



БІЛГОРОД-ДНІСТРОВСЬКА МІСЬКА РАДА

ПРОЄКТ РІШЕННЯ

від _____ 20____ р.

№ _____

Про затвердження цільової програми
«Розробка комплексної схеми організації
дорожнього руху (КСОДР) центральної
частини міста Білгород-Дністровського на
2025-2026 роки»

З метою упорядкування руху автомобільного транспорту, розташування знаків дорожнього руху, послідовної реалізації планів розвитку міської транспортної системи, відповідно до статей 6, 27 Закону України «Про дорожній рух», враховуючи вимоги Державних будівельних норм України «Система містобудівної документації. Склад, зміст, порядок розроблення, погодження і затвердження комплексних схем транспорту для міст України» ДБН Б.1-2-95, керуючись пунктом 5 частини першої ст. 91 Бюджетного кодексу України, ст.25, пунктом 22 частини першої ст. 26, частиною другою ст. 42, частиною першою ст. 59, частиною четвертою ст. 61, частиною другою ст. 64 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Білгород-Дністровська міська рада

ВИРІШИЛА:

1. Затвердити цільову програму «Розробка комплексної схеми організації дорожнього руху (КСОДР) центральної частини м. Білгород-Дністровського на 2025 -2026 роки».
2. Контроль за виконанням рішення покласти а постійну комісію Білгород-Дністровської міської ради з питань житлово-комунального господарства, транспорту, зв'язку, управління комунальною власністю (голова комісії Олександр МОРОЗОВ).

Проект рішення підготовлений
Департаментом житлово-комунального
господарства та капітального будівництва
за дорученням виконавчого комітету

Додаток
до рішення Білгород-Дністровської міської
ради

від _____ № _____

Цільова Програма
«Розробка комплексної схеми організації дорожнього руху
(КСОДР) центральної частини міста Білгород-Дністровського
на 2025-2026 роки»

м. Білгород-Дністровський
2025 р.

ЗМІСТ

Розділ 1. Паспорт Програми	3
Розділ 2. Визначення проблеми, на розв’язання якої спрямованої Програма	3
Розділ 3. Визначення Мети Програми	5
Розділ 4. Обґрунтування завдань і засобів розв’язання проблеми, показники результативності	5
Розділ 5. Очікувані результати виконання Програми	6
Розділ 6. Обсяги та джерела фінансування Програми	6
Розділ 7. Строки та етапи виконання Програми	6
Розділ 8. Координація та контроль за ходом виконання Програми	6

Розділ 1. Паспорт Програми

1.	Ініціатор розроблення Програми	Департамент житлово – комунального господарства та капітального будівництва
2.	Дата, номер і назва розпорядчого документа про розроблення Програми	Резолюція до №02-14/212/2818 від 29.04.2025
3.	Розробник Програми	Департамент житлово-комунального господарства та капітального будівництва
4.	Відповідальний виконавець Програми	Департамент житлово-комунального господарства та капітального будівництва
5.	Виконавці Програми	Департамент житлово-комунального господарства та капітального будівництва
6.	Термін реалізації Програми	2025-2026 рік
7.	Мета Програми	Розробка КСОДР міста спрямована на створення безпечної, зручної та ефективної транспортної системи місті Білгороді-Дністровському
8.	Загальний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми	Всього обсяг фінансування складає – 1 350,00 тис. грн. у тому числі: 2025 рік – 600,00 тис. грн.; 2026 рік – 750,00 тис. грн.
9.	Очікувані результати виконання	Підвищення якості міського середовища, комфорту пересування мешканців та ефективності транспортної інфраструктури

Розділ 2. Визначення проблеми на розв’язання якої спрямована Програма

Розробка КСОДР є ключовим інструментом реалізації повноважень органів місцевого самоврядування щодо управління розвитком та функціонуванням вулично-дорожньої мережі відповідно до статті 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» та статті 6 Закону України «Про дорожній рух».

Крім того, відповідно до Закону України «Про автомобільні дороги» (стаття 19), органи місцевого самоврядування забезпечують управління та утримання вулиць і доріг у межах населених пунктів. З метою створення безпечних та ефективних умов руху всіх учасників дорожнього руху, місцевим органам влади необхідна комплексна, обґрунтована схема організації дорожнього руху, що базується на кількісних характеристиках транспортних потоків.

Необхідність замовлення проєктних робіт з розробки Комплексної схеми організації дорожнього руху (КСОДР) регламентована вимогами чинних державних будівельних норм України, зокрема ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці і дороги населених пунктів».

Саме КСОДР дозволяє забезпечити стратегічне планування розвитку дорожньої мережі, оптимізацію маршрутів, підвищення безпеки, зниження навантаження на дороги та покращення екологічної ситуації в громаді.

Обґрунтування поділу розробки КСОДР на дві черги.

Враховуючи просторову складність центральної частини міста та необхідність забезпечення належної якості аналітичної, проєктної й координаційної роботи, розробку КСОДР заплановано реалізувати у дві черги за територіальним принципом:

Черга I (2025 р.) — розробка КСОДР для першої частини центральних вулиць міста, включаючи:

збір даних, обстеження транспортних потоків, формування транспортної моделі;

проектування заходів організації дорожнього руху;
публічні обговорення та погодження;
затвердження та початок впровадження.

Черга II (2026 р.) — розробка КСОДР для іншої частини вулиць центральної зони міста за тією ж процедурою.

Поділ на черги дозволяє:

рівномірно розподілити фінансове та організаційне навантаження;
враховувати результати реалізації першої частини КСОДР під час другої;
забезпечити безперервність процесу покращення організації дорожнього руху в центрі міста.

Розвиток міських транспортних систем є важливим чинником комфортного проживання мешканців та економічного зростання. Проте більшість міст стикаються з низкою транспортних проблем, які призводять до зниження ефективності дорожньої мережі, погіршення екологічної ситуації та підвищення рівня аварійності.

Основні проблеми, які потребують розв'язання:

1. Перевантаженість дорожньої мережі та затори:

Висока інтенсивність руху, особливо у центральній частині міста та на ключових автодорогах.

Низька пропускна здатність доріг через їхню застарілу структуру та недостатню кількість розв'язок.

2. Високий рівень аварійності:

Відсутність ефективного регулювання на проблемних перехрестях.

Недостатня кількість світлофорів, нерегульовані переходи, небезпечні дорожні вузли.

Недотримання правил дорожнього руху через хаотичну організацію руху.

3. Неефективна робота громадського транспорту:

Низька швидкість руху громадського транспорту через відсутність виділених смуг.

Недостатня кількість маршрутів та незручні пересадкові вузли.

4. Проблеми з паркуванням:

Хаотичне паркування на тротуарах, газонах та узбіччях доріг.

Дефіцит організованих паркінгів, особливо у центральному районі.

5. Недостатній розвиток пішохідної та велосипедної інфраструктури:

Вузькі тротуари, їхнє перевантаження або захаращення.

Відсутність безпечних та зручних велодоріжок.

6. Екологічні проблеми:

Підвищене забруднення повітря через затори та інтенсивний рух автотранспорту.

Високий рівень шуму у житлових районах.

Відсутність заходів щодо зниження викидів та популяризації екологічного транспорту.

Оцінка загального рівня забезпечення гендерної рівності

Гендерна рівність є одним із ключових аспектів сучасного міського планування, і розробка КСОДР повинна враховувати потреби всіх мешканців, незалежно від статі, віку чи фізичних можливостей. Програма спрямована на створення комфортного, безпечного та доступного транспортного середовища, яке відповідатиме принципам рівного доступу та інклюзивності.

Дослідження у сфері мобільності показують, що чоловіки та жінки використовують міський транспорт та дороги по-різному. Жінки частіше здійснюють коротші, але частіші поїздки, комбінуючи роботу, навчання дітей, відвідування магазинів та інші соціальні й побутові потреби. Тому важливою складовою програми є підвищення доступності та безпеки громадського транспорту, зокрема:

Забезпечення зручних пересадочних вузлів та інтегрованих маршрутів, що дозволить зменшити час пересування між різними частинами міста.

Розширення пішохідної інфраструктури, адже жінки частіше використовують пішохідні маршрути, особливо під час пересування з дітьми.

Розвиток велоінфраструктури як альтернативи громадському транспорту, що може сприяти більшій мобільності всіх верств населення.

Забезпечення рівного доступу до транспортної інфраструктури сприятиме економічній активності жінок, оскільки вони зможуть легше добиратися на роботу, навчання та займатися підприємництвом. Крім того, програма передбачає спрощення доступу до транспортних послуг у віддалених районах міста, де відсутність якісного сполучення є серйозною проблемою.

Загальний рівень забезпечення гендерної рівності у Програмі є високим, адже вона враховує різні моделі пересування мешканців, питання безпеки, доступності та соціальної рівності. Впровадження програми дозволить створити інклюзивне міське середовище, де всі категорії населення матимуть рівні можливості для пересування.

Розділ 3. Визначення мети Програми

Розробка КСОДР центральної частини міста спрямована на створення безпечної, зручної та ефективної транспортної системи шляхом:

Оптимізації руху транспорту та зменшення заторів.

Підвищення безпеки на дорогах, скорочення кількості ДТП.

Покращення роботи громадського транспорту та його інтеграції з іншими видами мобільності.

Впровадження сучасних технологій управління дорожнім рухом.

Розвитку інфраструктури для пішоходів і велосипедистів.

Зниження негативного впливу транспорту на екологію.

Розділ 4. Обґрунтування завдань і засобів розв'язання проблеми, показники результативності

Сучасне місто стикається з низкою проблем у сфері організації дорожнього руху. Перевантажені вулиці, хаотичне паркування, затримки громадського транспорту та високий рівень аварійності значно знижують якість життя мешканців. Саме тому виникає необхідність у розробці та впровадженні комплексної схеми організації дорожнього руху (КСОДР), яка дозволить оптимізувати транспортні потоки, підвищити безпеку на дорогах та зробити пересування містом більш комфортним.

Реалізація Програми передбачає низку важливих завдань. Насамперед це оптимізація руху транспорту, що включає проведення детального аналізу транспортних потоків, визначення перевантажених ділянок та впровадження сучасних рішень для їх розвантаження.

З метою забезпечення ефективності зазначених рішень, передбачається застосування спеціалізованого програмного забезпечення для моделювання транспортних і пасажирських потоків. Таке моделювання дасть змогу створити цифрову транспортну модель центральної частини міста, обґрунтовано оцінити поточний стан руху, спрогнозувати результати впровадження окремих заходів і вибрати найефективніші сценарії оптимізації. За допомогою моделювання можна точно визначити «вузькі місця» у вулично-дорожній мережі, оцінити завантаженість маршрутів громадського транспорту, місця перетину потоків, а також виявити резерви для покращення організації дорожнього руху.

Важливим є зниження рівня аварійності. Для цього передбачається удосконалення дорожніх знаків, покращення розмітки та встановлення нових систем контролю за порушеннями ПДР. Зокрема, в місцях підвищеної небезпеки буде впроваджено засоби примусового зниження швидкості, додаткове освітлення та сучасні безпечні пішохідні переходи.

Ще одним ключовим напрямом є розвиток громадського транспорту. Оскільки багато містян щодня користуються автобусами, необхідно забезпечити їхню безперебійну роботу.

Для цього передбачено оновлення маршрутної мережі та впровадження цифрових систем моніторингу. Завдяки цьому вдасться зменшити затримки транспорту, підвищити його швидкість і зробити поїздки більш зручними для пасажирів.

Не менш актуальною проблемою є хаотичне паркування, яке суттєво ускладнює рух транспорту та створює небезпеку для пішоходів.

Окрему увагу слід приділити розвитку пішохідної та велосипедної інфраструктури. Адже сучасне місто повинно бути комфортним не лише для водіїв, а й для тих, хто обирає альтернативні види пересування. Планується розширення тротуарів, облаштування нових пішохідних зон та велодоріжок, що сприятиме зменшенню використання приватного автотранспорту та покращенню екологічної ситуації.

Говорячи про екологію, програма передбачає заходи, які допоможуть зменшити рівень забруднення повітря та знизити шумове навантаження в місті. Зокрема, оптимізація дорожнього руху дозволить скоротити кількість заторів, що, у свою чергу, призведе до зменшення шкідливих викидів від автомобілів.

Таким чином, розробка та впровадження КСОДР із застосуванням інструментів транспортного моделювання дозволить створити безпечну, ефективну та екологічну транспортну систему, яка відповідатиме сучасним вимогам та потребам мешканців міста.

Показники результативності наведені у додатку 2 до Програми.

Розділ 5. Очікувані результати виконання Програми

Впровадження КСОДР дасть змогу кардинально покращити ситуацію на дорогах міста, зробивши транспортну систему більш ефективною, безпечною та комфортною для всіх учасників руху.

Важливим результатом стане підвищення безпеки дорожнього руху. Впровадження сучасних засобів організації руху, облаштування безпечних пішохідних переходів, встановлення нових дорожніх знаків та світлофорів, а також посилений контроль за дотриманням ПДР дозволять зменшити кількість ДТП та травматизм серед водіїв і пішоходів.

Щодо паркування, то завдяки Програмі вдасться зменшити хаотичне паркування на тротуарах, газонах та узбіччях доріг. Впровадження системи платних стоянок дозволить впорядкувати ситуацію, особливо у центральній частині міста.

Не менш важливим результатом стане розвиток пішохідної та велосипедної інфраструктури. Розширення тротуарів, облаштування комфортних велодоріжок, створення пішохідних зон у місцях з високою інтенсивністю руху сприятиме популяризації екологічно чистих способів пересування та покращенню міського простору.

Крім того, виконання Програми матиме позитивний вплив на екологічну ситуацію в місті. Оптимізація руху дозволить зменшити рівень викидів шкідливих речовин в атмосферу, що сприятиме покращенню якості повітря. Зниження кількості заторів також допоможе зменшити рівень шумового забруднення, що особливо важливо для житлових районів, розташованих поблизу автодоріг.

Розділ 6. Обсяги та джерела фінансування Програми

Реалізація заходів, передбачених Програмою здійснюється в межах бюджетного фінансування запланованого на поточний рік.

Основним джерелом фінансування є бюджет Білгород-Дністровської міської територіальної громади.

Обсяги фінансування Програми можуть корегуватись щороку, виходячи із потреби в реалізації додаткових заходів та враховуючи фактичні можливості бюджету Білгород-Дністровської міської територіальної громади.

Всього обсяг фінансування складає – 1 350,00 тис. грн., у тому числі:

2025 рік – 600,00 тис. грн.;

2026 рік – 750,00 тис. грн.

Розділ 7. Строки та етапи виконання Програми

Програма впроваджується протягом 2025 - 2026 років. Тривалість реалізації охоплює 2 календарних роки, тобто відбувається у 1 етап та поділена на 2 черги.

Цей строк дозволяє забезпечити комплексний підхід до виконання всіх запланованих заходів та досягнення визначених результатів.

Розділ 8. Координація та контроль за ходом виконання Програми

Рішення про затвердження містобудівної документації приймає Білгород-Дністровська міська рада.

Організація та контроль за виконанням заходів покладається на виконавчий комітет Білгород-Дністровської міської ради.

Координація дій щодо виконання заходів з розробки КСОДР покладається на Департамент житлово-комунального господарства та капітального будівництва Білгород-Дністровської міської ради.

Департамент житлово-комунального господарства та капітального будівництва Білгород-Дністровської міської ради щорічно, до 01 березня наступного за звітним період, готує та вносить на розгляд виконавчого комітету міської ради та Білгород-Дністровської міської ради звіт про стан виконання заходів Програми.

Секретар міської ради

Олександр СКАЛОЗУБ

Додаток 1

до цільової програми «Розробка комплексної схеми організації дорожнього руху (КСОДР) центральної частини міста Білгород-Дністровського».

ЗАХОДИ З РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАВДАНЬ ПРОГРАМИ

№ з/п	Зміст заходів	Строк виконання заходу	Виконавці	Джерела фінансування	Обсяги фінансування по роках, тис. грн.			Очікуваний результат
					2025	2026	Всього	
1	2	3	4	5	6	7	9	10
1	Розробка комплексної схеми організації дорожнього руху (КСОДР) центральної частини міста Білгород-Дністровського	2025-2026	Департамент житлово-комунального господарства та капітального будівництва	бюджет Білгород-Дністровської міської територіальної громади			1 350,00	Підвищення якості міського середовища, комфорту пересування мешканців та ефективності транспортної інфраструктури
1.1	Черга 1 (Розробка комплексної схеми організації дорожнього руху (КСОДР) центральної частини міста Білгород-Дністровського Орієнтована протяжність вуличної мережі м. Білгород-Дністровської, що потребують розробки КСОДР, наступна: - Вул. Героїв України – 309 п.м; - Вул. Захисників Миколаїва	2025			600,00			

	Маяковського – 386 п.м; - Вул. Свято-Георгіївська – 620 п.м; - Вул. Сергія Файнבלата (Московська) – 543 п.м; - Вул. Українська (Першотравнева) – 660 п.м; - Вул. Єврейська – 576 п.м; - Вул. Михайлівська - 445 п.м; - Вул. Соборна - 682 п.м; - Вул. Ізмаїльська - 651 п.м; - Вул. Миколаївська – 602 п.м.)							
1.2	Черга 2 (Розробка комплексної схеми організації дорожнього руху (КСОДР) центральної частини міста Білгород-Дністровського Орієнтована протяжність вуличної мережі м. Білгород-Дністровської, що потребують розробки КСОДР, наступна: вул. Соборна – 208 п.м. вул. Ізмаїльська – 139 п.м. вул. Миколаївська – 128 п.м. вул. Героїв України – 491 п.м. вул. Ак-лібо (Мічуріна) – 510 п.м. вул. Кирилова – 290 п.м. вул. Незалежності – 1050 п.м. вул. Тараса Шевченка – 600 п.м. вул. Михайлівська – 715 п.м. вул. Єврейська – 294 п.м.	2026				750,00		

	вул. Українська (Першотравнева) – 345 п.м. вул. Сергія Файнבלата (Московська) – 23 п.м. вул. Монкастро (Чкалова) – 185 п.м. вул. Музейна (Пушкіна) – 280 п.м. вул. Свято-Георгіївська – 625 п.м. пров. Залізничників – 290 п.м. вул. Лікарняна – 245 п.м. вул. Військової Слави – 380 п.м. пров. Ак-лібо (Мічуріна) – 215 п.м. пров. Пудівітра – 330 п.м. вул. Портова - 550 п.м.)							
	Всього:				600,00	750,00	1 350,00	

Додаток 2

до цільової програми «Розробка комплексної схеми організації дорожнього руху (КСОДР) центральної частини міста Білгород-Дністровського».

ПОКАЗНИКИ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ ПРОГРАМИ

№ з/п	Назва показника	Одиниця виміру	Вихідні дані на початок дії програми	I етап виконання програми			II етап (20_ -20_ роки)	III етап (20_ -20_ роки)
				2025	2026 рік	20_ рік		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I. Показники витрат								
1	Обсяг видатків.	тис. грн	-	600,00	750,00	-	-	-
II Показники продукту								
1	Кількість проектів	одиниць	-	1	1	-	-	-
III Показники ефективності								
1	Середні видатки на розробку одного проекту	тис. грн	-	600	750	-	-	-
IV. Показники якості								
1	Рівень готовності документації (в розрізі проектів), %	%	-	100	100	-	-	-

Примітка:

1. У випадку, якщо Програма виконується в один етап, графи 8, 9 не заповнюються.

Додаток 3

до цільової програми «Розробка комплексної схеми організації дорожнього руху (КСОДР) центральної частини міста Білгород-Дністровського».

РЕСУРСНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОГРАМИ

тис. грн.

Джерела фінансування	Етапи виконання програми					Всього обсяг фінансування
	I			II	III	
	2025 рік	2026 рік	20__ рік	20__ - 20__ роки	20__ - 20__ роки	
1	2	3	4	5	6	7
Обсяг ресурсів, всього, у тому числі:	600,00	750,00	-	-	-	1 350,00
державний бюджет	0,00	0,00	-	-	-	
обласний бюджет	0,00	0,00	-	-	-	
бюджет Білгород- Дністровської міської територіальної громади	600,00	750,00	-	-	-	1 350,00

Секретарь міської ради

Олександр СКАЛОЗУБ