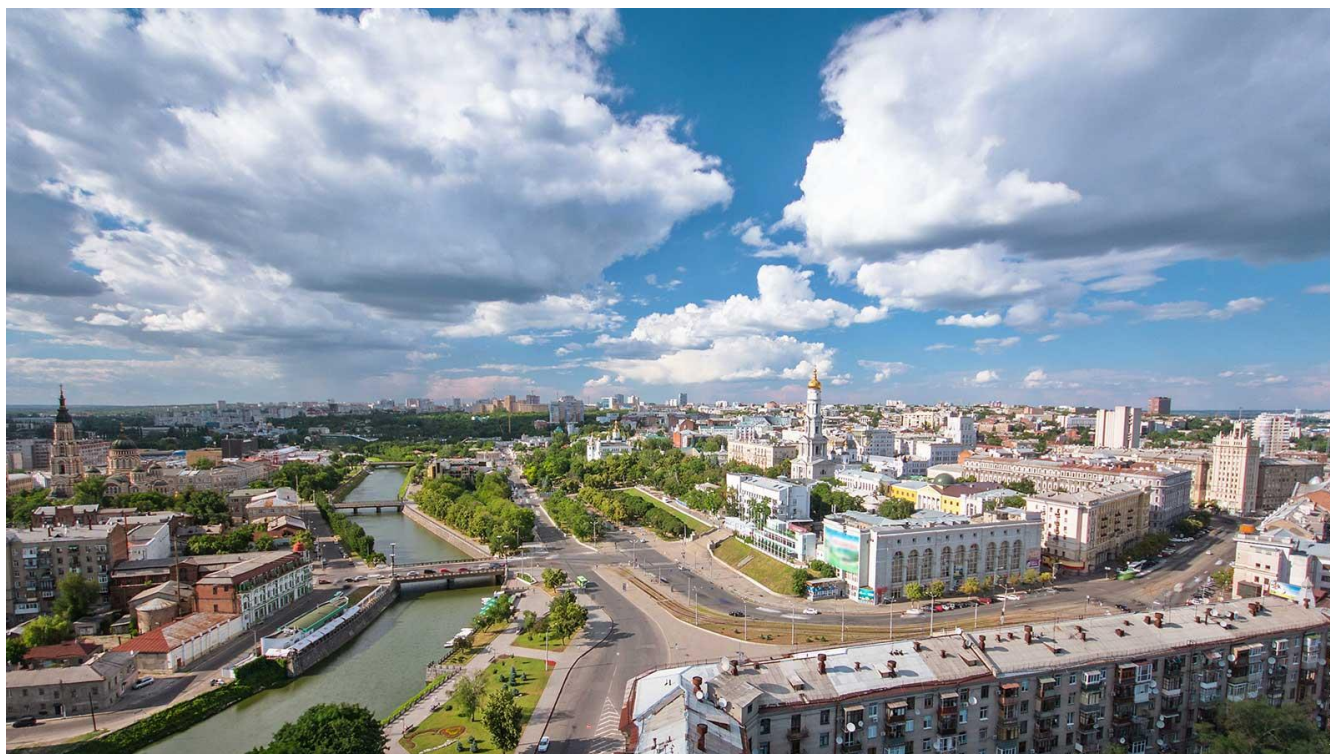


**Звіт
про надання послуг з планування
велосипедної мережі м. Харкова**

Пояснювальна записка до проєкту



Звіт про надання послуг з планування велосипедної мережі м. Харкова

Пояснювальна записка до проєкту

Харків, жовтень 2021

Замовник: ГО «Харківський антикорупційний центр»
Виконавець: ТОВ «Оресунд»

Команда проєкту:
Віктор Загреба, Ксенія Семенова,
Катерина Лозовенко, Юрій Лозовенко

Контакти:

ТОВ «Оресунд», ЄДРПОУ 43767569
76493 вул. Бастіонна, 5/54, м.Івано-Франківськ
Email: info@oresund.solutions
тел.+38 (098) 907 73 65
<https://www.oresund.solutions/>

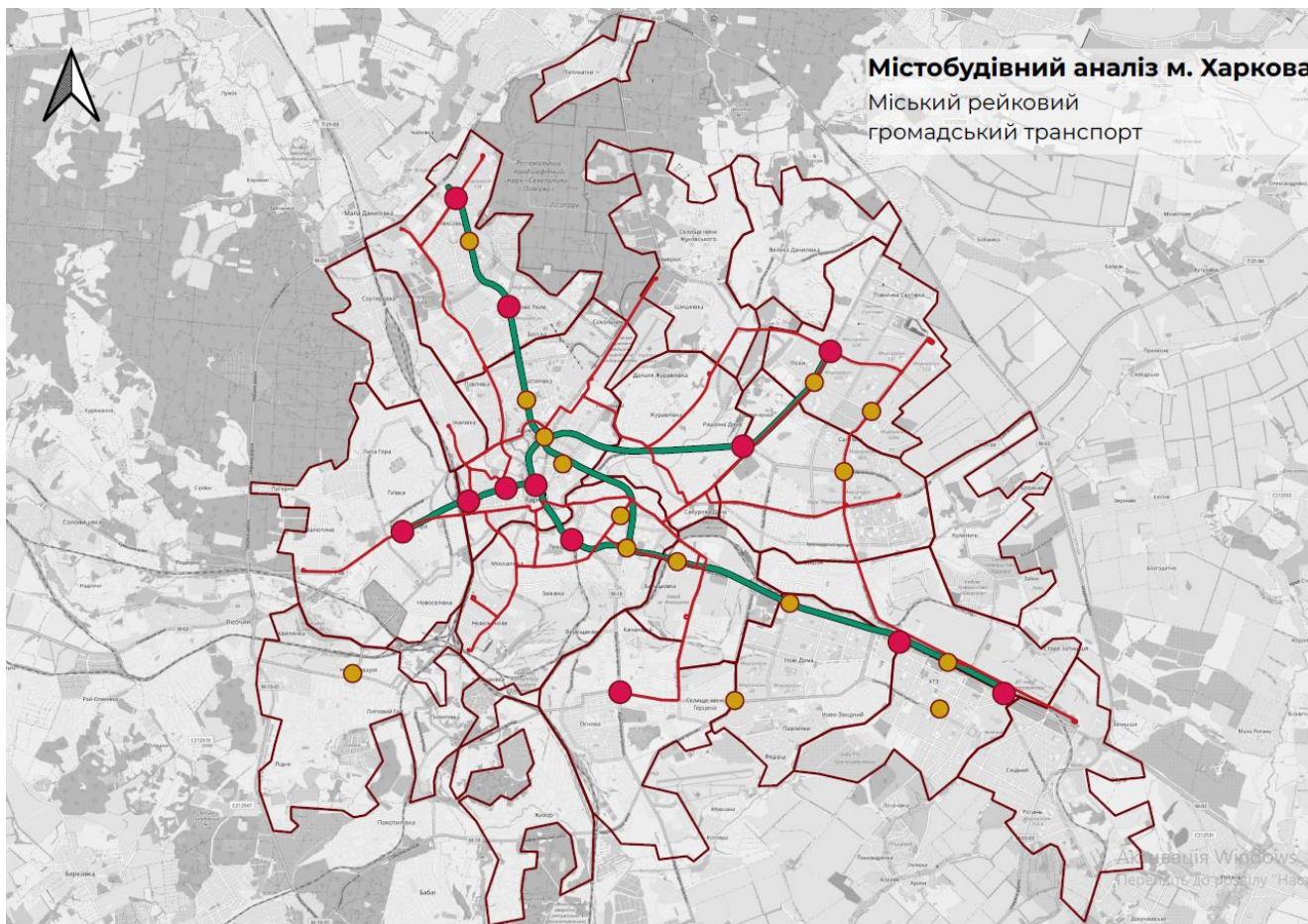
Зміст

Зміст	3
Містобудівний аналіз м. Харкова	4
Аналіз існуючого стану веломережі та наявних документів щодо її розвитку	8
Пропонована велосипедна мережа для . м Харкова	9
Загальні принципи та рішення	9
Магістральні транспортні веломаршрути	13
Другорядні транспортні веломаршрути	15
План першочергових заходів.....	18
Схеми велосипедної мережі м. Харкова	

Містобудівний аналіз м. Харкова

Харків - друге за чисельністю населення місто України, яке становить 1,434 млн осіб. Площа складає 370 км², відповідно щільність - 3875 осіб/км², що є вищим за середній показник для найкрупніших міст України (Київ - 3519 осіб/км², Дніпро - 2394 осіб/км², Одеса - 4672 осіб/км², Запоріжжя - 2183 осіб/км², Львів - 4844 осіб/км², Кривий Ріг - 1505 тис. Осіб/км²).

Розміри міста в поперечнику в межах забудови складають від 14 до 26 км, а з урахуванням географії проїзду - від 17 до 28 км, що є завеликою відстанню для масових велосипедних поїздок через усе місто.



Червоні лінії – лінії трамваю, зелені – гілки метро

Харків має розвинену мережу громадського транспорту, а саме:

- метрополітен (3 лінії загальною довжиною 38 км, 30 станцій), що охоплює центральну, південно-східну, північно-східну, північно-

західну та західну частини міста, основа масових пасажирських перевезень Харкова

- трамвай (близько 15 маршрутів, понад 200 км ліній), разом з метро складають каркас транспортної мережі міста
- тролейбус (близько 30 маршрутів, понад 250 км мережі)
- також через усе місто проходять численні залізничні гілки (6 напрямків) з активним рухом приміських потягів, що мають потенціал внутрішньоміських сполучень

Місто має помірно виражений рельєф: максимальний перепад між найвищою і найнижчою точками складає 80 м, загалом перепади між плоскими ділянками знаходяться в межах 10-40 м. При цьому на більшості загальноміських сполучень цей перепад складає не більше 20-30 м з ухилом до 3%, за винятком 4-5 відрізків з перепадом до 50 м та ухилом до 7-8%. Рельєф загалом сприяє розвитку велоруку в місті. Помітно виражений рельєф у напрямку Холодної Гори, між берегом р. Харків (Журавлівка) та нагірною частиною центру, між Вел. Данилівкою - Салтівкою та сел. Жуковського - Сокільниками, між Салтівкою та ХТЗ.

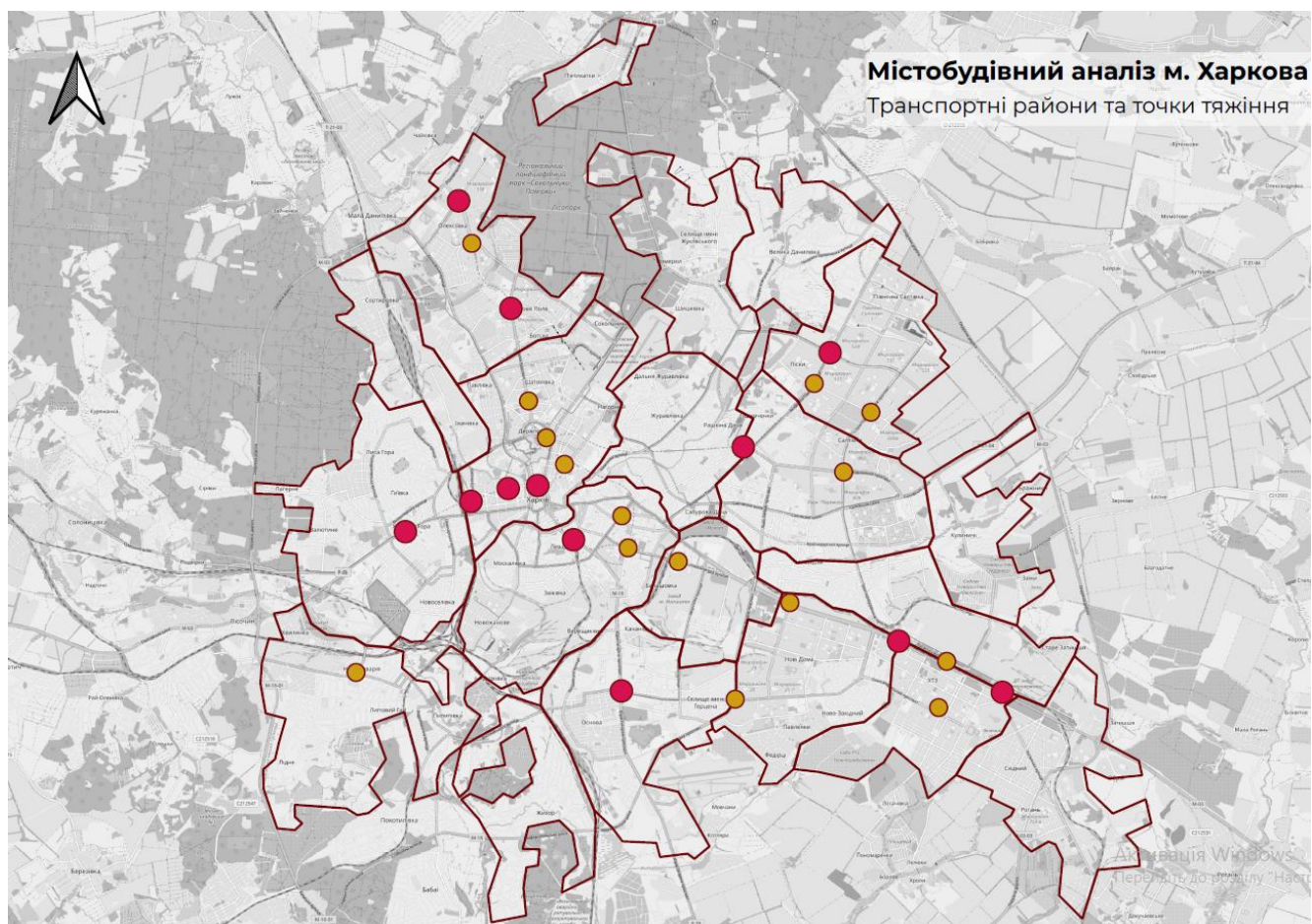
Основними бар'єрами у сполученні між районами міста є залізниця та промислові території, у меншій мірі - річки і балки. Найбільшу перешкоду залізниця складає в районі Харківського залізничного вузла (від ст. Харків-Сортувальний до ст. Основа та ст. Нова Баварія), де вона відрізає західну та південно-західну частини від решти міста. Промислові території ріжуть тканину міста на південь і схід від центрального ядра, а також у східній та північно-західній частинах розділяють райони житлової та громадської забудови. Річки ділять місто на 5 великих частин.

Переправи через річки наявні на відстанях від 0,3 до 1,0 км в зонах найбільшої потреби в перетині, а промислові території загалом мають достатню кількість вулиць районного значення, які пронизують промислову територію і забезпечують зв'язки. Через залізницю є наявні шляхопроводи, наземні переходи та пішохідні мости (останні всі без винятку не є інклюзивними) з частотою не рідше ніж раз на 2 км, а в середньому кожні 500-1000 м. Винятком є лише район харківської залізничної розв'язки, що дійсно є "білою плямою" на території міста з непрохідними ділянками довжиною до 3 км.

Відстані від околиць до центру міста складають від 6 до 20 км, що перевищує оптимальну відстань для масового велосипедного сполучення (5 км). Прийнятними для велосипедних поїздок до центру є відстані лише з західного та північно-західного краю (5-8 км) - Олексіївка, Сортировка,

Іванівка, Холодна Гора, Залютине, та інших навколишніх районів, що безпосередньо межують з центральною частиною міста.

Найбільш масовим є потенціал велосипедних сполучень в межах планувальних районів та між сусідніми районами забудови, в основному - до точок масового тяжіння (транспортно-пересадкові вузли (ТПВ), загально-міський центр та громадські центри планувальних районів), на відстані 3-7 км.



Червоні – найбільші, жовті – крупні

У м. Харкові можна виділити до 30 крупних точок тяжіння, включаючи окремі локації в центральному районі, майже всі ці точки сконцентровані біля станцій метро. З них можна виділити 15 найбільш потужних точок тяжіння, які є одночасно крупними ТПВ (метро/трамвай/тролейбус/автобус/залізниця) і скупченнями громадських об'єктів різного призначення (торгівля, побутові послуги, офіси, розваги, освіта тощо). Такими є райони станцій метро Героїв Праці, Проспект Гагаріна, Держпром/Університет, Площа Конституції/Історичний Музей, Центральний Ринок, Холодна Гора, Південний Вокзал, Перемога, Палац Спорту, Індустріальна та ін.

Понад 90% житлової забудови та понад 95% населення міста знаходиться у 5-кілометровій доступності до вищезгаданих точок тяжіння, що свідчить про високий потенціал велосипедного сполучення на цих напрямках в межах цих відстаней. Місця щільного накладання радіусів доступності до сусідніх точок тяжіння можуть становити основу майбутньої мережі та масового велоруку.

Необхідно також розглядати модель мультимодальних переміщень з використанням велосипедів/засобів мікромобільності та громадського транспорту (велосипед-метро, велосипед-залізниця, велосипед-трамвай).

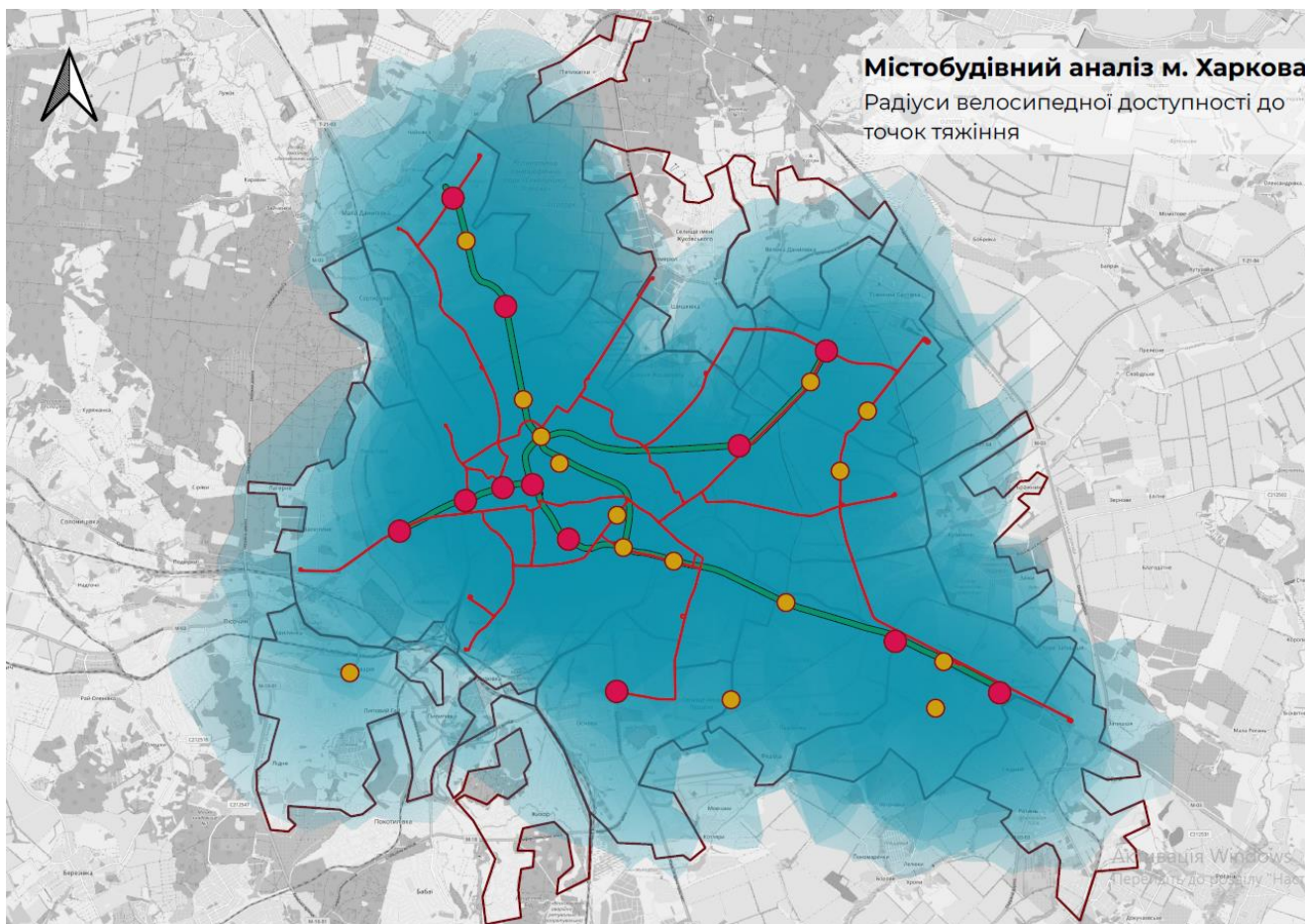


Схема велосипедної доступності відносно точок тяжіння, відстань 5 км

Річки Лопань, Харків, Уди, а також численні балки з водоймами, санітарні лісосмуги та вулиці з бульварами проходять наскрізно через Харків та формують т. зв. “зелений каркас” міста. Цей каркас може трансформуватися в “зелені коридори”, в т. ч. з велосипедними рекреаційними і транспортними сполученнями. На значних ділянках береги річок мають дамби і пішохідні доріжки з різним станом покриття, що може стати основою для розвитку цих “коридорів”.

Аналіз існуючого стану веломережі та наявних документів щодо її розвитку

Наявна велосипедна мережа має значний потенціал для розвитку. Сьогодні мережа налічує близько 8 км велодоріжок і велосмуг (включаючи велосипедний міст довжиною 300 м), незв'язаних між собою - на північ від центру міста, а також декілька вело-пішохідних доріжок у парках і лісопарках виключно рекреаційного характеру.

Чинний Генплан Харкова до 2026 р. (Рішення XXII сесії XXIV скликання від 23.06.2004 р. № 24-22) жодним чином не згадує про велосипед як внутрішньоміський транспорт та про розвиток велоінфраструктури, акцентуючи увагу лише на побудові понад 100 км магістралей безперервного руху та понад 40 автомобільних розв'язок в різних рівнях, і загалом уже не відповідає чинній нормативній базі, що значно змінилася за останні роки.

Згадка про необхідність розвитку велоінфраструктури та сталої мобільності, без особливої конкретики, міститься у проекті “Стратегії розвитку міста Харкова до 2030 року”, але документ ще перебуває на стадії розробки.

Також пропозиції щодо розвитку мережі велосипедної інфраструктури з'являлися декілька разів у громадському середовищі, зокрема:

- концепція веломережі центру міста - проект Kharkiv Bike Reform (2015)
- Ініціатива «Велодоріжки для проспекту Науки» (2016), Харківський велосипедний союз
- концепція “Зелений каркас Харкова” (2018-2021), ГО «Інший шлях»

Пропонована велосипедна мережа для м. Харкова

Загальні принципи та рішення

Пропонована схема веломережі передбачає охоплення всього міста єдиною цілісною мережею веломаршрутів різної категорії - магістральних та другорядних транспортних, а також рекреаційного характеру - так званих “зелених коридорів”. Протяжність пропонованої мережі веломаршрутів м. Харкова складає близько 480 км.

Мережа сконцентрована в першу чергу довкола крупних точок тяжіння, забезпечуючи попит на найбільш масові велосипедні поїздки до них на відстані до 8 км. Але при цьому, через особливості розміщення точок тяжіння, маршрути формують цілісну сітку маршрутів, що дозволить безпечно перетнути на велосипеді місто з кінця в кінець в будь-якому напрямку.

Важливо розуміти такі особливості розробленої концепції веломаршрутів:

1. Маршрути розроблені та протрасовані з точки зору найбільш прямих, зручних та потенційно масових транспортних кореспонденцій за принципом “джерела - цілі велоруку”, виходячи з географії районів щільної житлової забудови, крупних точок масового тяжіння, наявної вуличної мережі та зручних для використання інженерних споруд (мости, дамби тощо).
2. Концепція робить акцент в першу чергу на сполученні від великих житлових кварталів/мікрорайонів до крупних точок тяжіння, а також між ними, тому магістральні маршрути забезпечують в першу чергу ці кореспонденції, а другорядні - доповнюють прогалини в мережі. На даному етапі не беруться до уваги райони нещільної садибної забудови без точок тяжіння, в тому числі і з міркувань того, що через малоінтенсивний потік транспорту виділення окремої велоінфраструктури в цих районах не є наразі доцільним. В подальшому, після реалізації значної частини пропонованих маршрутів, в мережу можуть бути внесені зміни з доповненням тих районів, які наразі не увійшли в зону покриття велосипедною мережею.
3. Мережа передбачає облаштування належних безпечних умов (будівництво відокремлених велодоріжок, велосмуг та вело-пішохідних доріжок, реконструкція тротуарів та проїзної частини вулиць з виділенням окремої інфраструктури для велоруку, організація дорожнього руху та

засобів безпеки руху) на всіх ділянках запропонованих трас веломаршрутів, тому до уваги не беруться теперішні умови велосипедного руху в одному потоці з автотранспортом по проїзній частині.

4. Форми організації велоруху, відповідно до ДБН В.2.3-5:2018 “Вулиці та дороги населених пунктів” та ДСТУ 8906:2019 “Планування та проектування велосипедної інфраструктури”, можуть бути такі:

- **велосипедні доріжки для 2-стороннього руху: завширшки 2,5-3,0 м**, влаштовуються з обох боків магістральних вулиць загальноміського значення (для забезпечення зручного під'їзду до точок тяжіння без необхідності зайвий раз перетинати магістраль) або з боку наявної забудови; розміщуються як правило в тротуарній або зеленій зоні в межах червоних ліній вулиць між смугами руху автотранспорту та пішохідними тротуарами/доріжками; можуть розміщуватися на дорожньому покритті за рахунок звуження ширини проїзної частини, але при цьому мають бути відділені буфером в розмітці (1.16.1) та конструктивно (делініатори, гумові бордюри, стовпчики)
- **велосипедні доріжки для 1-стороннього руху: завширшки 1,5-2,0 м**, влаштовуються з обох сторін магістральних вулиць та вулиць місцевого значення за принципом правостороннього руху, також влаштовуються на вулицях з 1-стороннім рухом для організації зустрічного руху велосипедистів; розміщуються як правило в тротуарній або зеленій зоні в межах червоних ліній вулиць між смугами руху автотранспорту та пішохідними тротуарами/доріжками; можуть розміщуватися на дорожньому покритті за рахунок звуження ширини проїзної частини, але при цьому мають бути відділені буфером в розмітці (1.16.1) та конструктивно (делініатори, гумові бордюри, стовпчики)
- **велосипедні смуги для 1-стороннього руху: завширшки 1,5-2,0 м**, влаштовуються з обох країв проїзної частини (в межах її дорожнього покриття) магістральних та місцевих вулиць, на вулицях з 1-стороннім рухом для організації зустрічного руху велосипедистів, відділяються від смуг руху автотранспорту суцільною розміткою або буфером в розмітці (1.16.1)
- **велосипедно-пішохідні доріжки для 2-стороннього руху: завширшки не менше 2,5-3,0 м** (можна більшої ширини - скільки є наявного простору тротуару або пішохідної доріжки), влаштовуються з одного або обох боків вулиць за умов:
 - а) відсутності простору на тротуарі для виділення окремих велосипедних доріжок
 - б) відсутність простору на проїзній частині для велосмуг (або інтенсивність та швидкість автотранспорту неприйнятні для влаштування велосмуг)

- с) проходження веломаршруту пішохідною вулицею, де виділення окремої велодоріжки може бути недоцільним з точки зору використання простору вулиці
- д) малої інтенсивності пішохідного руху (не більше 75 осіб/год.) та очікуваної малої інтенсивності велосипедного руху (не більше 75 од./год.)
- е) проходження маршруту “зеленим коридором” - парком, лісопарком, берегом/дамбою річки, пішохідним мостом тощо, де планувальні умови, ландшафт та інтенсивність руху пішоходів та велосипедистів спонукають до такої змішаної форми організації велоруху

▪ **велосипедні коридори (для 1-стороннього руху):** виділений простір (позначений відповідною розміткою) у крайніх правих смугах руху (за кожним напрямком) або на 1-сторонніх 1-смугових вулицях місцевого значення для зустрічного велоруху завширшки 1,25 м при загальній ширині цих смуг від 3,5 до 4,5 м; застосовується переважно на вулицях місцевого, максимум - районного значення без вантажного руху та при загальній кількості смуг не більше 2 в одному напрямку, при цьому рекомендоване обмеження швидкості транспорту до 40 км/год

▪ **виділені смуги маршрутних транспортних засобів, де дозволений рух велосипедистів згідно з ПДР** (з відповідним позначенням розміткою): ширина смуг має бути а) не більше 3,75 м за умови відсутності випередження велосипедистів громадським транспортом (швидкість не більше 40 км/год., зупинки не рідше ніж раз на 500 м), б) 4,5 м або більше, щоб випередження велосипедистів громадським транспортом було безпечним, але в такому разі доцільно виділяти велосипедні коридори або навіть велосмуги

▪ **змішаний рух проїзною частиною разом з автомобілями:** влаштовується тільки на вулицях і дорогах місцевого значення (житлові вулиці, місцеві проїзди) за умови фізичного та адміністративного обмеження швидкості руху до 30 км/год., в окремих місцях - встановлення режиму “житлова зона” відповідними знаками з обмеженням швидкості до 20 км/год.

5. При розгляді можливості прокладання веломаршруту до уваги береться наявна ширина вулиць в “червоних лініях” - разом з тротуарами і зеленими смугами, а не лише існуючі параметри проїзної частини. Альтернативні прямим сполученням по магістральних вулицях ділянки веломаршрутів доцільні лише у випадку відсутності достатнього простору для будь-яких можливих рішень щодо велоінфраструктури в межах всієї ширини вулиці.

6. Важливим фактором при виборі траси веломаршруту є рельєф. На шляху велоруку не повинно бути перепадів понад 20 м з ухилом більше 6%. В противному випадку мають бути облаштовані умови для транспортування велосипедів з низу до верху підйому - направляючі лотки, а краще автоматизовані підйомники.
7. При проходженні регульованих перехресть має бути забезпечений наземний наскрізний перетин велопереїздами проїзних частин з усіх підходів до перехрестя, а на нерегульованих перехрестях - вздовж головної дороги з пріоритетом велоруку по головній відносно бічних вулиць. Винятком є запропоновані мостові переходи або підземні проїзди веломаршрутів (в основному рекреаційних), суміщені з пологим проходженням рельєфу - наприклад виїзд на велосипедний міст над вулицею/перехрестям для подальшого підйому на пагорб з прийнятним для велоруку ухилом в 3-6%.
8. Вздовж трас веломаршрутів має бути забезпечена безперервність, безпека та пріоритет велоруку відносно бічних вулиць, місцевих проїздів та заїздів до прилеглої території: шлях велосипедистів не повинен перериватися необхідністю спішуватися, частими різкими перепадами поверхні (постійні пониження на заїздах у двори) і тим паче - вертикальними перешкодами у вигляді бордюрів, сходинок чи закритих огорож. За потреби 2-сторонній велорух має бути забезпечений з обох сторін вулиці, яка є ділянкою веломаршруту, особливо магістрального.
9. Пропонована мережа не забороняє або виключає створення умов для руху велотранспорту іншими вулицями міста (наприклад, в рамках капітальних ремонтів або реконструкцій). Схема і маршрути, зазначені у цьому документі, мають найвищий потенціал для розвитку зручних та необхідних сполучень, а отже економічно доцільних, проте елементи велоінфраструктури можуть з'являтися і на інших ділянках.

Магістральні транспортні веломаршрути

Мережа магістральних веломаршрутів налічує 22 веломаршрути довжиною від 5 до 10 км кожен, сумарною протяжністю **близько 160 км**. Магістральні веломаршрути проходять переважно по магістральних вулицях загальноміського та районного значення, за винятком окремих відрізків, де використання місцевих вулиць або позавуличного трасування рекреаційними чи буферними зонами є більш доцільним з точки зору прямолінійності, відстані, рельєфу тощо.

Магістральні веломаршрути з'єднують крупні житлові утворення (квартали, мікрорайони щільної житлової забудови) з крупними та найбільшими точками тяжіння (станції метро та іншого громадського транспорту, та сконцентровані поблизу торгівельні центри, ринки, офіси, розважальні заклади, харчування, навчання тощо). Магістральні веломаршрути поєднують з центральною частиною Харкова райони, що знаходяться в межах 5-10 км від центру, а також громадські центри районів між собою, забезпечуючи найбільш масові потенціальні велосипедні поїздки в межах міста.

В концепції велосипедної мережі закладені відрізки магістральних маршрутів до 10 км кожен, але, поєднані один з одним, вони формують базову цілісну магістральну мережу, що охоплює все місто, та дозволяє безпечні поїздки велосипедом навіть на 20-30 км з кінця в кінець міста за необхідності.

Перелік пропонованих магістральних транспортних веломаршрутів:

№	Умовна назва	Довжина, км	Вулиці, якими проходить
1	Олексіївка - Центр	8,50	Просп. Перемоги - просп. Людвіга Свободи - вул. Асхарова - просп. Науки - майдан Свободи
2	Жуковського - Центр	8,55	Вул. Акад. Проскури - Білгородське шосе - вул. Сумська - пл. Конституції
3	Залютине - Холодна Гора - Центр	6,70	Просп. Слави - вул. Кашуби - вул. Полтавський Шлях - пл. Павлівська
4	Клочківська - Центр	7,95	Вул. Клочківська - майдан Сергіївський
5	Аеропорт - Одеська - Центр	8,70	Просп. Гагаріна - вул. Вернадського - пров. Подільський - пров. Короленка

6	Вокзал - Пушкінська	6,60	Кузинський міст - вул. Є. Котляра - вул. Чоботарська - вул. Пискунівська - узв. Бурсацький - пров. Мечинкова - вул. Пушкінська
7	Новожанове - Вокзал (Центр)	8,75	Карачівське шосе - вул. Новожанівська - вул. Москалівська - вул. Конєва - вул. Дмитрівська - пров. Пискунівський - проїзд Рогатинський
8	Нова Баварія - Центр	8,05	Просп. Новобаварський - вул. Китаєнка - просп. Любові Малої - вул. Семінарська - вул. Велика Гончарівська
9	Журавлівка - Центр	7,05	Вул. Шевченка - вул. Куликівська - пров. Слюсарний - вул. Короленка
10	Палац Спорту - Центр	5,40	Просп. Московський - пров. Вірменський
11	Москалівка - Кінний Ринок	3,75	Вул. Гольдбергівська - вул. Молочна - майдан Захисників України
12	Салтівське Селище - Гагаріна	10,10	Салтівське шосе - вул. Акад. Павлова - вул. Польова - пров. Золотий
13	Салтівка - Кінний Ринок	8,90	Вул. Леся Сердюка - вул. Акад. Павлова
14	Салтівський	8,35	Вул. Дружби Народів - просп. Тракторобудівників
15	Салтівка - Центр	7,70	Просп. Ювілейний - проєктований міст через р. Харків - вул. Матюшенка - Журавлівський узвіз - вул. Весніна
16	Шишківка - Салтівка	5,10	Вул. Героїв Праці
17	Масельського - Левада	8,10	Просп. Московський - вул. Плеханівська
18	Герцена - Палац Спорту	4,75	Вул. Льва Ландау - просп. Петра Григоренка - вул. Профспілкова
19	Одеська пл. - Масельського	7,65	Просп. Героїв Сталінграду - просп. Олександрівський - бульв. Богдана Хмельницького
20	Обрій - Масельського	7,20	Вул. С. Грицевця - вул. Миру - просп. Московський
21	Докучаєвське - Індустріальна	5,60	Вул. Роганська
22	Нові Доми - Індустріальна	7,55	Бульв. Юр'єва - вул. Маршала Рибалка - просп. Олександрівський - вул. 12 Квітня - вул. Бібліка

Другорядні транспортні веломаршрути

Другорядні транспортні веломаршрути є доповненням базової мережі магістральних веломаршрутів, які заповнюють прогалини у сполученнях та дають більше коротких зв'язків. Концепцією передбачається, що другорядні маршрути не є пріоритетним напрямком розвитку - вони розраховані на більш далеку перспективу реалізації - після того, як будуть зроблені усі магістральні маршрути, та найбільш важливі "зелені коридори".

Разом з тим, другорядні маршрути цілком можуть з'являтися раніше в рамках капітальних ремонтів, реконструкцій та зміни організації дорожнього руху на вулицях, де вони протрасовані згідно зі схемою веломережі. В цьому випадку затверджена в рамках концепції схема веломережі має стати частиною містобудівних умов, обов'язкових до виконання в рамках капітальних робіт по вулицях.

Другорядні велосипедні маршрути проходять переважно по вулицях районного та частково - місцевого значення, мають довжину від 1,5 до 5 км та забезпечують другорядні по значенню сполучення між магістральними маршрутами, від забудови до точок тяжіння, від забудови до магістральних маршрутів тощо. Загальна довжина пропонованої мережі другорядних маршрутів складає близько 170 км.

Концепція "зелених коридорів" в тому числі для велосипедних рекреаційних і навіть транспортних поїздок не є новою: вона повністю враховує раніше розроблені громадськістю ім сектором концепції "Зеленого картасу міста". Більше того - розвиток в першу чергу "зелених коридорів" може бути альтернативним сценарієм початку розвитку велосипедної інфраструктури м. Харкова.

Географічні умови, а саме наскрізне проходження через місто річок Уди, Лопань, Харків, Немишля, ландшафтна прив'язка до них лісопарків, лугопарків, гідропарків, балок та вихід до них внутрішньоквартальних місцевих пішохідних зв'язків, проходження від околиць мікрорайонів до самого центру міста, - дозволяють не просто сформувати набір рекреаційних веломаршрутів по місту, а фактично самостійну довершену зв'язку мережу вело-пішохідних сполучень, що цілком можуть взяти на себе і транспортну функцію.

Єдиним важливим зауваженням є те, що через особливості проходження, ці маршрути далеко не завжди мають прямий зв'язок з крупними точками тяжіння по місту, але до деяких найважливіших, таких як райони станцій метро Центральний Ринок, Проспект Гагаріна, Палац Спорту, Масельського, Тракторний Завод, Індустріальна, Академіка Барабашова, Героїв Праці та самої центральної частини міста - сполучення забезпечують.

Всього передбачається концепцією 20 рекреаційно-транспортних маршрутів в рамках "зелених коридорів", включаючи окремі маршрути по обох берегах річок Лопань та Харків. Сумарна довжина рекреаційно-транспортних веломаршрутів складає близько **150 км**.

Для облаштування зручних сполучень цими веломаршрутами, а також поперечних зв'язків між паралельними вздовж річок необхідно влаштування додаткових велосипедно-пішохідних мостів (аналогічно мосту в Саржиному Яру або більш дешевих рішень з дерева і металу). Концепцією пропонується 13 таких об'єктів: 1 міст через р. Уди, 2 мости через р. Харків, 6 мостів через р. Лопань та 4 мости через вулиці та перехрестя в місцях підйому (для забезпечення плавного ухилу до 5-6%) веломаршрутів на центрально-міський пагорб: через вулиці Клочківську (2), Шевченка та узвіз Белгородський.

Перелік пропонованих рекреаційно-транспортних веломаршрутів - "зелених коридорів":

№	Умовна назва	Довжина км	Вулиці, якими проходить
1	Лопань (Лівий берег - північ)	7,4	Лівим берегом р. Лопань від Олексіївського лугопарку до Мосту Закоханих
2	Лопань (Лівий берег - південь)	13,3	Лівим берегом р. Лопань від Мосту Закоханих до р. Уди, далі по вул. Озерній та берегом р. Уди до а/д М-18
3	Лопань (Правий берег)	22,1	Правим берегом р. Лопань від окружної дороги (Мала Данилівка) до р. Уди, далі по Карачівському шосе та вул. Харківській (с. Покотилівка) до а/д М-18
4	Харків (Правий берег)	6,9	Правим берегом р. Харків від Ісаківського мосту до р. Лопань з новим мостом через Лопань біля злиття річок
5	Харків (Лівий берег)	13,0	Лівим берегом р. Харків від Вел. Данилівки до Мосту Закоханих

6	Журавлівський Гідропарк	7,5	Журавлівський гідропарк - правий берег Веслувального каналу - вул. Баланевського - вул. Квітуча - вул. Джерельна - 531-й Мкрн
7	Уди	8,2	Довкола Жовтневого вдсх. - правий берег р. Уди - пл. 7 км - до р. Лопань
8	Глибокий Яр	9,8	Від маршруту "Немишля" - 627-й, 624-й Мкрн-и - вул. Плохосько - вул. Познанська - балка Глибокий Яр - вул. Зубенка - вул. Солідарності - пров. Безпалівський - вул. Тахіатська - 2-й Вологодський в'їзд - підйом до вул. Пушкінської
9	Немишля	13,0	Берегом р. Немишлі від Індустріального проспекту до вул. Шевченка
10	Саржин Яр	8,9	Від перехрестя Білгородського шосе / вул. Акад. Проскури - Саржин Яр - вул. Авіахімічна - пров. Динамічний - вул. Таганська
11	Олексіївка	11,6	Від Олексіївського лугопарку - берегом р. Олексіївки - Лісопарк - сел. П'ятихатки
12	Центральне кільце	4,4	Від р. Лопань - вул. Ботанічна - Міський Сад ім. Шевченка - вул. Гіршмана - вул. Манізера - мости через узв. Белгородський та вул. Шевченка - міст через р. Харків - пл. Фейєрбаха - вул. Героїв Небесної Сотні - просп. Гагаріна
13	Панасівка	4,0	Вул. Черкаська - пров. Альбовський - пров. Річковий - узв. Ключківський - просп. Незалежності - майдан Свободи - Міський Сад ім. Шевченка
14	ХТЗ	10,0	Від р. Немишлі - дублер просп. Тракторобудівників - вул. Нижня - вул. Відродження - вул. Шумана - вул. Братська - вул. Лосівська - просп. Московський (вздовж трамвайних колій)
15	Зелений Гай	2,3	Парком "Зелений Гай" від вул. Л. Пастера до ст. м. Індустріальна
16	Індустріальний	10,0	Від вул. Краснодарської - Кулиничі - вул. Кулиничівська - просп. Індустріальний - вул. ХТЗ - вул. Пирогова - дачі в сел. Чунихи
17	Жихорець	2,3	Від ст.м. ім. Масельського - пров. Північний - балка р. Жихорець - вул. Душкіна

18	Нові Доми	5,0	Від просп. Льва Ландау - бульв. Жасміновий - вул. Танкопія - ст. м. ім. Масельського
19	Карпівський Сад	2,3	Ліхонівський міст (р. Лопань) - міст. Через зал. пл. Новожанове - Карпівський сад - вул. Семінарська
20	Джерела	3,8	Від вул. Героїв Праці через 524 Мкрн - Джерела - Північну Салтівку - Манжосів Яр

План першочергових заходів

1. У якості першочергових маршрутів, для початку реалізації концепції пропонується почати з найбільш затребуваних та потенційно іміджевих для міста відрізків та ділянок маршрутів. На основі розробленої загальної схеми, вихідних даних щодо підрахунків велосипедних потоків, а також публічних дискусій, було визначено 7 першочергових ділянок, які також умовно можна поділити на ділянки першої пріоритетності та другої пріоритетності.

Першочерговими є маршрути, які мають бути реалізовані впродовж найближчих кількох років (від 2 до 5, не більше) та дати найбільший ефект в контексті появи первинної мережі яка користуватиметься великим попитом серед користувачів велосипедного транспорту. Сумарна довжина першочергових маршрутів складає близько 65 км.

До першочергових ділянок першої пріоритетності віднесено:

1. Магістральний маршрут Олексіївка - Центр у повному обсязі - 8,5 км
2. Спільна ділянка магістральних маршрутів Жуковського - Центр та Аеропорт - Центр (від кінця наявної велодоріжки по Білгородському шосе до пл. Одеської) - 10,7 км
3. Спільна ділянка магістральних маршрутів по просп. Московському від ст. м. ім. Масельського до центру - 10,1 км
4. Спільна ділянка рекреаційних веломаршрутів Харків (Лівий берег) та Журавлівський Гідропарк (від вул. Конєва - лівий берег р. Харків - лівий берег Веслувального каналу - вул. Героїв Праці (район ТРЦ) - 11,2 км

До першочергових ділянок другої пріоритетності віднесено:

5. Магістральний маршрут Залютине - Холодна Гора - Центр в повному обсязі - 6,7 км
6. Магістральний маршрут Салтівське Селище - Кінний Ринок (до просп. Московського) - 7,5 км
7. Спільна ділянка маршрутів Салтівка - Кінний Ринок та Салтівка - Центр (вул. Л. Сердюка - вул. Акад. Павлова - проєктований міст через р. Харків - вул. Шевченка - Горбатий міст) - 10,9 км

2. Після цього можуть бути реалізовані **декілька сценаріїв** - як окремо кожен, так і послідовно один за одним. Всі сценарії мають бути реалізовані впродовж не більше 15 років:

- A. Реалізація мережі рекреаційно-транспортних маршрутів - "зелених коридорів"
- B. Мережа веломаршрутів по центру міста в межах центрального пагорба, Залопані та Левади
- C. Повноцінна веломережа в межах Салтівки (ділянка в межах від вул. Акад. Павлова - вул. Краснодарської до межі забудови на північному сході)
- D. Повноцінна мережа веломаршрутів в межах мікрорайонів Нові Доми - ХТЗ - Індустріальний з забезпеченням доїзду до станцій метро та точок тяжіння вздовж просп. Московського
- E. Реалізація всієї мережі магістральних веломаршрутів згідно з концепцією

3. Після реалізації усіх вищезгаданих сценаріїв у будь-якому порядку, необхідно завершити реалізацію повної мережі згідно велоконцепції, включно з усіма другорядними веломаршрутами. Час на реалізацію - 10-15 років.

Впродовж усіх етапів реалізації, незалежно від прийнятого плану заходів, в усіх проєктах капітальних ремонтів та реконструкцій вулиць, перехресть, площ, що входять до повної веломережі - мають бути реалізовані ті чи інші форми організації велоруку в рамках проєктів по цих вулицях, перехрестях, площах.

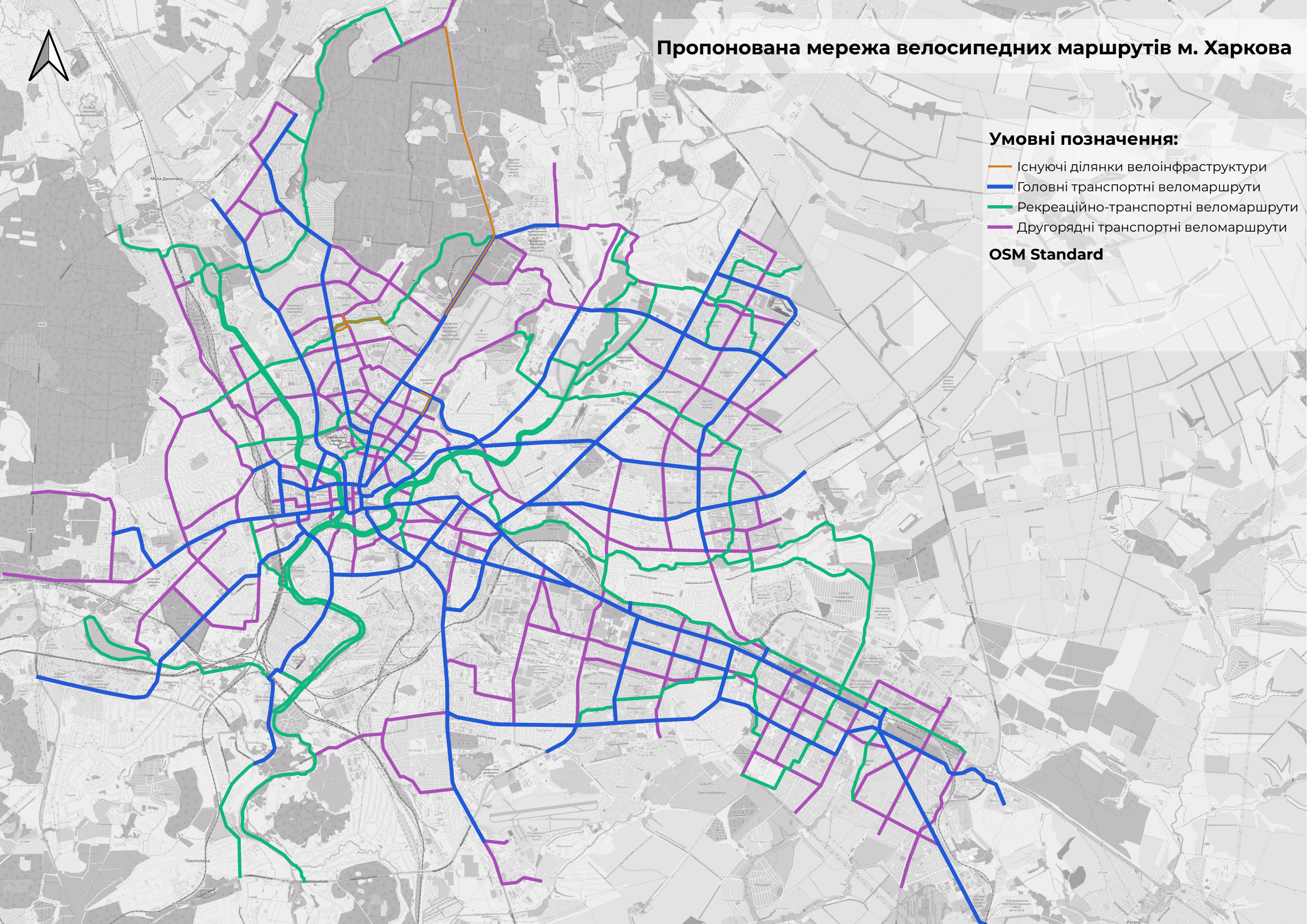
На 3-му етапі заходів можливий перегляд та доповнення/уточнення мережі з метою її розширення та ущільнення.

Пропонована мережа велосипедних маршрутів м. Харкова

Умовні позначення:

- Існуючі ділянки велоінфраструктури
- Головні транспортні веломаршрути
- Рекреаційно-транспортні веломаршрути
- Другорядні транспортні веломаршрути

OSM Standard



Пропонована мережа велосипедних маршрутів м. Харкова

Умовні позначення:

— Існуючі ділянки велоінфраструктури

Першочергові пріоритетні веломаршрути

— Масельського - Центр

— Олексіївка - Центр

— Харків (Лівий берег)

— Одеська - Центр - Сокольники

Першочергові непріоритетні маршрути

— Залютине - Холодна Гора - Центр

— Салтівка - Кінний Ринок

— Салтівське Селище - Кінний Ринок

Мережа

— Головні транспортні веломаршрути

— Рекреаційно-транспортні

— Другорядні транспортні веломаршрути

OSM Standard

