сталого розвитку міської мобільності Харкова для цільового сценарію

Перелік заходів для відновлення та розвитку сталої міської мобільності Харкова було сформовано за участі представників усіх зацікавлених сторін процесу планування. Завдяки організації обговорення заходів у форматі «вітвого кафе» кожен учасник процесу планування мав змогу зробити свій внесок у напрацювання стратегічних кроків на шляху сталого розвитку транспорту і мобільності населення.

Заходи було структуровано відповідно до попередньо визначених пріоритетів із зазначенням відповідності цілям сталого розвитку мобільності Харкова. Крім того, усі заходи за кожним з пріоритетних напрямків було згруповано за такими категоріями:

Інфраструктура

Категорія заходів, що передбачає залучення найбільш ресурсів для підвищення ефективності функціонування транспортної системи міста. До цієї категорії належать заходи з будівництва нових об'єктів транспортної інфраструктури, реконструкції чи капітального ремонту існуючих, оновлення рухомого складу тощо.

Управління та організація

Категорія заходів, що передбачає покращення процесу планування та управління розвитком системи міської мобільності. Заходи цієї категорії можуть включати використання передових технологій для прийняття обґрунтованих управлінських рішень, розширення функцій існуючих або створення нових структурних підрозділів управління міською мобільністю, посилення контролю за виконанням рішень щодо стратегічного розвитку транспортної системи міста тощо.

Моніторинг та аналіз даних

Категорія заходів, що передбачає налагодження ефективної системи збору, обробки та аналізу інформації для регулярного відстеження розвитку міської мобільності. Ця категорія включає заходи з проведення регулярних обстежень мобільності населення, створення баз даних тощо.

Розвиток організаційних спроможностей

Категорія заходів, що передбачає підвищення обізнаності, розвиток навичок і вмінь з питань планування та впровадження заходів зі сталого відновлення та розвитку міської мобільності серед містопланувальників, транспортних планувальників та інших фахівців, залучених до цього процесу. Це заходи, які не потребують значних фінансових ресурсів і повинні реалізовуватися систематично шляхом організації тренінгів, конференцій, платформ для обміну досвідом та вдосконалення раніше набутих компетенцій у межах професійної діяльності.

Промоція

Категорія заходів, що передбачає популяризацію та стимулювання розвитку сталої міської мобільності серед населення. Промоція включає заходи з інформування та підвищення рівня обізнаності населення щодо безпеки пересування містом, переваг користування сталими видами транспорту, залучення громадськості до планування подальшого розвитку сталої міської мобільності.

З метою більш ефективного організації процесу впровадження для кожного заходу ПСММ м. Харкова було визначено орієнтовний період реалізації, а саме:

- короткостроковий період – 2024–2027 рр.;
- середньостроковий період – 2028–2034 рр.;
- довгостроковий період – 2035–2050 рр.;
- впровадження на регулярній основі – 2024–2050 рр.

Упровадження заходів, наведених у таблицях 10–14, дозволить удосконалити міську мобільність Харкова, створивши збалансовану, ефективну та екологічну транспортну систему, яка відповідає викликам і потребам сучасного міста.

³³ Припущення щодо можливих меж змін частки сталих пересувань здійснено на основі аналізу міжнародного досвіду розвитку міської мобільності в довгостроковій перспективі. Серед джерел інформації, що були використані, є дані від Європейської агенції з охорони навколишнього середовища, Міжнародної асоціації громадського транспорту та ін. Доступ за посиланням: <https://www.eea.europa.eu/en>; <https://citytransit.uio.no>.

³⁴ Викиди забруднювальних речовин в атмосферне повітря від пересування джерел (2016–2021 рр.). Доступ за посиланням: <https://www.ukrstat.gov.ua/>.

³⁵ За даними Департаменту будівництва та шляхового господарства Харківської міської ради за 2021 рік.

³⁶ За даними базової транспортної моделі м. Харкова за 2021 рік.

Таблиця 10. План заходів для досягнення цілей пріоритету 1 «Безпека пересувань містом»

№ з/п	Захід	Ціль	Категорія заходу	Період впровадження		
				2024-2027	2028-2034	2035-2050
1	Удосконалення системи освітлення на вулицях та дорогах загальноміського та районного значень.	1.1	• Інфраструктура	☑	☑	
2	Нанесення та оновлення вертикальної розмітки на елементах дорожньої інфраструктури (зокрема, високі бордюри камені на кривих з малими радіусами (наприклад, вул. Весніна — Журавлівський узв.) та в місцях зміни дорожньої геометрії).	1.1	• Інфраструктура	☑	☑	☑
3	Облаштування контрастного освітлення нерегульованих пішохідних переходів на просп. Науки, вул. Сумській, Харківському шосе, вул. Вадима Манька, вул. Нескорених, вул. Гвардійців-Широнінців, просп. Тракторобудівників, вул. Валентинівській, вул. Полтавський Шлях, просп. Ново-Баварському, пр. Льва Ландау, просп. Героїв Харкова, вул. Леся Сердюка.	1.1	• Інфраструктура	☑	☑	
4	Організація підвищених нерегульованих пішохідних переходів на магістральних вулицях міста, зокрема на просп. Тракторобудівників 83 та 85.	1.1	• Інфраструктура		☑	☑
5	Установлення боллардів на острівцях безпеки, зокрема на просп. Науки, просп. Льва Ландау, просп. Ювілейному.	1.1	• Інфраструктура		☑	
6	Підвищення рівня контролю за дотриманням правил дорожнього руху (ПДР) водіями, зокрема швидкісного режиму, правил паркування, профілактика керування в стані алкогольного та наркотичного сп'яніння, використання спеціальних пристроїв при перевезенні дітей.	1.1, 1.3	• Управління та організація	☑	☑	
7	Перегляд та вдосконалення схем організації дорожнього руху в місцях концентрації ДТП у місті, а саме: 6-р. Богдана Хмельницького — вул. Бригади Хартія; вул. Академіка Павлова — вул. Валентинівська; вул. Академіка Павлова — просп. Ювілейний; вул. Бібліка — вул. Северина Потоцького; вул. Велика Панасівська — вул. Євгена Котляра — вул. Мала Панасівська; вул. Велика Панасівська — Кузінський міст — Новоіванівський міст; вул. Вернадського — вул. Малом'ясницька — вул. Лисавинська; вул. Нескорених — вул. Гвардійців-Широнінців; вул. Гвардійців-Широнінців — просп. Ювілейний.	1.1	• Управління та організація		☑	
8	Інтеграція системи звукового оповіщення до пішохідних світлофорних об'єктів для забезпечення безпеки руху осіб з порушеннями зору.	1.1	• Інфраструктура		☑	
9	Придбання спецтехніки та обладнання для обслуговування технічних засобів регулювання дорожнього руху.	1.1	• Інфраструктура		☑	
10	Регулярне інформування громадськості про ефективність реалізації заходів з підвищення безпеки руху.	1.1	• Моніторинг та аналіз даних	☑	☑	☑
11	Проведення семінарів, форумів, конференцій та інших публічних заходів, присвячених питанням підвищення безпеки і культури дорожнього руху.	1.1	• Промоція	☑	☑	☑
12	Оснащення рухомого складу громадського транспорту автоматизованими системами інформування про виникнення або загрозу виникнення надзвичайної ситуації та маршрути евакуації до найближчих захисних споруд.	1.2	• Інфраструктура	☑		
13	Здійснення контролю за дотриманням ПДР пішоходами під час перетину проїжджої частини.	1.1, 1.3	• Управління та організація	☑	☑	☑
14	Оснащення рухомого складу громадського транспорту та кінцевих зупиночних пунктів, у тому числі ст. м. «Академіка Барабашова», вул. Університетської, м-ну Конституції, вул. Кузнецкої, просп. Дзюби, Автовокзалу «Холодна гора», ринку «ХТЗ» (вул. Бекетова), вул. Дванадцятого Квітня, пров. Солянниківського, вул. Молочної, табло з інклюзивними картами, на яких позначено місця розміщення укриттів уздовж маршрутів руху транспортних засобів.	1.2	• Інфраструктура	☑		
15	Визначення переліку захисних споруд, необхідних для облаштування поблизу зупинок громадського транспорту, з рекомендаціями щодо кількості місць для одночасного перебування людей, розробленими на основі пасажиробміну зупиночних пунктів та пасажиропотоків на маршрутах громадського транспорту, що проходять у радіусі 500 м від них.	1.2	• Управління та організація	☑		
16	Облаштування в місті мережі захисних споруд поблизу зупинок громадського транспорту на основі результатів реалізації заходу № 15.	1.2	• Інфраструктура	☑		
17	Розробка схем руху пасажирів та екіпажів громадського транспорту до найближчих об'єктів фонду захисних споруд для кожного маршруту громадського транспорту.	1.2	• Управління та організація	☑		
18	Проведення тренінгів для підвищення рівня обізнаності співробітників транспортних підприємств щодо порядку дій при виникненні або загрози виникнення надзвичайних ситуацій воєнного характеру, терористичних актів, незаконного втручання тощо.	1.2	• Розвиток організаційних спроможностей	☑	☑	
19	Проведення тренінгів щодо інформаційної та організаційної взаємодії між органами місцевого самоврядування, керівниками і працівниками підприємств, що забезпечують функціонування транспортної системи міста при виникненні або загрози виникнення надзвичайних ситуацій воєнного характеру, терористичних актів, незаконного втручання тощо.	1.2	• Розвиток організаційних спроможностей	☑	☑	☑
20	Введення обмеження в'їзду вантажних автомобілів до м. Харкова з дозволеною максимальною масою понад 3,5 тонн в денну пору доби за виключенням транспортних засобів, що здійснюють перевезення вантажів для потреб Збройних Сил України або продуктів чи товарів першої необхідності.	1.2, 1.4	• Управління та організація		☑	
21	Сприяння розвитку логістичних хабів на околицях міста для забезпечення можливості здійснення подальшої доставки продукції в нічні години доби екологічними транспортними засобами.	1.4	• Управління та організація		☑	☑
22	Облаштування зв'язувальних комплексів та автостоянок для вантажного транспорту на в'їздах до міста.	1.3, 1.4	• Інфраструктура		☑	☑
23	Інтеграція до муніципального парку рухомого складу екологічних транспортних засобів та створення муніципального Є-takсі.	1.4	• Інфраструктура		☑	☑
24	Зонування міста з визначенням зон доступу до них моторизованих видів транспорту на основі норм викидів (Euro 2 – Euro 6).	1.4	• Управління та організація			☑
25	Заочолення суб'єктів господарювання, які надають послуги з доставки товарів, до використання екологічних видів транспорту таких, як велосипеди, вантажні електровелосипеди, електромобілі, електровантажівки тощо.	1.4	• Управління та організація	☑	☑	☑
26	Участь у програмах підтримки проєктів щодо електрифікації муніципального парку транспортних засобів та розвитку міської логістики.	1.4	• Управління та організація	☑	☑	☑

Таблиця 11. План заходів для досягнення цілей пріоритету 2 «Інфраструктура сталих видів мобільності»

№ п/п	Захід	Ціль	Категорія заходу	Період впровадження		
				2024-2027	2028-2034	2035-2050
1	Модернізація існуючих тролейбусних та трамвайних ліній та їх розвиток, у тому числі на територіях депо. 1.1. Ремонт будівель 25 ТП та заміна ТП № 10, 19, 20, 37, 38, 5 і 8 на підстанції модульного типу. 1.2. Модернізація силового обладнання підстанцій — 52 од. 1.3. Модернізація силових мереж 10 кВ для забезпечення безперервної роботи системи електропостачання та заміна силових мереж, у тому числі тих, що живлять ТП № 10, 19, 20, 37, 38, 5 і 8. 1.4. Модернізація кабельних мереж 600 В, що живлять трамвайну та тролейбусну контактні мережі і заміна кабельних мереж 600 В, в тому числі тих, що отримують живлення від ТП № 10, 19, 20, 37, 38, 5 і 8. 1.5. Модернізація контактної мережі трамваїв та тролейбусів і заміна контактної мережі в тому числі тієї, яка отримує живлення від ТП № 10, 19, 20, 37, 38, 5, 8. 1.6. Установлення системи управління системою енергозабезпечення. 1.7. Удосконалення системи обліку електроенергії. 1.8. Модернізація 100,4 км мережі трамвайних колій. Першочерговими ділянками слід визначити ті, що проходять по вул. Полтавський Шлях та просп. Героїв Харкова.	2.1	• Інфраструктура	☑	☑	☑
2	Модернізація інфраструктури підземного громадського транспорту, у тому числі мережі колій, технологічного транспорту, ескалаторів, систем освітлення, водовідведення, енергопостачання, вентиляції тощо.	2.1	• Інфраструктура	☑	☑	
3	Оновлення існуючого парку рухомого складу електротранспорту (321 вагон метрополітену, 152 трамвайні вагони, 134 тролейбуси) з урахуванням принципів сталого розвитку та його подальше розширення з урахуванням попиту.	2.1	• Інфраструктура	☑	☑	☑
4	Оновлення та розвиток парку рухомого складу автобусів з урахуванням принципів сталого розвитку.	2.1	• Інфраструктура	☑	☑	
5	Модернізація існуючих та будівництво нових депо комунальних перевізників. Першочерговою потребою є відновлення Салтівського трамвайного депо, відновлення роботи вагоноремонтного заводу (колишнього Комінтернівського трамвайного депо), електродепо «Немишлянське» та «Салтівське». У перспективі – будівництво електродепо ТЧ-3 «Олексійське».	2.1	• Інфраструктура		☑	☑
6	Розвиток мережі метрополітену в існуючих межах міста (ст. м. «Державинська», ст. м. «Одеська», ст. м. «Мотель «Дружба», ст. м. «Аеропорт», ст. м. «Східна», ст. м. «Роганська», ст. м. «Львівська», ст. м. «Гвардійців-Широнінців») і облаштування супутньої інфраструктури з урахуванням потреб маломобільних категорій пасажирів (наприклад, входи на станції, ліфти, переходи тощо.)	2.1	• Інфраструктура		☑	☑
7	Організація та облаштування виділених смуг руху громадського транспорту по основним магістральним дорогам міста. Зокрема по просп. Ювілейному — від просп. Льва Ландау до Салтівського шосе; просп. Льва Ландау — від просп. Ювілейного до просп. Героїв Харкова; просп. Аерокосмічний / вул. Вернадського — від вул. Нетіченської до вул. Одеської.	2.1	• Управління та організація	☑		
8	Удосконалення та розвиток мережі громадського транспорту відповідно до попиту з наданням пріоритету електротранспорту.	2.1, 2.3	• Управління та організація	☑	☑	☑
9	Розробка стратегії розвитку трамвайної мережі	2.1	• Управління та організація	☑		
10	Проведення комплексної модернізації мережі зупиночних пунктів громадського транспорту з урахуванням вимог чинних державних будівельних норм і принципів безбар'єрності та інклюзивності.	2.1	• Інфраструктура	☑	☑	
11	Створення в межах міста транспортних хабів та пересадочних вузлів з будівництвом необхідної інфраструктури для інтеграції різних видів транспорту міста з урахуванням принципів інклюзивності та безбар'єрності. Упровадження пілотного проєкту «Реконструкція приміського вокзалу «Левада».	2.1, 2.2, 2.3, 2.4	• Інфраструктура		☑	☑
12	Виділення та облаштування окремих смуг та доріжок на ділянках ВДМ для руху засобів мікробільності та їх інтеграція з маршрутами руху громадського транспорту з урахуванням концепції розвитку велосипедного транспорту та проєкту «Зелений каркас».	2.2, 2.3	• Інфраструктура		☑	☑
13	Створення тимчасових та/або постійних пішохідних зон у центральній частині міста з урахуванням Концепції пішохідної туристичної зони «Старе місто».	2.2	• Управління та організація		☑	
14	Розробка та впровадження Програми інтегрованого розвитку паркувального простору для м. Харкова з урахуванням потреб в інфраструктурі для заряджання електромобілів.	2.4	• Управління та організація	☑	☑	
15	Облаштування паркінгів з можливістю постійного та/або тимчасового зберігання і зарядки засобів мікробільності поблизу найбільш густонаселених населених пунктів, таких як університети, торгівельні та бізнес-центри, адміністративні будівлі тощо.	2.2, 2.4	• Інфраструктура	☑	☑	
16	Реконструкція існуючих тротуарів та пішохідних доріжок відповідно до принципів інклюзивності та безбар'єрності шляхом їх облаштування пониженням бортовим каменем, пандусами, відповідним освітленням, розміткою, знаками тощо.	2.2	• Інфраструктура		☑	☑
17	Облаштування зупиночних пунктів навігаційними табло та/або вказівниками з інформацією про маршрути та інфраструктуру громадського транспорту і мікробільності.	2.1, 2.2	• Інфраструктура	☑		
18	Проведення регулярного підвищення кваліфікації представників ХМР з питань сталого розвитку міської мобільності та сучасних підходів і методів модернізації транспортної інфраструктури.	2.1, 2.2, 2.3, 2.4	• Розвиток організаційних спроможностей	☑	☑	☑
19	Проведення інформаційних кампаній та заходів з популяризації користування громадським транспортом, засобами мікробільності та піших пересувань.	2.1, 2.2, 2.3, 2.4	• Промоція	☑	☑	☑
20	Розробка та впровадження Плану розвитку сталого міської логістики для м. Харкова з урахуванням результатів обстеження вантажопотоків.	2.3, 2.4	• Управління та організація	☑	☑	
21	Відновлення, придбання спеціальної техніки та обладнання для забезпечення належного функціонування інфраструктури громадського електротранспорту.	2.1	• Інфраструктура	☑	☑	
22	Будівництво на в'їздах у місто системи перехоплюючих паркінгів з наданням пільг на користування громадським транспортом або шеринговими сервісами: траса М03 — просп. Героїв Харкова — об'їзна дорога; об'їзна дорога — Полтавське шосе; Сумський шлях — вул. Залютинська — об'їзна дорога; вул. Малоданилівська — об'їзна дорога — вул. Клочківська; просп. Аерокосмічний — просп. Льва Ландау.	2.3, 2.4	• Інфраструктура		☑	☑
23	Розробка довгострокових програм технічного обслуговування та модернізації інфраструктури громадського транспорту.	2.1	• Управління та організація	☑	☑	
24	Установлення фізичних перешкод для унеможливлення паркування та заїзду на зупинки громадського транспорту, тротуари, пішохідні доріжки, велодоріжки тощо.	2.1	• Інфраструктура	☑	☑	☑
25	Систематичне проведення аудиту стану об'єктів інфраструктури громадського транспорту (наприклад, систем енергозабезпечення, споруд, рухомого складу, зупинок тощо)	2.1	• Моніторинг та аналіз даних	☑	☑	☑
26	Встановлення на території депо комунальних операторів громадського транспорту установок відновлюваної енергетики (наприклад, сонячних панелей, вітрових турбін тощо).	2.1	• Інфраструктура		☑	

Таблиця 12. План заходів для досягнення цілей пріоритету 3 «Інноваційні технології управління транспортом»

№ п/п	Захід	Ціль	Категорія заходу	Період впровадження		
				2024-2027	2028-2034	2035-2050
1	Розвиток системи адаптивного світлофорного регулювання для пріоритетного руху нерейкового громадського транспорту на магістралях загальноміського та районного значення, де запропоновано впровадження виділених смуг та/або "Bus Rapid Transit" (BRT) маршрутів, а також обладнання всього рухомого складу наземного громадського транспорту бортовими комп'ютерами.	3.1	• Інфраструктура		☑	☑
2	Обладнання всіх зупиночних пунктів наземного громадського транспорту електронними табло з можливістю відображення інформації в режимі реального часу.	3.1	• Інфраструктура			☑
3	Створення єдиного мобільного додатка з інтеграцією всієї необхідної інформації щодо функціонування транспортної системи (наприклад, громадський транспорт, велопрокат, пішохідні зони тощо)	3.2	• Управління та організація		☑	
4	Інтеграція системи оплати проїзду в громадському транспорті із системою оплати сервісів спільного користування транспортними засобами.	3.2	• Управління та організація		☑	
5	Установлення додаткових камер та сенсорів для збору даних щодо інтенсивності руху транспорту на магістралях загальноміського і районного значення.	3.1, 3.3	• Моніторинг та аналіз даних		☑	☑

№ п/п	Захід	Ціль	Категорія заходу	Період впровадження		
				2024-2027	2028-2034	2035-2050
6	Встановлення систем автоматичного виявлення порушень ПДР та систем контролю швидкості на вул. Миру, 10; м-ні Героїв Небесної Сотні, 10; просп. Аерокосмічному, 178; П'ятихатський наб., 20; просп. Аерокосмічному, 181; просп. Героїв Харкова, 247; вул. Ключівський, 3; просп. Незалежності, 13; просп. Героїв Харкова, 257/2; вул. Роганський, 63а; просп. Аерокосмічному, 165; просп. Героїв Харкова, 27; просп. Аерокосмічному, 352; вул. Полтавський Шлях, 140; просп. Льва Ландау, 62в; вул. Полтавський Шлях, 126; вул. Полтавський Шлях, 192; вул. Георгія Тарасенка, 126/2; просп. Аерокосмічний, 178, та ін.).	3.1	• Інфраструктура	☑	☑	☑
7	Упровадження інтелектуальної системи керування паркуванням.	3.1	• Інфраструктура		☑	
8	Розвиток системи управління міською мобільністю: 8.1. Створення структурного підрозділу, що відповідає за впровадження і розвиток інноваційних технологій на транспорті (в т.ч. моделювання) при Департаменті будівництва та шляхового господарства Харківської міської ради. 8.2. Закупівля програмного забезпечення і використання його для прийняття рішень щодо транспортної інфраструктури. 8.3. Використання інструментарію транспортного моделювання для прийняття рішень щодо розвитку транспортної інфраструктури міста (мікро- та макромодельювання). 8.4. Регулярне оновлення транспортної моделі м. Харкова кожні 5 років, починаючи з року закінчення воєнного стану.	3.3, 3.4	• Управління та організація	☑	☑	☑
9	Удосконалення роботи ситуативного центру з метою виконання таких основних функцій: моніторинг дорожнього руху, управління транспортними потоками на основних дорогах та перехрестях, та адаптивне управління роботою громадського транспорту.	3.3, 3.4	• Управління та організація		☑	
10	Створення та оновлення єдиної платформи для збору і обробки даних щодо локацій, характеристик та стану інфраструктурних об'єктів транспортного комплексу міста.	3.3	• Моніторинг та аналіз даних	☑	☑	☑
11	Обмін досвідом з європейськими містами щодо міської мобільності і використання сучасних технологій.	3.1, 3.2, 3.3, 3.4	• Розвиток організаційних спроможностей	☑	☑	☑
12	Використання інноваційних технологій для проведення регулярних обстежень мобільності населення (наприклад, обстеження пасажиропотоків, опитування домогосподарств, обстеження інтенсивності руху транспортних потоків, обстеження розвитку мікробільності, тощо).	3.1, 3.2, 3.3, 3.4	• Моніторинг та аналіз даних	☑	☑	☑
13	Проведення тижня міської мобільності.	3.1, 3.2, 3.3	• Промоція	☑	☑	☑
14	Запровадження диференційованого тарифу на проїзд у громадському транспорті.	3.3	• Управління та організація		☑	
15	Ініціювання Харківською міською радою вдосконалення регуляторної бази щодо використання ITS технологій у транспортній галузі.	3.3	• Управління та організація		☑	
16	Підвищення рівня автоматизації процесу контролю оплати проїзду.	3.3	• Управління та організація	☑	☑	☑
17	Організація співпраці Харківської міської ради з операторами громадського транспорту на основі Договору про організацію надання транспортних послуг (Public Service Contract).	3.3	• Управління та організація	☑		

Таблиця 13. План заходів для досягнення цілей пріоритету 4 «Компактна транспортна система»

№ п/п	Захід	Ціль	Категорія заходу	Період впровадження		
				2024-2027	2028-2034	2035-2050
1	Удосконалення маршрутів сталих видів транспорту за рахунок зменшення їх непрямої лінійності.	4.1	• Управління та організація	☑	☑	☑
2	Упровадження та розвиток системи BRT з використанням електробусів для покращення транспортно-сполучення, зокрема, у таких районах як Салтівка, Аеропорт, Одеська, П'ятихатки.	4.1, 4.2	• Управління та організація			☑
3	Підвищення рівня обізнаності працівників Харківської міської ради щодо компактного розвитку транспортних систем у містах.	4.1, 4.2, 4.3	• Розвиток організаційних спроможностей	☑	☑	☑
4	Збалансований розвиток системи зупиночних пунктів у частинах міста, де рівень пішохідної доступності до послуг наземного громадського транспорту є недостатнім (наприклад, стадіон «Динамо», ЖК «Журавлівський», ЖК «Світло Шахтаря», «Зайківка» (біля р. Лопань), ЖК «Пташка» тощо).	4.1, 4.2, 4.3	• Інфраструктура	☑	☑	
5	Розробка концепції розвитку легкого персонального транспорту та відповідної інфраструктури в м. Харкові з урахуванням актуальних потреб населення.	4.2	• Управління та організація	☑		
6	Упровадження приватних та муніципальних сервісів спільного використання екологічних транспортних засобів (кікшеринг, байкшеринг, е-каршеринг тощо).	4.2	• Управління та організація		☑	
7	Проведення обстеження мобільності населення з метою підвищення якості роботи сталих видів транспорту (наприклад, доступності, надійності, регулярності тощо).	4.1, 4.2, 4.3	• Моніторинг та аналіз даних	☑	☑	☑
8	Регулярне інформування населення щодо розвитку сталої міської мобільності.	4.1, 4.2, 4.3	• Промоція	☑	☑	☑
9	Стимулювання використання населенням сталих видів транспорту для здійснення коротких пересувань (наприклад, інформаційні кампанії, знижки на проїзд, система паркування тощо).	4.1, 4.2, 4.3	• Промоція	☑	☑	☑
10	Організація додаткових магістральних виїздів з вулиць міста на окружну дорогу для відведення транспортних потоків.	4.1	• Управління та організація		☑	
11	Проведення аудиту земельних ділянок, які можуть бути в подальшому використані для забезпечення компактного розвитку транспортної системи.	4.1, 4.2, 4.3	• Управління та організація	☑		
12	Забезпечення збалансованого розподілу об'єктів тяжіння населення (наприклад, державні установи, бізнес-центри, торговельні центри тощо) між адміністративними районами міста.	4.1, 4.3	• Управління та організація		☑	☑
13	Забезпечення узгодженого розвитку житлової забудови з мережею громадського та мікробільного транспорту.	4.1, 4.2, 4.3	• Управління та організація	☑	☑	☑
14	Створення безкоштовних місць для паркування для легкого персонального транспорту приватних та муніципальних провайдерів шерингових систем (електросамокати, електровелосипеди, вантажні електровелосипеди тощо).	4.2	• Управління та організація		☑	

Таблиця 14. План заходів для досягнення цілей пріоритету 5 «Комплексне відновлення транспортної системи»

№ п/п	Захід	Ціль	Категорія заходу	Період впровадження		
				2024-2027	2028-2034	2035-2050
1	Завершення розробки Програми комплексного відновлення території Харківської міської територіальної громади (ХМТГ) з урахуванням ПСММ і оновлень Генерального плану.	5.1, 5.2, 5.4	Управління та організація	☑		
2	Оновлення стратегічних документів розвитку транспортної системи міста та забезпечення їх взаємоузгодженості з актуалізованим Генеральним планом, затвердженим ПСММ, чинними державними будівельними нормами, стандартами тощо.	5.1, 5.2	Управління та організація	☑	☑	☑
3	Відновлення інфраструктури підземного громадського транспорту. Зокрема, відновлення 3-х ТП, а також підстанції РП-ТП управління, підстанції СТП-депо ТЧ-2, перехідної підстанції ПП-10/6, знижувальної підстанції 5-го прольоту ТЧ-1, знижувальної підстанції головного корпусу ТЧ-1.	5.1	Інфраструктура	☑	☑	
4	Відновлення інфраструктури наземного громадського транспорту. Зокрема, 27 пошкоджених тягових підстанцій, 2.7 км трамвайної колії, 40.03 км контактної мережі трамвая, 14.7 км контактної мережі тролейбуса та 54 місця пошкодження силової мережі (кабельні лінії 6(10) кВ).	5.1	Інфраструктура	☑		
5	Використання екологічно чистих матеріалів та застосування енергоефективних технологій при відновленні та ремонті об'єктів транспорту і дорожнього господарства.	5.1	Управління та організація	☑	☑	☑
6	Розробка проекту відновлення електродепо «Немишлянське» та «Салтівське».	5.1, 5.3, 5.4	Інфраструктура	☑		
7	Розробка проекту відновлення КП «Салтівське трамвайне депо».	5.1, 5.3, 5.4	Інфраструктура		☑	
8	Розробка проекту відновлення тролейбусної лінії від ст. м. «Салтівська» до розворотного кола «Північна-2».	5.1, 5.3, 5.4	Інфраструктура		☑	
9	Розробка проекту відновлення трамвайної лінії на просп. Тракторобудівників, просп. Героїв Харкова та Харківському шосе.	5.1, 5.3, 5.4	Інфраструктура	☑		
10	Розробка проектів з відновлення та розвитку транспортної інфраструктури для включення до інвестиційного паспорту Харкова.	5.3, 5.4	Управління та організація	☑	☑	☑
11	Організація та проведення публічних заходів для висвітлення та вирішення проблем щодо відновлення об'єктів транспорту і дорожнього господарства Харкова.	5.3	Промоція	☑	☑	
12	Інформування громадськості щодо виконання Програми комплексного відновлення території Харківської міської територіальної громади.	5.1	Промоція	☑	☑	
13	Організація та проведення семінарів, круглих столів, конференцій, виставок, форумів та інших публічних заходів з метою розвитку міжнародного і державного співробітництва для комплексного відновлення і розвитку транспортної системи Харкова.	5.3	Розвиток організаційних спроможностей	☑	☑	☑
14	Проведення систематичного аналізу для виявлення можливостей участі в гуманітарних програмах ЄС, міжнародних програмах підтримки, проектах відновлення та розвитку транспортних систем міст України.	5.3, 5.4	Моніторинг та аналіз даних	☑	☑	☑
15	Сприяння відбудові та відновленню функціонування Міжнародного аеропорту «Харків».	5.1, 5.2, 5.4	Управління та організація	☑	☑	

Орієнтовна загальна вартість впровадження заходів зі сталого відновлення та розвитку мобільності Харкова може становити – 101.1 млрд грн.

4.3. Тестування заходів з використанням транспортної моделі

Для оцінки впливу визначених заходів на систему мобільності Харкова було використано базову та прогнозну транспортну модель. Базова транспортна модель використовувалася для аналізу мобільності в Харкові в певний період часу, що вважався відправною точкою дослідження.

Прогнозна транспортна модель дозволила оцінити ефективність визначених заходів з урахуванням зміни основних показників, що мають вплив на функціонування системи мобільності (наприклад, соціально-економічний розвиток, містобудівна структура тощо).

Відповідно до рішення представників основних груп зацікавлених сторін процесу планування базову транспортну модель Харкова було розроблено для 2021 року, а прогнозу для 2050 року.

Варто зазначити, що прогнозу основних показників, що можуть мати вплив на функціонування системи мобільності, було здійснено з урахуванням узгоджених припущень реалістичного сценарію. Основні аспекти розробки базової і прогнозної транспортної моделі Харкова представлено нижче.

Базова транспортна модель

Базова транспортна модель Харкова – це мультимодальна модель, що включає в себе всі види транспорту, які функціонують у місті, а саме:

- громадський транспорт (метро, тролейбус, трамвай, автобус);
- індивідуальний транспорт (приватні автомобілі, вантажний транспорт, велосипеди та пішохідний рух).

Базова транспортна модель складається з моделей транспортної пропозиції та попиту.

Модель транспортної пропозиції включає елементи транспортної інфраструктури, які використовуються для задоволення існуючого попиту на пересування.

Основні складові моделі транспортної пропозиції Харкова представлено на рисунку 35.



Рисунки 35. Основні складові моделі транспортної пропозиції м. Харкова

Модель транспортного попиту якісно та кількісно характеризує потреби мешканців міста в пересуваннях. Основні вихідні дані, що були використані для розробки моделі транспортного попиту Харкова, представлено на рисунку 36.



Рисунки 36 – Основні складові моделі транспортного попиту Харкова

Дані щодо мобільності населення було зібрано в результаті проведення соціологічного опитування населення Харкова, а в моделі відображено завдяки налаштуванню процедур розрахунку та їх параметрів.

До моделі також було внесено ряд соціально-економічних даних, таких як: кількість населення, вікові групи та їх чисельність, кількість робочих місць, навчальних закладів тощо.

Попит на транспортну інфраструктуру характеризується такими показниками як інтенсивність руху транспортних потоків та обсяг пасажироперевезень. Дані показники було визначено під час проведення в Харкові відповідних натурних обстежень.

Для забезпечення точності результатів моделювання було проведено калібрування та оцінку якості базової транспортної моделі Харкова шляхом використання результатів проведених натурних обстежень³⁷.

Результати оцінки якості базової транспортної моделі Харкова представлено в таблиці 15.

Таблиця 15. Результати оцінки якості базової транспортної моделі Харкова

№ з/п	Параметр	Вид транспорту	
		Індивідуальний	Громадський
1	Коефіцієнт кореляції	0.836	0.984

³⁷ Калібрування моделі передбачає проведення серії дослідів моделі, під час яких відбувається перевірка відповідності змодельованих значень фактичним даним інтенсивності руху транспортних потоків, пасажиропотоків на громадському транспорті та транспортній поведінки населення. Для калібрування базової транспортної моделі Харкова було використано результати проведення натурних обстежень мобільності в місті, які було здійснено у 2021 р.

№ з/п	Параметр	Вид транспорту	
		Індивідуальний	Громадський
2	Середня абсолютна похибка	1748.1	1022.2
3	Середня відносна похибка	21.4 %	20.9 %
4	Абсолютне значення RMSE	2323.0	2480.5

Зазначені результати свідчать про достатню якість розробленої базової транспортної моделі Харкова. Зокрема, коефіцієнт кореляції індивідуального і громадського транспорту наближується до 1, що свідчить про високий рівень відповідності реальним умовам функціонування транспортної системи Харкова.

Прогнозна транспортна модель

Прогнозну транспортну модель Харкова було розроблено шляхом виконання двох основних етапів робіт. На першому етапі було здійснено прогнозування показників, що мають вплив на функціонування системи мобільності. Другий етап було присвячено інтеграції визначених заходів сталого відновлення та розвитку мобільності в модель.

Для визначення переліку показників, що мають вплив на функціонування системи мобільності Харкова, було враховано таку інформацію:

- актуальні документи відновлення та розвитку міста і його транспортної системи;
- доступні результати досліджень у галузі містобудування та транспортного планування, що стосуються Харкова і прилеглих територій;
- дані, отримані від представників ХМР у відповідь на запит експертів процесу планування.

Перелік основних показників, що були враховані при розробці прогнозної транспортної моделі Харкова, наведено на рисунку 37.



Рисунок 37. Перелік показників, що були враховані при розробці прогнозної транспортної моделі м. Харкова

Для прогнозування зміни соціально-економічних показників було враховано припущення реалістичного сценарію щодо стабілізації безпекової ситуації з 2026 року та відновлення чисельності населення Харкова до довоєнного рівня в 2027 році. Розрахунок подальших змін зазначених показників відбувався відповідно до загальнонаціональних трендів.

Також було враховано отримані вихідні дані щодо будівництва житлової забудови, зокрема було розраховано орієнтовну кількість населення залежно від поверховості, характеру забудови, наявності вбудованих нежитлових приміщень тощо.

Відповідно до припущень реалістичного сценарію в Харкові передбачається незначна тенденція зростання кількості робочих місць порівняно з довоєнним рівнем за рахунок таких факторів:

- ревіталізація та освоєння промислових зон у межах адміністративних районів та мікрорайонів;
- нове будівництво будівель виробничого призначення;
- зменшення рівня безробіття внаслідок стабілізації безпекової ситуації, а також активного процесу післявоєнного відновлення, відбудови та розвитку.

Отримані соціально-економічні показники представлено в таблиці 16.

Таблиця 16. Чисельність населення та кількість робочих місць у Харкові станом на 2021 р. та 2050 р.

№	Показник	2021	2050
1	Населення	1 556 235	1 440 750
2	Робочі місця	394 271	425 069

Для прогнозування змін у дорожно-транспортній інфраструктурі було враховано припущення щодо покращення безпекової ситуації в місті. Очікується, що в Харкові буде відновлено всю зруйновану дорожно-транспортну інфраструктуру, у тому числі депо, підстанції, зупинки громадського транспорту, пошкоджені ділянки вулиць і доріг тощо. Як результат, уся дорожно-транспортна інфраструктура буде функціонувати ефективно і якісно.

Містобудівна структура Харкова до 2050 року не зазнає значних змін. Очікується, що у зв'язку з покращенням безпекової ситуації в місті буде відновлено і повернено до експлуатації зруйновані і пошкоджені будівлі та споруди. Крім цього, вільні території та промислові зони міста будуть ревіталізовані та освоєні.

Під час виконання наступного етапу робіт до прогнозної транспортної моделі Харкова було інтегровано визначені заходи сталого відновлення та розвитку мобільності. Відтворення пропонування заходів у прогнозній транспортній моделі передбачало редагування її елементів та налаштування необхідних процедур розрахунку. Перелік основних заходів, що були відтворені в транспортній моделі та ряд внесених до неї змін представлено в таблиці 17.

Таблиця 17. Перелік основних заходів, що були відтворені в прогнозній транспортній моделі Харкова із зазначенням внесених змін

№	Захід	Зміни в моделі
1	Модернізація існуючих тролейбусних та трамвайних ліній. Модернізація інфраструктури підземного громадського транспорту	Налаштування стандартних параметрів відрізків та вузлів (дозволена швидкість, швидкість для систем транспорту, затримки на здійснення маневрів тощо).
2	Оновлення існуючого парку рухомого складу електротранспорту. Оновлення та розвиток парку рухомого складу автобусів з урахуванням принципів сталого розвитку.	Налаштування типів рухомого складу. Налаштування стандартних параметрів відрізків та вузлів. Зміна розкладу руху для кожного варіанта маршруту із зазначенням нового інтервалу, першого та останнього рейсів.
3	Збалансований розвиток системи зупиночних пунктів у частинах міста.	Створення нових зупинок, зон зупинок, пунктів зупинок, що містять інформацію про системи транспорту, які можуть здійснювати зупинку, час зупинки, час на перехід між пунктами зупинок тощо. Урахування нових зупинок у профілі руху варіантів маршруту. Створення сполучень для з'єднання зупинок і центрів районів.
4	Розвиток мережі метрополітену в існуючих межах міста.	Створення нових зупинок, зон зупинок, пунктів зупинок, що містять інформацію про системи транспорту, які можуть здійснювати зупинку, час зупинки, час на перехід між пунктами зупинок тощо. Створення сполучень для з'єднання зупинок і центрів районів. Редагування існуючих маршрутів метрополітену. Зміна розкладу руху для кожного варіанта маршруту із зазначенням нового інтервалу, першого та останнього рейсів.
5	Організація та облаштування виділені смуг руху громадського транспорту на основних магістральних дорогах міста.	Редагування ділянок існуючої ВДМ міста. Для необхідних відрізків активувався визначений користувачем атрибут «Виділена смуга громадського транспорту» або «BRT». Налаштування стандартних параметрів відрізків та вузлів (дозволена швидкість, швидкість для систем транспорту тощо). Налаштування процедур розрахунку.
6	Упровадження та розвиток системи BRT з використанням електробусів.	Створення нової системи транспорту BRT. Створення нового рухомого складу із зазначенням типу, загальної місткості, кількості місць для сидіння та системи транспорту. Створення зупинок для нової системи BRT, що містять інформацію про системи транспорту, які можуть здійснювати зупинку, час зупинки, час на перехід між пунктами зупинок тощо. Створення сполучень для з'єднання зупинок і центрів районів. Редагування існуючих зупинок для можливості зупинки рухомого складу BRT. Створення нових маршрутів, варіантів маршрутів. Створення розкладу руху для кожного варіанта маршруту із вказанням інтервалу, першого та останнього рейсів
7	Розвиток системи адаптивного світлофорного регулювання для пріоритетного руху громадського транспорту.	Редагування відповідних вузлів на ділянках існуючої ВДМ міста, де активований атрибут «Виділена смуга громадського транспорту» або «BRT». Для необхідних вузлів активувався визначений користувачем атрибут «Виділена смуга громадського транспорту» або «BRT». Налаштування розрахунку затримок на здійснення маневрів для різних систем транспорту. Налаштування процедур розрахунку.
8	Обладнання всіх зупиночних пунктів наземного громадського транспорту електронними табличками.	Налаштування процедур розрахунку транспортної моделі.

Після виконання всіх зазначених етапів робіт було завершено розробку прогнозної транспортної моделі Харкова.

Визначення показників для оцінки заходів

Ретельний вибір показників для оцінки визначених заходів сталого відновлення і розвитку міської мобільності в Харкові є важливим етапом робіт, результати виконання якого дозволяють комплексно дослідити ефективність їх упровадження.

Як правило, оцінка ефективності впровадження заходів розвитку сталого міської мобільності здійснюється шляхом використання часових, швидкісних та деяких інших груп показників функціонування сталих видів транспорту.

Доцільність використання зазначених груп показників для оцінки ефективності впровадження визначених заходів у Харкові також підтверджується тим фактом, що громадський транспорт займає найбільшу частку серед інших видів пересувань у місті (≈ 51 %). Відповідно, використання зазначених груп показників з акцентом на громадський транспорт дозволить визначити ефективність розроблених заходів сталого відновлення та розвитку мобільності в Харкові.

Для оцінки ефективності визначених заходів сталого відновлення та розвитку мобільності в Харкові було використано показники, які представлено на рисунку 38.

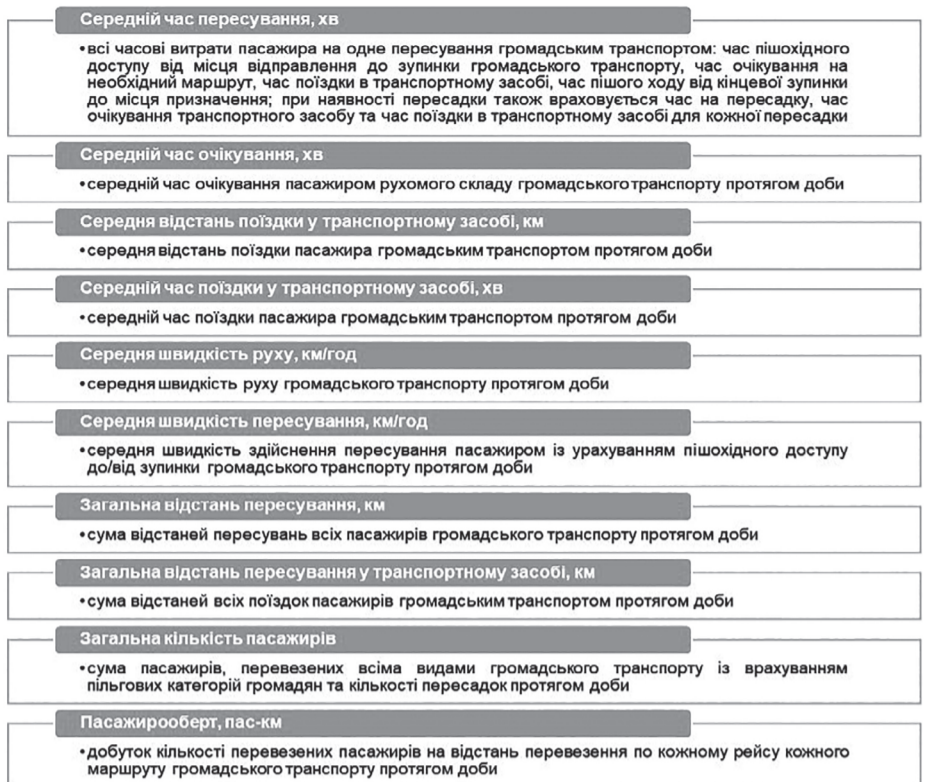


Рисунок 38. Показники оцінки ефективності визначених заходів сталого відновлення та розвитку мобільності в Харкові

Оцінка визначених заходів за допомогою транспортної моделі.

Для оцінки визначених заходів у рамках узгодженого сценарію було використано показники, що представлено на рисунку 38. Результати розрахунку базової і прогнозної транспортних моделей представлено в таблиці 18.

Таблиця 18. Результати оцінки ефективності впровадження визначених заходів сталого відновлення та розвитку мобільності в Харкові

№ з/п	Показник	Од. виміру	2021	2050	Абсолютна різниця	Відносна різниця, %
1	Середній час пересування	год:хв:с	00:53:50	0:48:08	-0:05:42	-10,59 %
2	Середній час очікування	год:хв:с	00:07:01	0:04:38	-0:02:23	-33,97 %
3	Середня відстань поїздки в транспортному засобі	км	7.3	8.44	1,14	15,62 %
4	Середній час поїздки в транспортному засобі	год:хв:с	00:18:58	0:17:21	-0:01:37	-8,52 %
5	Середня швидкість руху	км/год	23.12	29.20	6,08	26,30 %
6	Середня швидкість пересування	км/год	11.06	13.36	2,3	20,80 %
7	Загальна відстань пересування	км	12 875 993	14 390 987	1 514 994	11,77 %
8	Загальна відстань пересування в транспортному засобі	км	9 490 827	11 337 478	1 846 651	19,46 %
9	Загальна кількість пасажирів	пас.	1 522 593	1 781 450	258 857	17,00 %
10	Пасажиरोоборот	пас. км	9 490 827	11 337 478	1 846 651	19,46 %

Результати моделювання заходів сталого відновлення та розвитку мобільності Харкова показали їх позитивний вплив на транспортну систему міста.

У першу чергу, у результаті впровадження запропонованих заходів очікується підвищення попиту на послуги громадського транспорту, що відображається в збільшенні загальної кількості перевезених пасажирів на 17 %.

Крім цього, спостерігається зменшення середнього часу пересування та середнього часу очікування пасажирів на 10,59 % та 33,97 % відповідно. Такі зміни мають позитивний вплив на зменшення часових витрат пасажирів та підвищення рівня якості пересувань.

Також очікується збільшення середньої швидкості руху ГТ та середньої швидкості пересування пасажирів на 26,3 % та 20,8 % відповідно. Це також свідчить про підвищення рівня якості послуг громадського транспорту в Харкові.

Після впровадження визначених заходів моніторингу представники органів місцевого самоврядування в Харкові збільшаться на 19,46 %. Зростання цього показника пов'язано зі збільшенням кількості перевезених пасажирів та відстані їх поїздки.

Збільшення відстані поїздки пасажирів відбувається за рахунок розширення маршрутної мережі, зокрема мережі метрополітену, та впровадження нової системи транспорту BRT.

Збільшення значень зазначених показників не буде мати негативного впливу на функціонування транспортної мережі міста, а лише свідчить про збільшення зони обслуговування населення громадським транспортом.

Упровадження визначених заходів сталого відновлення та розвитку мобільності в Харкові призведе до підвищення рівня якості транспортних послуг та удосконалення функціонування транспортної системи міста. Такі зміни будуть сприяти як розвитку сталого міської мобільності, так і Харкова в цілому.

РОЗДІЛ 5. СИСТЕМА МОНІТОРИНГУ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВПРОВАДЖЕННЯ ПСММ ХАРКОВА

Результати оцінки заходів ПСММ, які зазначено у підрозділі 4.2, свідчать, що їх упровадження матиме позитивний вплив на процес сталого відновлення та розвитку транспортної системи та міської мобільності Харкова.

Для дослідження впливу впровадження заходів на транспортну систему та міську мобільність представники профільних департаментів Харківської міської ради (Департаменту містобудування та архітектури, Департаменту будівництва та шляхового господарства, Департаменту міжнародного співробітництва) мають здійснювати регулярний моніторинг попередньо визначених показників.

Завдяки проведенню регулярного моніторингу представники органів місцевого самоврядування будуть мати можливість відстежити прогрес у досягненні встановлених цільових показників та проаналізувати причини і наслідки потенційних відхилень.

На основі проаналізованої інформації буде існувати можливість удосконалення процесу впровадження ПСММ.

Для дослідження ефективності впровадження ПСММ Харкова було сформовано відповідну систему моніторингу, яка містить:

- визначений перелік показників у розрізі встановлених 5 пріоритетів, 19 цілей і 98 заходів;
- рекомендації щодо можливих джерел отримання необхідних статистичних даних;
- рекомендації щодо періодичності збору необхідних статистичних даних.

Крім зазначеного, також було здійснено індикативне закріплення потенційних відповідальних за моніторинг показників ефективності впровадження ПСММ Харкова.

Варто зауважити, що за потреби попередньо закріплені відповідальні будуть співпрацювати з профільними департаментами, комунальними підприємствами та установами для збору даних та оцінки відповідних показників ефективності впровадження ПСММ Харкова.

Загальний перелік потенційних відповідальних за моніторинг ефективності впровадження ПСММ представлено в таблиці 19.

Таблиця 19. Загальний перелік потенційних відповідальних за моніторинг показників ефективності впровадження ПСММ Харкова

Абревіатура	Назва установи
ДМА	Департамент містобудування та архітектури
ДБШГ	Департамент будівництва та шляхового господарства
ДМС	Департамент міжнародного співробітництва
УПП	Управління патрульної поліції в Харківській області

5.1. Показники ефективності впровадження заходів ПСММ Харкова

Пріоритет 1. Безпека пересувань містом

Таблиця 20. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 1.1 «Наближення до нульової смертності у ДТП»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
1.1.1.	Кількість ДТП на 1 000 мешканців	од.	7 ⁹⁵	ДБШГ	Щорічно
1.1.2.	Частка ДТП з летальними наслідками	%	1,6 ³⁵	ДБШГ	Щорічно
1.1.3.	Частка ДТП з постраждалими	%	19,4 ³⁵	ДБШГ	Щорічно
1.1.4.	Частка світлофорних об'єктів, облаштованих системами звукового оповіщення	%	64,3 ³⁸	ДБШГ	Щорічно
1.1.5.	Частка нерегульованих пішохідних переходів, облаштованих контрастним освітленням	%	—	ДБШГ	Щорічно

³⁸ Згідно з даними Департаменту інфраструктури за 2021 рік.

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
1.1.6.	Кількість удосконалених схем організації дорожнього руху в місцях концентрації ДТП	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки
1.1.7.	Кількість проведених промоційних заходів з питань безпеки і культури дорожнього руху	од.	—	ДБШГ	Щорічно

Таблиця 21. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 1.2 «Забезпечення безпеки користувачів транспортної системи під час виникнення надзвичайних ситуацій військового характеру та/або терористичних актів»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
1.2.1.	Кількість облаштованих зупинок-укриттів «Захист» поблизу маршрутів руху громадського транспорту	од.	14 ³⁹	ДБШГ	Щорічно
1.2.2.	Частка рухомого складу наземного громадського транспорту, обладнаного автоматизованими системами інформування про загрозу виникнення або виникнення надзвичайної ситуації	%	0	ДБШГ	Щорічно
1.2.3.	Частка рухомого складу наземного громадського транспорту, обладнаного такою з інклюзивними картами, на яких позначено місця розміщення укриттів уздовж маршрутів руху	%	0	ДБШГ	Щорічно
1.2.4.	Частка маршрутів наземного громадського транспорту, для яких розроблено схеми руху пасажирів та екіпажів до найближчих об'єктів фонду захисних споруд	%	0	ДБШГ	Щорічно
1.2.5.	Кількість кінцевих зупинок громадського транспорту, облаштованих такою з інклюзивними картами, на яких позначено місця розміщення укриттів уздовж маршрутів, які проходять через них	од.	0	ДБШГ	Щорічно
1.2.6.	Кількість проведених тренінгів для підвищення рівня обізнаності співробітників транспортних підприємств щодо порядку дій при загрозі виникнення або виникненні надзвичайних ситуацій воєнного характеру, терористичних актах та незаконному втручанні	од.	—	ДБШГ	Щорічно
1.2.7.	Кількість проведених тренінгів щодо підвищення ефективності взаємодії між органами місцевого самоврядування, керівниками і працівниками підприємств, що забезпечують функціонування транспортної системи міста при загрозі виникнення або виникненні надзвичайних ситуацій воєнного характеру, терористичних актах та незаконному втручанні	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки

Таблиця 22. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 1.3 «Підвищення рівня контролю за порушенням правил дорожнього руху»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
1.3.1.	Частка ДТП, зафіксованих автоматизованою системою фіксації правопорушень	%	—	ДБШГ	Щорічно
1.3.2.	Кількість зафіксованих правопорушень щодо керування транспортним засобом у стані алкогольного / наркотичного сп'яніння	од.	—	ДБШГ	Щорічно
1.3.3.	Кількість зафіксованих правопорушень щодо недотримання швидкісного режиму руху в місті	од.	—	ДБШГ	Щорічно
1.3.4.	Кількість зафіксованих протоколів правопорушень щодо заборони в'їзду вантажних автомобілів масою понад 3,5 тони до Харкова в денну пору доби	од.	—	ДБШГ	Щорічно

Таблиця 23. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 1.4 «Зменшення рівня викидів забруднювальних речовин в атмосферу від пересувних джерел»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
1.4.1.	Обсяг викидів забруднювальних речовин в атмосферне повітря від пересувних джерел	кг/особу	38,2 ⁴	ДБШГ	Щорічно
1.4.2.	Кількість облаштованих зажувальних комплексів для вантажного транспорту на в'їздах до міста	од.	0	ДБШГ	Один раз на п'ять років
1.4.3.	Кількість облаштованих автостоянок для вантажного транспорту на в'їздах до міста	од.	0	ДБШГ	Один раз на п'ять років
1.4.4.	Частка електротранспорту в структурі парку рухомого складу наземного громадського транспорту	%	75,6 ³⁹	ДБШГ	Один раз на п'ять років
1.4.5.	Частка електротранспорту в структурі парку рухомого складу комунальних підприємств, що забезпечують благоустрій та задоволення інших господарських потреб міста	%	—	ДБШГ	Один раз на п'ять років
1.4.6.	Кількість поданих / виграних заявок на участь у програмах підтримки проєктів щодо електрифікації парку рухомого складу муніципальних підприємств та розвитку міської логістики	од.	-/-	ДБШГ	Один раз на два роки

Пріоритет 2. Інфраструктура сталих видів мобільності

Таблиця 24. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 2.1 «Модернізація та розвиток інфраструктури громадського транспорту»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
2.1.1.	Кількість замічених тягових підстанцій громадського транспорту на підстанції модульного типу	од.	—	ДБШГ	Один раз на п'ять років
2.1.2.	Кількість підстанцій громадського транспорту, на яких було модернізовано силове обладнання	од.	—	ДБШГ	Один раз на п'ять років
2.1.3.	Довжина модернізованих трамвайних колій	км	—	ДБШГ	Щорічно
2.1.4.	Довжина модернізованої контактної мережі трамваїв та тролейбусів	км	—	ДБШГ	Щорічно
2.1.5.	Довжина модернізованих колій метрополітену	км	—	ДБШГ	Щорічно
2.1.6.	Кількість модернізованих ескалаторів, які використовуються пасажиром під час пересування	од.	—	ДБШГ	Щорічно
2.1.7.	Кількість оновлених транспортних засобів електротранспорту (вагони метрополітену / трамвайні вагони / тролейбуси)	од.	-/-	ДБШГ	Щорічно
2.1.8.	Кількість оновлених автобусів	од.	—	ДБШГ	Щорічно
2.1.9.	Кількість модернізованих / нових депо громадського транспорту	од.	-/-	ДБШГ	Один раз на п'ять років
2.1.10.	Кількість нових станцій метрополітену	од.	—	ДБШГ	Один раз на десять років
2.1.11.	Частка пересуваних населення, що здійснюється громадським транспортом	%	51 ⁴	ДБШГ	Один раз на п'ять років
2.1.12.	Щільність маршрутної мережі громадського транспорту	км/км ²	7,07 ³⁶	ДБШГ	Щорічно
2.1.13.	Довжина облаштованих виділених смуг для пріоритетного руху громадського транспорту	км	1,3 ³⁸	ДБШГ	Щорічно
2.1.14.	Частка зупиночних пунктів громадського транспорту облаштованих навігаційними табло та інформацією про маршрути мікробільного та громадського транспорту	%	—	ДБШГ	Щорічно
2.1.15.	Частка модернізованих зупиночних пунктів громадського транспорту відповідно до ДБН і принципів безбар'єрності та інклюзивності	%	—	ДБШГ	Щорічно
2.1.16.	Кількість встановлених на території депо комунальних операторів громадського транспорту установок відновлювальної енергетики (сонячних панелей / вітрових турбін)	од.	-/-	ДБШГ	Один раз на два роки
2.1.17.	Розробка стратегії розвитку трамвайної мережі	Так / ні	—	ДБШГ	До 2028 року

Таблиця 25. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 2.2 «Розвиток інфраструктури системи мікробільності та піших пересуваних з урахуванням принципів інклюзивності та безбар'єрності»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
2.2.1.	Довжина облаштованих смуг для руху засобів мікробільності	км	—	ДБШГ	Щорічно
2.2.2.	Довжина облаштованих доріжок для руху засобів мікробільності	км	28,3	ДБШГ	Щорічно
2.2.3.	Щільність мережі велосипедних маршрутів	км/км ²	0,08	ДБШГ	Щорічно
2.2.4.	Площа постійних пішохідних зон у місті	км ²	—	ДБШГ	Один раз на п'ять років
2.2.5.	Площа тимчасових пішохідних зон у місті	км ²	—	ДБШГ	Щорічно
2.2.6.	Частка пересуваних, що здійснюються засобами мікробільності	%	1 ⁴	ДБШГ	Один раз на п'ять років

³⁹ За з даними Департаменту інфраструктури за 2023 рік.

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
2.2.7.	Частка пересуваних, що здійснюються пішки	%	2724	ДБШГ	Один раз на п'ять років
2.2.8.	Довжина реконструйованих тротуарів і пішохідних доріжок відповідно до ДБН та принципів безбар'єрності та інклюзивності	км	—	ДБШГ	Щорічно

Таблиця 26. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 2.3 «Забезпечення високого рівня інтеграції інфраструктури сталих видів мобільності»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
2.3.1.	Кількість організованих транспортних хабів та пересадочних вузлів у межах міста	од.	—	ДБШГ	Щорічно
2.3.2.	Середній час очікування пасажирів при пересадці	хв.	—	ДБШГ	Один раз на п'ять років
2.3.3.	Коефіцієнт пересаджуваності	—	0,17	ДБШГ	Один раз на п'ять років
2.3.4.	Кількість зупинок громадського транспорту з пішохідним доступом до систем прокату засобів мікробільності	од.	0	ДБШГ	Щорічно
2.3.5.	Кількість зупинок громадського транспорту поблизу трас велосипедних маршрутів	од.	—	ДБШГ	Щорічно
2.3.6.	Частка пересуваних населення, що здійснюється сталими видами транспорту (громадським, мікробільним транспортом і пішки)	%	79 ⁴	ДБШГ	Один раз на п'ять років
2.3.7.	Кількість проведених інформаційних кампаній та заходів з популяризації користування громадським транспортом, засобами мікробільності та піших пересуваних	од.	—	ДБШГ	Щорічно
2.3.8.	Кількість проведених тренінгів для підвищення кваліфікації представників ХМР з питань сталого розвитку міської мобільності, сучасних підходів і методів модернізації транспортної інфраструктури	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки
2.3.9.	Розробка та впровадження Плану розвитку сталої міської логістики Харкова	Так / ні	—	ДБШГ	До 2035 року

Таблиця 27. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 2.4 «Удосконалення системи паркування екологічних видів транспорту»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
2.4.1.	Кількість облаштованих місць для тимчасового паркування засобів мікробільності (без захисту від опадів) поблизу найбільш густонаселених пунктів	од.	—	ДБШГ	Щорічно
2.4.2.	Кількість облаштованих місць для тривалого зберігання засобів мікробільності (із захистом від опадів)	од.	—	ДБШГ	Щорічно
2.4.3.	Кількість збудованих перехоплюючих паркінгів на в'їздах до міста	од.	—	ДБШГ	Один раз на п'ять років
2.4.4.	Розробка та впровадження Програми інтегрованого розвитку паркувального простору для Харкова	Так / ні	—	ДБШГ	До 2035 року

Пріоритет 3. Інноваційні технології управління транспортом

Таблиця 28. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 3.1 «Розвиток системи управління міською мобільністю на основі ITS технологій»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
3.1.1.	Кількість встановлених камер для автоматичної фіксації порушень ПДР та контролю швидкості руху	од.	2	ДБШГ	Щорічно
3.1.2.	Частка зупиночних пунктів наземного громадського транспорту, обладнаних електронними табло з можливістю відображення інформації в режимі реального часу	%	0,8	ДБШГ	Щорічно
3.1.3.	Частка рухомого складу наземного громадського транспорту, обладнаного бортовими комп'ютерами	%	—	ДБШГ	Щорічно
3.1.4.	Кількість світлофорних об'єктів, що використовуються для адаптивного світлофорного регулювання	од.	—	ДБШГ	Щорічно
3.1.5.	Кількість встановлених сенсорів для збору даних щодо інтенсивності руху транспорту на магістралях загальноміського і районного значення	од.	-/-	ДБШГ	Щорічно
3.1.6.	Частка паркомісць, підключених до інтелектуальної системи керування паркуванням	од.	—	ДБШГ	Щорічно

Таблиця 29. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 3.2 «Цифровізація системи міської мобільності»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
3.2.1.	Розроблений додаток з інформацією щодо функціонування транспортної системи і послуг мобільності (громадський транспорт, велопрокат, пішохідні зони тощо)	Так / ні	—	ДБШГ	До 2035 року
3.2.2.	Кількість користувачів додатка з інформацією щодо функціонування транспортної системи і послуг мобільності	осіб	—	ДБШГ	Щорічно з моменту впровадження додатка
3.2.3.	Частка оцифрованих об'єктів транспорту і шляхового господарства (координати, характеристика, стан) внесених до єдиної платформи даних інфраструктурних об'єктів транспортного комплексу міста	%	—	ДБШГ	Щорічно

Таблиця 30. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 3.3 «Використання сучасних технологій при прийнятті управлінських рішень щодо удосконалення системи мобільності»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
3.3.1.	Кількість місць, доступних для одночасного виконання завдань з транспортного моделювання в програмному середовищі VISUM	од.	—	ДБШГ	Один раз на п'ять років
3.3.2.	Частка інформації щодо кількості користувачів громадського транспорту, яка отримана шляхом використання сучасних технологій	%	—	ДБШГ	Щорічно
3.3.3.	Частка інформації щодо інтенсивності транспортних потоків, яка отримана шляхом використання сучасних технологій	%	—	ДБШГ	Щорічно
3.3.4.	Кількість учасників Тижня міської мобільності	осіб	—	ДБШГ	Щорічно

Таблиця 31. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 3.4 «Забезпечення впровадження та належного функціонування інноваційних технологій управління транспортом»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
3.4.1.	Кількість регуляторних ініціатив підготовлених Харківською міською радою для удосконалення нормативно-правової бази, щодо використання ITS-технологій у транспортній галузі та транспортних засобів з електродвигуном	од.	—	ДБШГ	Один раз на п'ять років
3.4.2.	Кількість завершених міжнародних стажувань / відвіданих тренінгів щодо використання сучасних технологій для розвитку сталої міської мобільності	од.	-/-	ДМС	Один раз на п'ять років

Пріоритет 4. Компактна транспортна система

Таблиця 32. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 4.1 «Зменшення відстані та часу пересування населення»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
4.1.1.	Коефіцієнт непрямої лінійності маршрутів наземного громадського транспорту	—	1,51 ³⁶	ДБШГ	Один раз на два роки
4.1.2.	Середній час пересування населення громадським транспортом	хв.	00:53:50 ³⁶	ДБШГ	Один раз на п'ять років
4.1.3.	Середній час пересування населення індивідуальним транспортом	хв.	00:30:18 ³⁶	ДБШГ	Один раз на п'ять років
4.1.4.	Середній час пересування населення мікробільним транспортом	хв.	00:48:56 ³⁶	ДБШГ	Один раз на п'ять років
4.1.5.	Середня відстань пересування населення громадським транспортом	км	10 ³⁶	ДБШГ	Один раз на п'ять років
4.1.6.	Середня відстань пересування населення індивідуальним транспортом	км	11,42 ³⁶	ДБШГ	Один раз на п'ять років
4.1.7.	Середня відстань пересування населення мікробільним транспортом	км	9,02 ³⁶	ДБШГ	Один раз на п'ять років

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
4.1.8.	Кількість функціонуючих BRT-маршрутів	од.	0	ДБШГ	Один раз на два роки
4.1.9.	Довжина трас функціонуючих BRT-маршрутів	км	0	ДБШГ	Один раз на два роки
4.1.10.	Кількість організованих магістральних виїздів з вулиць міста на окружну дорогу	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки

Таблиця 33. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 4.2 «Підвищення рівня транспортної доступності»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
4.2.1.	Частка населення, що проживає на відстані 500 метрів або менше від зупинок громадського транспорту	%	90 ^ж	ДБШГ	Один раз на п'ять років
4.2.2.	Кількість функціонуючих сервісів спільного використання велосипедів (байкшеринг)	од.	0	ДБШГ	Щорічно
4.2.3.	Кількість функціонуючих сервісів спільного використання самокатів (кікшеринг)	од.	0	ДБШГ	Щорічно
4.2.4.	Кількість функціонуючих сервісів спільного використання електромобілів (е-каршеринг)	од.	0	ДБШГ	Щорічно
4.2.5.	Кількість велосипедів, доступних для спільного використання, у функціонуючих міських сервісах	од.	—	ДБШГ	Щорічно
4.2.6.	Кількість самокатів / електросамокатів, доступних для спільного використання, у функціонуючих міських сервісах	од.	—	ДБШГ	Щорічно
4.2.7.	Кількість електромобілів, доступних для спільного використання, у функціонуючих міських сервісах	од.	—	ДБШГ	Щорічно
4.2.8.	Кількість облаштованих місць для паркування транспортних засобів шерингових сервісів	од.	—	ДБШГ	Щорічно
4.2.9.	Розробка Концепції розвитку легкого персонального транспорту в Харкові	Так / ні	—	ДБШГ	До 2026 року

Таблиця 34. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 4.3 «Збалансований розвиток мобільності в адміністративних районах та мікрорайонах міста»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
4.3.1.	Кількість респондентів, які брали участь в опитуванні щодо розвитку мобільності населення	осіб	16000 ^ж	ДБШГ	Один раз на п'ять років
4.3.2.	Кількість локацій, на яких здійснювалося обстеження інтенсивності руху транспортних потоків	од.	88 ^ж	ДБШГ	Один раз на п'ять років
4.3.3.	Кількість проведених тренінгів для підвищення рівня обізнаності працівників ХМР щодо компактного розвитку транспортних систем у містах	од.	—	ДМА	Один раз на два роки
4.3.4.	Рівень задоволеності населення роботою транспорту	%	—	ДБШГ	Один раз на п'ять років
4.3.5.	Кількість проведених інформаційних кампаній та заходів з популяризації здійснення коротких пересувань містом сталими видами транспорту	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки

Пріоритет 5. Комплексне відновлення транспортної системи

Таблиця 35. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 5.1 «Застосування принципів сталого розвитку при відновленні об'єктів транспорту і дорожнього господарства»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
5.1.1.	Кількість відновлених об'єктів транспорту і дорожнього господарства з використанням екологічних матеріалів і відновлюваних джерел енергії	од.	—	ДБШГ	Один раз на п'ять років
5.1.2.	Кількість відновлених тягових підстанцій підземного громадського транспорту	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки
5.1.3.	Кількість відновлених підстанцій РП-ТП- управління підземного громадського транспорту	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки
5.1.4.	Кількість відновлених підстанцій СТП-депо підземного громадського транспорту	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки
5.1.5.	Кількість відновлених перехідних підстанцій підземного громадського транспорту	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки
5.1.6.	Кількість відновлених знижувальних підстанцій підземного громадського транспорту	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки
5.1.7.	Кількість відновлених тягових підстанцій наземного громадського транспорту	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки
5.1.8.	Довжина відновленої контактної мережі наземного громадського електротранспорту	км	—	ДБШГ	Щорічно
5.1.9.	Довжина відновленої мережі трамвайних колій	км	—	ДБШГ	Щорічно
5.1.10.	Кількість відновлених електро- та трамвайних депо	од.	—	ДБШГ	Один раз на п'ять років

Таблиця 36. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 5.2 «Забезпечення відповідності ключових стратегічних документів, що регламентують розвиток транспортної системи процесу комплексного відновлення»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
5.2.1.	Частка оновлених стратегічних документів розвитку транспортної системи міста	%	—	ДБШГ	Щорічно
5.2.2.	Частка стратегічних документів розвитку транспортної системи міста, що потребують оновлення	%	—	ДБШГ	Щорічно

Таблиця 37. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 5.3 «Створення інвестиційно-привабливих умов для будови та повного розвитку транспортної системи»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
5.3.1.	Кількість проведених публічних заходів для відновлення і розвитку транспортної системи Харкова та налагодження міжнародного і державного співробітництва	од.	—	ДМС	Щорічно
5.3.2.	Обсяг залучених коштів на відновлення і розвиток транспортної системи Харкова, отриманих від міжнародних партнерів	грн	—	ДМС	Щорічно
5.3.3.	Обсяг залучених коштів на відновлення і розвиток транспортної системи Харкова, отриманих від держави	грн	—	ДБШГ	Щорічно
5.3.4.	Обсяг коштів, виділених на відновлення і розвиток транспортної системи Харкова з місцевого бюджету	грн	—	ДБШГ	Щорічно
5.3.5.	Кількість поданих / виграних заявок на участь у міжнародних програмах підтримки з відновлення і розвитку транспорту	од.	-/-	ДМС	Щорічно
5.3.6.	Кількість поданих / виграних заявок на участь у державних програмах підтримки з відновлення і розвитку транспорту	од.	-/-	ДБШГ	Щорічно

Таблиця 38. Перелік показників для моніторингу досягнення цілі 5.4 «Формалізація процесу комплексного відновлення транспортної системи»

№	Показник	Одиниця вимірювання	Поточне значення	Потенційний відповідальний	Періодичність збору даних
5.4.1.	Завершення розробки Програми комплексного відновлення території Харківської міської територіальної громади	Так / ні	—	ДМА	До 2026 року
5.4.2.	Кількість публікацій, розміщених на сайті Харківської міської ради, міського голови, виконавчого комітету, щодо прогресу в реалізації Програми комплексного відновлення території Харківської міської територіальної громади	од.	—	ДМА	Щорічно, починаючи з моменту впровадження
5.4.3.	Кількість розроблених проєктів / ТЕО для відновлення та розвитку об'єктів транспорту і шляхового господарства	од.	—	ДБШГ	Один раз на два роки

5.2. Рекомендації щодо можливих джерел і періодичності збору необхідних статистичних даних

Таблиця 39. Перелік можливих джерел і періодів збору даних для моніторингу

Джерело інформації	Періодичність збору даних	Підхід	Потенційний відповідальний	Показник
Обстеження мобільності	Один раз на п'ять років	При проведенні обстеження мобільності доцільно враховувати такі основні показники: 1. Загальну інформацію про респондента (стать, вік, освіту тощо). 2. Дані про пересування респондента (доступ до різних видів транспорту, кількість пересувань та їх мету, спосіб здійснення пересування, час пересування тощо). Для визначення репрезентативної вибірки необхідним є врахування загальної демографічної і соціально-економічної структури кожного району, у якому проводиться обстеження. При проведенні обстеження також рекомендовано враховувати сезонні коливання мобільності. При проведенні обстеження мобільності доцільним є здійснення опитування населення щодо рівня задоволеності транспортними послугами, якістю облаштування пішохідної інфраструктури, а також інфраструктури для здійснення мікромобільних пересувань.	ДБШГ	2.1.11, 2.2.6, 2.2.7, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.6, 3.3.2, 3.3.3, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.1.6, 4.1.7, 4.2.1, 4.3.1, 4.3.2, 4.3.4.
	Щорічно	Звіт має містити інформацію про кількість, середній вік, технічний стан рухомого складу; дані щодо маршрутної мережі, які може бути отримано на основі аналізу паспортів маршрутів ГТ та техніко-експлуатаційних показників роботи ТЗ на маршрутах; інформацію щодо депо громадського транспорту, інформацію про проведені заходи з популяризації пересувань громадським транспортом у місті	ДБШГ	1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, 1.4.4, 1.4.5, 1.4.6, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.1.7, 2.1.8, 2.1.9, 2.1.10, 2.1.12, 2.1.16, 2.3.7, 3.1.3, 4.1.1, 4.1.8, 4.1.9.
Звіт про управління паркуванням	Щорічно	Звіт має містити інформацію про кількість місць для паркування індивідуальних автомобілів; частку облаштованих місць для паркування з можливістю заряджання електромобілів; кількість багаторівневих паркінгів; кількість місць для паркування мікромобільного транспорту; кількість облаштованих місць для паркування вантажного автотранспорту на в'їздах до міста; дані щодо порушень правил паркування тощо.	ДБШГ	1.4.3, 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3, 2.4.4, 3.1.6, 4.2.8.
Звіт Управління патрульної поліції в місті Харкові	Щорічно	До звіту доцільно включити інформацію про ДТП у Харкові; комплектацію системи збору даних про ДТП в місті відповідно до європейських стандартів; комплектацію системи автоматизованого управління дорожнім рухом; заходи з оновлення схем організації дорожнього руху тощо.	УПП	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3, 1.3.4, 3.1.1.
Звіт про вулично-дорожню мережу	Щорічно	Звіт має містити кількісні та якісні показники виконання робіт з поточного і капітального ремонту, відновлення, модернізації та облаштування об'єктів шляхово-мостового господарства; технічних засобів регулювання дорожнього руху; зупиночних пунктів громадського транспорту; зупинок-укриттів «Захист», зважувальних комплексів тощо.	ДБШГ	1.1.4, 1.1.5, 1.1.6, 1.1.8, 1.2.1, 1.2.5, 2.1.13, 2.1.14, 2.1.15, 2.3.1, 3.1.1, 3.1.2, 3.1.4, 3.1.5, 4.1.10.
Звіт про розвиток транспортної системи	Щорічно	Звіт має включати в себе інформацію про розробку та затвердження містобудівної документації, пов'язаної з розвитком транспортної інфраструктури; про кількість проведених тренінгів для місцевих фахівців з метою підвищення кваліфікації щодо питань сталого розвитку міської мобільності, використання сучасних підходів і методів модернізації транспортної інфраструктури, використання ITS-технологій; щодо впровадження нових сервісів мобільності тощо.	ДБШГ	2.1.17, 2.3.8, 2.3.9, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.3.1, 3.3.4, 3.4.1, 3.4.2, 4.2.4, 4.2.7, 4.2.9, 4.3.3, 5.2.1, 5.2.2, 5.3.5, 5.3.6.
Звіт про розвиток інфраструктури мікромобільності	Щорічно	Звіт має включати кількісні та якісні показники розвитку інфраструктури для здійснення пересувань мікромобільними транспортними засобами. Звіт також має містити інформацію про проведені заходи з популяризації пересувань мікромобільним транспортом у місті.	ДБШГ	2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.3.4, 2.3.5, 2.3.7, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.5, 4.2.6, 4.3.5.
Звіт про розвиток пішохідної інфраструктури	Щорічно	Звіт має містити кількісні та якісні показники розвитку пішохідної інфраструктури, інформацію про зелені коридори та пішохідні зони. Звіт також має включати інформацію про проведені заходи з популяризації пішохідного руху.	ДБШГ	2.2.4, 2.2.5, 2.2.8, 2.3.7, 4.3.5.
Звіт про проведення навчальних та промоційних заходів з безпеки на транспорті	Щорічно	Звіт має містити інформацію про проведені навчальні та промоційні заходи щодо питань безпеки і культури дорожнього руху; порядку дій при загрози виникнення або виникненні надзвичайних ситуацій воєнного характеру, терористичних актів при використанні транспортної системи міста тощо.	ДБШГ, УПП	1.1.7, 1.2.6, 1.2.7.
Звіт про фінансування галузевих програм	Щорічно	Звіт має включати інформацію про обсяги фінансування заходів з відновлення та розвитку транспортної системи міста.	ДБШГ	5.3.2, 5.3.3, 5.3.4.
Звіт про проведення публічних заходів для комплексного відновлення і розвитку транспортної системи Харкова та розвитку міжнародного і державного співробітництва	Щорічно	Звіт має містити інформацію про проведені публічні заходи з метою вирішення проблем щодо відновлення об'єктів транспорту і дорожнього господарства Харкова, а також щодо розвитку міжнародного і державного співробітництва для комплексного відновлення і розвитку транспортної системи Харкова.	ДБШГ, ДМС	5.3.1.
Звіт Державної служби статистики щодо обсягу викидів забруднювальних речовин в атмосферне повітря від пересувних джерел забруднення	Щорічно	Звіт має містити інформацію про обсяги викидів забруднювальних речовин в атмосферне повітря від пересувних джерел забруднення.	ДБШГ	1.4.1.
Звіт про виконання Програми комплексного відновлення території Харківської міської територіальної громади	Щорічно	Звіт має включати інформацію про реалізовані заходи Програми комплексного відновлення території Харківської міської територіальної громади.	ДБШГ	5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4, 5.1.5, 5.1.6, 5.1.7, 5.1.8, 5.1.9, 5.1.10, 5.4.1, 5.4.2, 5.4.3.

5.3. Рекомендації щодо наступних кроків та подальшого впровадження ПСММ м. Харкова

Більшість з представлених рекомендацій щодо наступних кроків та подальшого впровадження ПСММ м. Харкова було обговорено та узгоджено з представниками основних груп зацікавлених сторін процесу планування. Розроблені рекомендації представлено нижче.

1. **Регулярне оновлення транспортної моделі Харкова.** Для систематичного урахування змін, що відбуваються в інфраструктурі, транспортних потоках, демографічній ситуації і транспортній поведінці населення, існує необхідність у регулярному оновленні транспортної моделі Харкова. Транспортну модель рекомендовано оновлювати один раз на п'ять років⁴⁰. Реалізація цієї рекомендації дозволить використовувати транспортну модель у майбутньому для прийняття актуальних і обґрунтованих рішень щодо розвитку та управління міською мобільністю Харкова.

2. **Комунікація з представниками основних груп зацікавлених сторін.** Налагодження і підтримка комунікативних зв'язків між представниками різних груп зацікавлених сторін, а також їх інформування щодо реалізації заходів з відновлення та розвитку сталої мобільності Харкова є важливою передумовою формування позитивного сприйняття запланованих змін у функціонуванні транспортної системи міста.

З цією метою на етапі впровадження заходів ПСММ м. Харкова доцільно реалізувати низку комунікаційних заходів шляхом використання різних каналів комунікації (зокрема, традиційних медіа, цифрових медіа, прямих комунікацій, зустрічей та подій тощо). Перелік основних комунікаційних заходів, рекомендованих для впровадження під час реалізації ПСММ м. Харкова, представлено в таблиці 40.

Таблиця 40. Рекомендований перелік комунікаційних заходів під час впровадження ПСММ

№ з/п	Захід	Ключова ідея заходу	Канал комунікації	Орієнтовний період проведення	Очікувані результати / Вплив
1	Підтримка впровадження проєктних заходів ПСММ м. Харкова (наприклад, тиждень мобільності, семінари / конференції / круглі столи, тощо)	Залучення підтримки та сприяння успішній реалізації заходів ПСММ м. Харкова через ефективну комунікацію та прозорість дій.	Традиційні медіа. Цифрові медіа. Прямі комунікації. Зустрічі та події. Оголошення в громадських місцях.	Упродовж 2025–2050 рр. відповідно до послідовності реалізації заходів ПСММ м. Харкова.	Забезпечення активної взаємодії із зацікавленими сторонами для підвищення рівня їх обізнаності та сприяння сталому відновленню та розвитку міської мобільності в Харкові.
2	Проведення регулярних технічних нарад	Моніторинг та аналіз досягнутих результатів впровадження заходів ПСММ м. Харкова.	Прямі комунікації. Зустрічі та події.	Один раз на півроку упродовж 2025–2050 рр.	Удосконалення підходу до впровадження заходів.
3	Проведення громадських консультацій	Обговорення досягнутих результатів і викликів впровадження заходів ПСММ м. Харкова із широким колом зацікавлених сторін.	Зустрічі та події. Прямі комунікації. Цифрові медіа. Оголошення в громадських місцях.	Один раз на рік упродовж 2025–2050 рр.	Удосконалення підходу до впровадження заходів ПСММ м. Харкова.
4	Підготовка та розміщення публікацій	Надання актуальної інформації про хід і досягнуті результати впровадження заходів ПСММ м. Харкова.	Традиційні медіа. Цифрові медіа.	Один раз на півроку упродовж 2025–2050 рр.	Забезпечення інформованості зацікавлених сторін про досягнуті результати впровадження заходів ПСММ м. Харкова.
5	Підготовка щорічних сегментованих електронних розсилок з релевантною інформацією щодо ПСММ м. Харкова	Підвищення залученості та зацікавленості у співпраці під час впровадження ПСММ Харкова.	Прямі комунікації.	Один раз на рік упродовж 2025–2050 рр.	Підтримка комунікації з зацікавленими сторонами та забезпечення прозорості впровадження ПСММ м. Харкова.
6	Підготовка щорічних звітів про впровадження ПСММ м. Харкова	Комплексне висвітлення процесу, викликів і досягнутих результатів впровадження ПСММ м. Харкова.	Традиційні медіа. Цифрові медіа.	Один раз на рік упродовж 2025–2050 рр.	Забезпечення інформованості зацікавлених сторін про процес, виклики і досягнуті результати впровадження ПСММ м. Харкова.

Для ефективного впровадження рекомендованого переліку комунікаційних заходів вони мають бути ретельно сплановані та підготовлені. Усі учасники комунікаційних заходів мають бути завчасно проінформовані про їх проведення (зокрема, про наради, консультації, семінари тощо).

Фокус уваги комунікаційних заходів має бути зосереджений на участі / залученні представників різних соціальних груп. Ключові результати проведення комунікаційних заходів мають бути належним чином зафіксовані (наприклад, шляхом підготовки і зберігання протоколів, аудіо- та / або відеозаписів, бібліотеки публікацій тощо).

Під час проведення комунікаційних заходів важливо збирати пропозиції / відгуки зацікавлених сторін для забезпечення можливості вдосконалення підходу до впровадження ПСММ м. Харкова.

Варто зазначити, що в період воєнного стану для впровадження рекомендованого переліку комунікаційних заходів доцільним є використання таких каналів комунікації, що не будуть становити небезпеку для населення. Після стабілізації безпекової ситуації рекомендовано є активізація взаємодії і комунікації із зацікавленими сторонами в офлайн-форматі.

3. **Подальший розвиток компетенцій представників міської ради і комунальних транспортних підприємств Харкова.** Підвищення рівня обізнаності представників міської ради та комунальних транспортних підприємств Харкова щодо кращого національного і міжнародного досвіду з питань транспортного планування і управління розвитком сталої міської мобільності має здійснюватися регулярно. Серед актуальних тематичних напрямків для проведення додаткових тренінгів слід виділити:

- сучасні підходи до підвищення безпеки дорожнього руху;
- підготовка технічних завдань для інфраструктурних проєктів;
- велоінфраструктура та паркувальний простір;
- прогресивне світлофорне регулювання, удосконалення паркування у центральній частині міста;
- безпечні, зручні зупинки та хаби для громадського і мікромобільного транспорту;
- створення інтегрованої мережі міського громадського транспорту.

Розгляд і обговорення не лише вищезазначених, а й інших тематичних напрямків, що можуть бути визначені на етапі впровадження ПСММ м. Харкова, забезпечить можливість підвищення рівня організаційних спроможностей представників щодо управління міською мобільністю Харкова і ефективність впровадження заходів зі сталого відновлення та розвитку транспортної системи міста.

4. **Розбудова кадрового потенціалу профільних департаментів ХМР.** Для успішної реалізації всіх запланованих заходів ПСММ м. Харкова існує необхідність у розбудові кадрового потенціалу профільних департаментів ХМР. Це пов'язано з вимогами до підвищення ефективності управління, впровадження інноваційних рішень у транспортній сфері, а також забезпечення високого рівня експертизи в ключових напрямках розвитку міської мобільності.

Серед фахівців, залучення яких буде сприяти розбудові кадрового потенціалу профільних департаментів ХМР, можна виділити фахівців з транспортного моделювання, розвитку мікромобільності, цифровізації транспортних послуг.

Фахівець з транспортного моделювання зможе аналізувати дані про трафік і пасажиропотоки, розробляти моделі транспортних потоків, а також здійснювати оцінку різних сценаріїв розвитку транспортної системи. Він / вона також зможе займатися прогнозуванням потреб у транспортних послугах і підготовкою рекомендацій для вдосконалення маршрутної мережі та зменшення рівня завантаження ВДМ міста.

Фахівець з розвитку мікромобільності зможе працювати над розробкою та впровадженням ініціатив, що будуть сприяти розвитку мікромобільності в місті, зокрема використанню велосипедів, електросамокатів та інших мікромобільних транспортних засобів. Фахівець з розвитку мікромобільності зможе аналізувати міжнародний досвід у цій сфері, розробляти стратегії інтеграції мікромобільності в існуючу транспортну систему Харкова. Крім того, він / вона зможе формувати перелік пропозицій щодо розвитку мережі мікромобільного транспорту, системи його зберігання, станцій прокату тощо.

⁴⁰ За відсутності нагальної потреби виконати оновлення раніше.

Фахівець із цифровізації транспортних послуг буде відповідальним за розробку та впровадження електронних сервісів для користувачів транспортної системи міста. Зокрема, він / вона буде забезпечувати подальший розвиток системи електронного квитка, створення інтегрованого додатка з відображенням актуальної інформації про всі послуги системи мобільності, участь в автоматизації процесів збору та аналізу даних щодо транспортних потоків.

Залучення вищезазначених фахівців дозволить профільним департаментам ХМР не лише підвищити якість управління транспортною системою міста, але й сприяти більш швидкому та ефективному впровадженню заходів ПСММ м. Харкова. Це у свою чергу покращить умови пересування для жителів та гостей міста та сприятиме сталому розвитку Харкова як сучасного європейського міста.

5. **Розбудова партнерських відносин із широким колом зацікавлених сторін** є важливою складовою ефективного впровадження ПСММ м. Харкова.

Створення міцних партнерських відносин з різними зацікавленими сторонами не лише сприятиме досягненню стратегічного бачення розвитку сталої міської мобільності Харкова, а й ефективному залученню ресурсів, досвіду та знань.

Ефективна співпраця з міжнародними партнерами, експертними установами та релевантними інституціями забезпечить доступ до інноваційних рішень, передових технологій і кращих практик з інших міст, що вже успішно впровадили подібні плани.

Ефективна співпраця із широким колом зацікавлених сторін також допоможе мінімізувати можливі ризики впровадження заходів ПСММ м. Харкова та сприятиме кращій координації дій.

6. **Актуалізація фінансової оцінки впровадження заходів ПСММ м. Харкова.** На момент проведення фінансової оцінки заходів ПСММ Харків продовжував зазнавати регулярних обстрілів, відповідно отримані результати цього етапу робіт варто розглядати як індикативні. Після завершення збройної агресії російської федерації проти України доцільним є актуалізація результатів оцінки орієнтовної вартості впровадження заходів ПСММ м. Харкова.

7. **Регулярний моніторинг та адаптація ПСММ м. Харкова.** Для відстеження прогресу в досягненні встановлених цілей, пріоритетів та завдань щодо відновлення та розвитку транспортної системи і мобільності населення Харкова представникам органів місцевого самоврядування необхідно збирати та аналізувати результати впровадження запланованих заходів, а також організувати обговорення можливих змін. Певні зміни, що відбуваються впродовж процесу впровадження ПСММ, можуть вимагати коригувань цього документа. У зв'язку із цим рекомендується проводити регулярний моніторинг ефективності впровадження запланованих заходів та адаптувати ПСММ м. Харкова з урахуванням нових викликів, потреб та можливостей, що можуть виникати на етапі впровадження.

Додаток 1. Розпорядження міського голови щодо створення робочої групи з розробки ПСММ м. Харкова



УКРАЇНА
ХАРКІВСЬКИЙ МІСЬКИЙ ГОЛОВА



РОЗПОРЯДЖЕННЯ

Від 09.11.2020 № 219

Про створення робочої групи з розробки Плану сталої міської мобільності м. Харкова

З метою комплексного вирішення питань у сфері сталої міської мобільності, а також відповідно до фінансових угод Харківської міської ради з Європейським інвестиційним банком і Європейським банком реконструкції та розвитку, відповідно до рішення 23 сесії Харківської міської ради 7 скликання від 28.11.2018 № 1340/18 (зі змінами) та № 1341/18 (зі змінами), рішення 26 сесії Харківської міської ради 7 скликання від 17.04.2019 № 1590/19, рішення 32 сесії Харківської міської ради 7 скликання від 18.12.2019 № 1979/19, керуючись статтями 42, 50, 59 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні»:

1. Створити робочу групу з розробки Плану сталої міської мобільності м. Харкова та затвердити її персональний склад згідно з додатком.
2. Контроль за виконанням розпорядження покласти на першого заступника міського голови Терехова І.О.



ПІДПИС

О.М. НОВАК

Згідно з оригіналом:
Заступник начальника відділу - завідувач сектору оформлення та видачі розпоряджень міського голови, рішення виконавчого комітету міської ради, оформлення та видачі розпоряджень міської ради, рішення міської ради та її виконавчого комітету Департаменту організаційної роботи Харківської міської ради

Кіпр'ян 725 34 18

РІШЕННЯ

ПРО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО РІШЕННЯ ВИКОНАВЧОГО КОМІТЕТУ ХАРКІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ ВІД 18.10.2023 № 539 «ПРО РЕАЛІЗАЦІЮ ПРОЄКТУ «КАРТКА ХАРКІВ'ЯНИНА» НА ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ»

З метою подальшого вдосконалення та розвитку цифрових сервісів міста Харкова, підвищення функціональності та ефективності міського соціального проєкту «Картка харків'янина» в умовах воєнного стану, що введений Указом Президента України від 24.02.2022 № 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні» (зі змінами), затвердженим Законом України «Про затвердження Указу Президента України «Про введення воєнного стану в Україні», урахування необхідності посилення підтримки осіб, що постраждали внаслідок збройної агресії та проживають на території міста Харкова, керуючись ст. 59 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», виконавчий комітет Харківської міської ради

ВИРІШИВ:

1. Внести зміни до рішення виконавчого комітету Харківської міської ради

від 18.10.2023 № 539 «Про реалізацію проєкту «Картка харків'янина» на час воєнного стану», виклавши пункт 4 в такій редакції:

«4. За отриманням Картки харків'янина протягом дії воєнного стану може звернутися:

- особа, яка має зареєстроване місце проживання в місті Харкові; незалежно від місця реєстрації проживання особа, яка здійснює трудову діяльність у місті Харкові відповідно до законодавства України;
- незалежно від місця реєстрації проживання учень закладу загальної середньої освіти, розташованого на території міста Харкова;
- незалежно від місця реєстрації проживання студент закладу вищої освіти I – IV рівнів акредитації, розташованого на території міста Харкова, та учень закладу професійної (професійно-технічної) освіти, розташованого на

території міста Харкова, які є громадянами України; внутрішньо переміщена особа, яка отримала довідку про взяття на облік внутрішньо переміщеної особи в управлінні соціального захисту населення адміністрації району Харківської міської ради, що засвідчує її місце проживання на території міста Харкова.

Зовнішній вигляд Карток харків'янина окремих видів, технічні вимоги, процедура розповсюдження та обліку, анкети-заяви на отримання Картки харків'янина затверджуються розпорядженням міського голови.

2. Контроль за виконанням рішення покласти на заступника міського голови — керуючого справами виконавчого комітету міської ради Т.ЧЕЧЕТОВУ-ТЕРАШВІЛІ.

Міський голова Ігор ТЕРЕХОВ

