

ЗАТВЕРДЖЕНО

рішення Черкаської міської ради
від 28.08.2025 № 85-16

ПРОГРАМА

будівництва, реконструкції, ремонту та утримання об'єктів вулично-дорожньої мережі міста Черкаси на 2026-2030 роки

I. Загальні положення та поняття

За основу розроблення цієї Програми використано закони України «Про автомобільні дороги», «Про дорожній рух», «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», «Про благоустрій населених пунктів», постанову Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198 «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони», Технічні правила ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, затверджені наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14.02.2012 № 54, Порядок проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів, затверджений наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23.09.2003 № 154, рішення Черкаської міської ради від 25.11.2021 року № 14-15 «Про затвердження Стратегії розвитку міста Черкаси до 2032 року», інші законодавчі та нормативно-методологічні акти.

Програма визначає основні напрямки розвитку мережі автомобільних доріг загального користування та вулично-дорожньої інфраструктури міста Черкаси, удосконалення структури управління і фінансового забезпечення дорожнього господарства.

У Програмі застосовуються наступні терміни та поняття:

1) *вулично-дорожня мережа* – це система транспортних і пішохідних зв'язків між елементами планувальної структури міста та частинами його території, яка призначається для організації руху транспорту і пішоходів, прокладання інженерних комунікацій та благоустрою. До вулично-дорожньої мережі відносять наступні об'єкти – мережу вулиць, доріг загального користування, внутрішньоквартальних та інших проїздів, тротуарів, пішохідних і велосипедних доріжок, а також набережні, майдани, площі, вуличні автомобільні стоянки з інженерними та допоміжними спорудами, технічними засобами організації дорожнього руху тощо;

2) *автомобільна дорога* – лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів;

3) *вулиця* – частина території міста, яка розміщена між червоними лініями або лініями забудови і призначена для руху транспорту та пішоходів, для прокладання інженерних мереж, відводу поверхневих вод, розміщення зелених насаджень і влаштування наземного обладнання. Межі вулиці по її ширині визначаються червоними лініями, які встановлюються генеральним планом міста;

4) *червоні лінії* – це умовні лінії, які обмежують територію існуючих вулиць та вулиць, що проектується, і відділяють їх від інших територій міста. Ширина вулиць у межах червоних ліній становить:

а) для магістральних вулиць:

- загальноміського значення безперервного руху – 50-90 м;
- загальноміського значення регульованого руху – 50-80 м;
- районного значення – 40-50 м;

б) для вулиць місцевого значення – 15-35 м;

5) *елементи міської вулиці*:

- а) проїзна частина;
- б) дорожнє покриття;
- в) штучні споруди (мости, шляхопроводи, естакади тощо);
- г) споруди дорожнього водовідводу;
- д) підземні та наземні мережі (інженерне облаштування);
- е) технічні засоби організації дорожнього руху;
- є) зупинки міського транспорту, стоянки таксі;
- ж) тротуари, пішохідні та велосипедні доріжки;
- з) зелені насадження;
- і) майданчики для паркування.

б) *дорожній одяг* – укріплена частина автомобільної дороги, що складається з покриття, основи та підстильного шару і укладається на земляне полотно, на яке передаються навантаження від транспортних засобів;

7) *основа* – частина дорожнього одягу, що спільно з покриттям перерозподіляє і знижує тиск на додаткові шари та ґрунт земляного полотна;

8) *дорожнє покриття* – укріплені верхні шари дороги, що безпосередньо сприймають навантаження від транспортних засобів;

9) *проїзна частина* – частина автомобільної дороги, безпосередньо призначена для руху транспортних засобів;

10) *земляне полотно* – ґрунтова конструкція автомобільної дороги;

11) *інженерне облаштування* – спеціальні споруди та засоби, призначені для забезпечення безпечних та зручних умов руху (освітлення, технологічного зв'язку, вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, примусового зниження швидкості руху тощо);

12) *споруди дорожнього водовідводу* – споруди, призначені для відводу поверхневих та ґрунтових вод від земляного полотна та проїзної частини (бокові канави, водовідвідні канави, нагірні канави, водопропускні труби, відкриті та закриті дренажні системи, зливові каналізація (також і очисні споруди), накопичувальні басейни, насосні станції тощо);

13) *технічні засоби організації дорожнього руху* – спеціальні технічні засоби, призначені для організації та регулювання дорожнього руху (дорожні знаки, інформаційні табло, дорожня розмітка, сигнальні стовпчики, транспортні та пішохідні огороження різних типів, світлофорне обладнання тощо);

14) *дорожні знаки* – вироби, малюнки і написи, що призначені для інформування учасників дорожнього руху щодо умов і режимів руху на вулицях та дорогах;

15) *дорожня розмітка* – лінії, написи та інші позначення, що нанесені фарбою або виготовлені з відповідних матеріалів та закріплені на проїзній частині вулиць та доріг, на бордюрах, на штучних спорудах; призначені для інформування користувачів доріг про порядок та режими руху на дорозі і їх орієнтування;

16) *штучні споруди* – інженерні споруди, призначені для руху транспортних засобів і пішоходів через природні та інші перешкоди, а також сталого функціонування автомобільної дороги (мости, шляхопроводи, естакади, віадуки, тунелі, наземні та підземні пішохідні переходи, розв'язки доріг, підпірні стінки, галереї, уловлювальні з'їзди, снігозахисні споруди, протилавинні споруди тощо);

17) *об'єкти дорожнього сервісу* – спеціально облаштовані місця для зупинки маршрутних транспортних засобів, майданчики для стоянки транспортних засобів, майданчики відпочинку, видові майданчики, автозаправні станції, пункти технічного обслуговування, мотелі, готелі, кемпінги, торговельні пункти (у тому числі малі архітектурні форми), автозаправні комплекси, складські комплекси, пункти медичної та технічно-евакуаційної допомоги, пункти миття транспортних засобів, пункти приймання їжі та питної води, автопавільйони, а також інші об'єкти, на яких здійснюється обслуговування учасників дорожнього руху та які розміщуються на землях дорожнього господарства або потребують їх використання для заїзду та виїзду на автомобільну дорогу.

18) *інтенсивність руху транспортних засобів/пішоходів* – кількість транспортних засобів/пішоходів, що перетинають переріз вулиці (дороги)/пішохідного переходу (тротуару) за одиницю часу;

19) *технічний облік та паспортизація вулиць (доріг)* – комплекс обов'язкових заходів, що проводяться постійно з метою одержання докладних відомостей про наявність та технічний стан вулиць (доріг) і штучних споруд в населених пунктах для раціонального планування робіт з їх реконструкції, ремонту та утримання;

20) *технічний огляд* – захід, який виконують з метою спостереження за станом вулиць та доріг у встановлені строки.

II. Мета та основні завдання програми

Метою Програми є поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг, мостів, шляхопроводів, дорожньої інфраструктури та інших об'єктів вулично-дорожньої мережі, забезпечення безперервності їх

розвитку, поліпшення технічних показників, підвищення безпеки руху, швидкості, економічності та комфортності перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, підвищення конкурентоспроможності автомобільних доріг щодо транзитних перевезень та розвитку автомобільного туризму, сприяння економічному та екологічно збалансованому розвитку міста.

Програма спрямована на реалізацію операційної цілі «Розвиток і модернізація міської інфраструктури» пріоритету 3 «Комфортне, ефективне і розумне місто» Стратегії розвитку Черкас 2022-2032, затвердженої рішенням Черкаської міської ради від 25.11.2021 року № 14-15.

Програмою визначено такі основні цілі та завдання:

- розвиток мережі магістральних автомобільних доріг;
- розвиток вулично-дорожньої інфраструктури і створення безпечних умов дорожнього руху за допомогою технічних засобів та інженерного облаштування;
- збереження об'єктів вулично-дорожньої мережі та забезпечення їх ефективного використання;
- розвиток дорожнього сервісу та інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху;
- обов'язковість планового амортизаційного капітального ремонту доріг;
- обов'язковість планового капітального ремонту та реконструкції тротуарів.

При капітальному ремонті, реконструкції чи новому будівництві вулиць враховується передбачена нормативними документами:

- Пріоритетність руху «пішохід - велосипед - громадський транспорт – автомобіль, що рухається – припаркований автомобіль»;
- Обмеження швидкості руху легкових автомобілів і зменшення перешкод для руху громадського транспорту;
- Максимально можливе використання локального дренажу для відводу дощових стоків та талої води;
- Відсутність ділянок з відкритим ґрунтом в межах вулиці;
- Безбар'єрність пішохідних маршрутів;
- Використання тротуарної плитки світлих кольорів для мощення пішохідних зон.

III. Загальна характеристика сучасного стану вулично-дорожньої мережі міста

Місто Черкаси – це обласний центр з розгалуженою системою вулично-дорожньої мережі та об'єктів благоустрою, до яких належать парки, сквери, площі, пам'ятні знаки, мости, шляхопроводи, естакади, мережі водовідведення, технічні засоби регулювання дорожнього руху, інженерні споруди тощо. Загальна протяжність доріг у місті становить 321,5 км, з них 239 км – з асфальтобетонним покриттям (загальна площа 3 648,0 тис. м²).

Загальна протяжність мереж водовідведення (зливної каналізації) становить 102 км, де розташовано 2 072 колодязів зливової каналізації, 2 805

зливоприймальників, 7 накопичувальних басейнів, 4 насосні станції, одна очисна споруда. У місті функціонують 3 шляхопроводи, 2 пішохідні і 1 автомобільний мости, а також інші об'єкти вулично-дорожньої мережі.

Транспортно-експлуатаційний стан міських вулиць та доріг характеризується забезпеченою швидкістю руху, пропускною здатністю, рівнем навантаження руху, несучою здатністю дорожнього одягу, станом аварійності транспорту та наявністю сервісного обслуговування, санітарним станом та рівнем впливу на навколишнє природне середовище.

Необхідною умовою підтримання доріг в належному стані є забезпечення заходів з їх утримання та вчасний ремонт. Згідно з нормативами щорічно підлягає поточному ремонту від 10 (на житлових вулицях та проїздах) до 24 (на магістральних вулицях) квадратних метрів на кожні 1 000 м² площі проїжджої частини, капітальний ремонт доріг повинен проводитися кожні 7-12 років.

Несприятливі погодні умови, велика завантаженість транспортними потоками руйнують асфальтобетонне покриття автомобільних доріг, тротуарів, штучних споруд та інших систем вулично-дорожньої мережі. Враховуючи це, для забезпечення та збереження технічного стану, підвищення експлуатаційних якостей та продовження строків служби систем вулично-дорожньої мережі міста щороку необхідно ремонтувати не менше, ніж 65 тис. м² міських доріг, 10-15 тис. м² тротуарів, внутрішньоквартальних та інших заїздів. Мости і шляхопроводи є спорудами підвищеної небезпеки і підлягають проведенню планових експертиз щодо їх експлуатації (1 раз на 5 років).

Ремонтні роботи окремих об'єктів вулично-дорожньої мережі загального користування проводяться не в повному обсязі, особливо це стосується штучних споруд (мостів, шляхопроводів, естакад тощо). В основному здійснюються заходи з поточного ремонту та утримання таких споруд, а проведення експертиз та оглядів, і тим більше здійснення капітальних ремонтів або реконструкції цих об'єктів потребує спрямування додаткових коштів.

Аналогічна ситуація складається і у відношенні до інших об'єктів вулично-дорожньої мережі. Спостерігаються незначні позитивні зрушення, пов'язані з утриманням та проведенням поточного ремонту дорожнього господарства, при цьому, недостатніми є обсяги робіт з капітального ремонту, реконструкції та будівництва таких об'єктів.

Як наслідок, несвоєчасне проведення ремонту доріг спричиняє погіршення їх транспортно-експлуатаційних характеристик, не забезпечує повною мірою швидкого, комфортного, економічного і безпечного пересування містом пасажирів і вантажів.

З метою забезпечення безпеки дорожнього руху в місті Черкаси використовується весь комплекс технічних засобів регулювання дорожнього руху: дорожні знаки, світлофорні об'єкти, дорожня розмітка, пішохідні та транспортні огороження. В місті налічується 92 світлофорних об'єкти (з них 55 – в державній власності, 37 – в комунальній), близько 6 тис. дорожніх знаків та 2,5 тис. погонних метрів пішохідних огорожень.

Майже всі технічні засоби регулювання дорожнього руху у місті перебувають в експлуатації тривалі роки, внаслідок чого близько 90% існуючих дорожніх знаків через втрату світлоповертаючих характеристик та механічних пошкоджень потребують заміни, апаратура управління світлофорними об'єктами морально та фізично застаріла тощо.

На вулицях міста не вистачає значної кількості дорожніх знаків, пішохідних огорожень, недостатньо нанесено дорожньої розмітки. Враховуючи обмежений фінансовий ресурс міського бюджету, не забезпечується в повній мірі потреба у вказаних роботах.

Так, для забезпечення сталої компенсації недостатньої кількості дорожніх знаків у місті необхідним є встановлення їх у кількості, що в середньому складає не менш, ніж 1000 дорожніх знаків на рік.

Мінімальна потреба відновлення дорожньої розмітки на рік складає 10,0 тис. м².

Пішохідні огороження та пониження бортового каменю на вулицях, дорогах в місцях перетину пішохідних шляхів, тротуарах (пандусах) в основному влаштовуються в комплексі із роботами, пов'язаними із реконструкцією та будівництвом інших об'єктів вулично-дорожньої мережі, в той час, як необхідність таких технічних засобів на вже існуючих у місті об'єктах вулично-дорожньої мережі досить висока, а ремонт вказаних технічних засобів майже не здійснюється.

Виходячи із вищевикладеного, проблема забезпечення належного стану вулично-дорожньої мережі набуває соціально-економічного значення для міста та потребує вивчення та визначення ефективних шляхів її вирішення та спрямування сталих фінансових потоків на ефективне утримання, збереження та розвиток вулично-дорожньої мережі міста.

IV. Напрямки реалізації програми

Роботи (послуги) з будівництва, реконструкції, ремонту і утримання об'єктів вулично-дорожньої мережі повинні бути спрямовані на забезпечення та збереження їх техніко-експлуатаційного та естетичного стану, підвищення транспортно-експлуатаційних якостей і продовження строків служби всіх елементів та споруд вулично-дорожньої мережі при одночасному поновленні і упорядкуванні застосування технічних засобів регулювання дорожнього руху, дорожньої розмітки, пішохідних огорож тощо.

Крім того, під час планування зазначених робіт обов'язково враховується потреба у виконанні робіт з пониження бортового каменю на вулицях, дорогах (краях проїзної частини, укріпленої смуги узбіччя) в місцях перетину пішохідних шляхів (тротуарів), в місцях для проїзду автотransпортних засобів, установлення бортового каменю на зупинках на рівні підлоги транспортних засобів загального користування, облаштування пішохідних переходів з урахуванням користування ними особами з особливими потребами, які пересуваються на кріслах колісних, та встановлення звукових сигналів на світлофорах.

Стан вулиць та доріг характеризуються конструктивними та експлуатаційними параметрами.

До конструктивних параметрів, що визначають стан вулиць та доріг, належать такі параметри:

- проектна пропускна здатність;
- проектна несуча здатність дорожнього одягу;
- конструктивні параметри окремих елементів вулиць та доріг, їх інженерного обладнання, штучних споруд вулично-дорожньої мережі;
- міцність, пружність, пластичність дорожнього одягу;
- рівність, шорсткість, слизькість дорожнього покриття у нормальних погодних умовах;
- кількість, повнота та вид технічних засобів регулювання дорожнього руху.

До експлуатаційних параметрів міських вулиць та доріг належать:

- інтенсивність та склад дорожнього руху;
- наявність місць концентрації дорожньо-транспортних пригод (ДТП), кількість ДТП;
- показник слизькості дорожнього покриття протягом періодів з несприятливими погодними умовами;
- стан і працездатність зливостоків та інших водовідвідних споруд;
- стан елементів інженерного обладнання міських вулиць та доріг;
- стан технічних засобів регулювання дорожнього руху;
- рівень засміченості дорожнього покриття;
- показники шуму та загазованості повітря.

Планування робіт з ремонту та утримання вулиць і доріг (визначення обсягів робіт, черговості їх проведення, потреби в робочій силі, машинах, механізмах і технологічних матеріалах) базується на циклічній системі, згідно з якою кожен вид робіт періодично повторюють через певні відрізки часу. Під час планування робіт з ремонту повинна враховуватись оцінка стану вулиць та доріг.

Оцінку стану вулиць та доріг виконують на підставі результатів таких видів технічних оглядів та обстежень:

а) поточних технічних оглядів, які постійно здійснюють дорожньо-експлуатаційні організації;

б) сезонних технічних (періодичних) оглядів, які здійснюють керівники дорожньо-експлуатаційних організацій щонайменше 2 рази на рік після закінчення зимового та літнього сезонів;

в) спеціальних (детальних) обстежень, які здійснюють спеціалізовані організації через кожні 3-4 роки, а також комісії з питань щодо стану вулиць та доріг, які за потребою створюються балансоутримувачами вулиць та доріг.

Під час технічних оглядів виявляють та фіксують пошкодження дорожнього покриття, бордюрів, елементів інженерного обладнання вулиць та доріг, інженерних споруд, зливостоків та інших водовідвідних споруд, технічний стан і видимість технічних засобів регулювання дорожнього руху,

наявність інших відхилень і дефектів, що порушують нормальну експлуатацію вулично-дорожньої мережі.

В ході обстежень виконують спеціальні заміри для визначення міцності дорожнього одягу, рівності, шорсткості та слизькості дорожнього покриття, проводять облік інтенсивності дорожнього руху. Обстеження міцності дорожнього одягу виконують у найбільш несприятливий по зволоженню дорожнього покриття розрахунковий період і в першу чергу на вулицях та дорогах, рівність дорожнього покриття яких не відповідає встановленим нормам.

Фактичні значення показників транспортно-експлуатаційного стану вулиць та доріг, отримані внаслідок проведення обстежень, порівнюють з гранично допустимими, після чого визначають вид, склад та обсяги ремонтних робіт, які необхідно виконати для забезпечення їх нормальної експлуатації.

Порядок, перелік та склад робіт (послуг) з будівництва, реконструкції, ремонту і утримання вулично-дорожньої мережі має відповідати чинним нормативно-правовим документам.

4.1. Поточний ремонт та утримання об'єктів вулично-дорожньої мережі

Завдання поточного ремонту і утримання доріг та інших дорожніх об'єктів полягає у підтриманні їх транспортно-експлуатаційних якостей шляхом усунення незначних пошкоджень, що виникли в процесі експлуатації, а також у постійному догляді за дорогою, шляховими спорудами та смугою відводу, утриманні їх у чистоті і порядку, виявленні перешкод дорожнього руху та забезпечення їх усунення.

Послуги з поточного ремонту поділяються на дрібний та середній ремонт дорожнього одягу або об'єкта вулично-дорожньої мережі.

Дрібний ремонт здійснюється з метою запобігання та негайної ліквідації дрібних деформацій і руйнувань дорожнього одягу, інженерного обладнання, елементів і конструкцій дорожньо-транспортних споруд. Обсяги робіт для дрібного ремонту складають 20 % загальної площі дорожнього покриття вулиці, дороги, дорожньо-транспортної споруди тощо.

До середнього ремонту відносяться послуги, пов'язані з періодичним відновленням шару зносу дорожнього покриття, забезпеченням достатньої шорсткості та рівності проїзної частини, поліпшенням експлуатаційних якостей елементів вулично-дорожньої мережі. У разі необхідності середній ремонт може передбачати ліквідацію усіх дрібних деформацій і руйнувань дорожніх об'єктів, що входять до номенклатури робіт дрібного ремонту. Обсяги робіт для середнього ремонту не повинні перевищувати 40 % загальної площі дорожнього покриття вулиці, дороги, дорожньо-транспортної споруди.

В межах поточного ремонту та утримання об'єктів вулично-дорожньої мережі виконуються заходи з:

- поточного ремонту та утримання міських доріг;
- поточного ремонту та утримання міських тротуарів;

- поточного ремонту та утримання внутрішньоквартальних та інших заїздів;
- поточного ремонту та утримання інженерного облаштування;
- встановлення та утримання дорожніх знаків;
- нанесення на дорожнє покриття дорожньої розмітки;
- поточного ремонту та утримання штучних споруд (мостів, шляхопроводів, естакад тощо);
- поточного ремонту та утримання малих архітектурних форм, в тому числі зупинок громадського транспорту;
- поточного ремонту та утримання об'єктів дорожнього сервісу;
- поточного ремонту та утримання зливостоків та інших споруд дорожнього водовідводу;
- поточного ремонту та утримання технічних засобів регулювання дорожнього руху;
- утримання зелених насаджень, розташованих в межах червоних ліній.

Послуги з поточного ремонту об'єктів вулично-дорожньої мережі здійснюються за напрямками діяльності, визначеними у переліку заходів на 2026-2030 роки, за цією Програмою (додаються).

Під час експлуатації об'єктів вулично-дорожньої мережі може виникати потреба у проведенні термінового (позапланового) ремонту таких об'єктів, відповідальність за виконання якого покладається на балансоутримувача.

При цьому, витрати, які несе балансоутримувач при виконанні термінового (позапланового) ремонту, можуть оплачуватись Черкаською міською радою (власником або уповноваженим органом) у вигляді фінансової підтримки з міського бюджету.

Крім того, така підтримка може надаватись на виконання заходів з утримання об'єктів вулично-дорожньої мережі, що здійснюються постійно (утримання систем водовідведення, зупиночних павільйонів, зелених насаджень тощо).

Відповідна фінансова підтримка надається за напрямками і в порядку, встановленому Черкаською міською радою, та за рахунок джерел, визначених у розділі V Програми, якщо це не суперечить нормам чинного законодавства.

Вимоги щодо складу та порядку здійснення поточного ремонту об'єктів вулично-дорожньої мережі визначено Технічними правилами ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, затверджених наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14.02.2012 № 54, Порядком проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів, затвердженим наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23.09.2003 № 154, та іншими нормативно-правовими актами.

Утримання об'єктів вулично-дорожньої мережі здійснюється в межах норм, визначених чинним законодавством, ДСТУ 3587-97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану» та вказаними вище Технічними правилами та Порядком.

4.2. Капітальний ремонт об'єктів вулично-дорожньої інфраструктури

Завданням капітального ремонту є відновлення, а також підвищення транспортно-експлуатаційних якостей доріг і споруд, приведення їх геометричних параметрів, міцнісних та інших технічних характеристик згідно з вимогами діючих правил, норм і стандартів відповідно до категорії дороги, а також з урахуванням дорожніх умов і інтенсивності руху.

Капітальний ремонт проводиться комплексно по всіх елементах і спорудах дороги на ділянці, що ремонтується, і виконується у відповідності з проектно-кошторисною документацією, розробленою у встановленому порядку.

Також, необхідно вчасно планувати та проводити капітальні ремонти за результатами технічного обліку та на підставі технічних оглядів окремо по кожному з об'єктів вулично-дорожньої мережі, в тому числі дорогах та вулицях, внутрішньоквартальних заїздах, тротуарах та пішохідних доріжках і огороженнях, паркувальних майданчиках, об'єктах зливової каналізації, інших інженерних спорудах та комунікаціях, технічних засобах, а також малих архітектурних формах (наприклад, зупинках громадського транспорту, пам'ятних знаках тощо) та інших об'єктах вулично-дорожньої інфраструктури в межах заходів наведених у додатку 1.

Вимоги щодо складу та порядку здійснення капітального ремонту об'єктів вулично-дорожньої мережі визначено Технічними правилами ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, затверджених наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14.02.2012 № 54, Порядком проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів, затвердженим наказом Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23.09.2003 № 154, та іншими нормативно-правовими актами.

4.3. Будівництво та реконструкція об'єктів вулично-дорожньої мережі

Виконання робіт з будівництва та реконструкції вулиць, доріг та інших об'єктів вулично-дорожньої мережі повинно здійснюватись будівельно-монтажними організаціями, незалежно від форм їх власності, організаційно-економічного устрою і управління, на конкурентних засадах, визначених чинними нормативними документами з організації та проведення державних закупівель і укладенню договорів, у відповідності з будівельними нормами, правилами та стандартами виконання окремих видів робіт і тільки за наявності погодженої та затвердженої проектно-технологічної документації: проектів організації будівництва та проектів виконання робіт.

Умови виконання робіт на дорожньо-транспортному об'єкті повинні бути в установленому порядку погоджені з відповідними органами державного нагляду, місцевою адміністрацією, Державтоінспекцією та експлуатаційними організаціями. При цьому обумовлюються: виділення небезпечних зон, меж та

осей підземних споруд і комунікацій; схеми руху транспорту та пішоходів із забезпеченням безпечних під'їздів до діючих підприємств, будівель і споруд; протипожежні розриви; заходи з попередження забруднення території, водного та повітряного басейнів, з захисту від шуму, вібрації та інших шкідливих небезпечних впливів.

Обладнання ділянок робіт, а також відповідальність за правильне розміщення і збереження технічних засобів покладається на організацію, яка виконує ці роботи. Організація руху транспорту та пішоходів на період будівництва повинна бути вирішена в спеціальному розділі проекту виконання робіт і забезпечувати безпеку руху та можливість відкриття максимального фронту робіт. Заходи з організації дорожнього руху на період будівництва повинні бути узгоджені з Державтоінспекцією до початку робіт.

Будівництво дорожньо-транспортних споруд повинно здійснюватись у технологічній послідовності відповідно до календарного плану з врахуванням обґрунтованості суміщення окремих видів робіт. Виконання робіт сезонного характеру слід передбачати в найбільш сприятливий період року згідно з рішеннями, прийнятими в проекті організації будівництва.

У процесі спорудження дорожньо-транспортних споруд необхідно застосовувати потокові методи організації робіт.

Контроль та оцінка якості робіт з будівництва вулиць і доріг здійснюється згідно з ДБН В.2.3-4. Організацію дорожньо-експлуатаційних робіт на стадіях проектування та безпосереднього їх виконання слід здійснювати згідно з ДСТУ 3090, а експлуатаційний стан вулиць, доріг і технічних засобів організації дорожнього руху визначати за вимогами ДСТУ 3587.

Роботи з реконструкції та будівництва також застосовуються окремо по кожному з об'єктів вулично-дорожньої мережі, в тому числі дорогах та вулицях, внутрішньоквартальних заїздах, тротуарах та пішохідних доріжках і огороженнях, паркувальних майданчиках, об'єктах зливової каналізації, інших інженерних спорудах та комунікаціях, технічних засобах, а також малих архітектурних формах (наприклад, зупинках громадського транспорту, пам'ятних знаках тощо) та інших об'єктах вулично-дорожньої інфраструктури в межах заходів наведених у додатку 1.

4.4. Інші заходи із розвитку та збереження вулично-дорожньої мережі міста

З метою забезпечення розвитку та збереження вулично-дорожньої мережі міста в рамках Програми передбачається здійснення наступних заходів:

– придбання техніки (в тому числі автотранспортних засобів, будівельних машин та механізмів, механізованого виробничого знаряддя, обладнання довгострокового користування), необхідної для виконання ремонту та утримання об'єктів вулично-дорожньої мережі шляхом надання капітальних трансфертів балансоутримувачу вулично-дорожньої мережі. Такою технікою є техніка, витрати на експлуатацію якої входять до складу прямих, загальноновиробничих та адміністративних витрат на проведення ремонту та утримання об'єктів вулично-дорожньої мережі, передбачених Кошторисними

нормами України «Настанова з визначення вартості будівництва», затверджених наказом Міністерства розвитку громад та територій України №281 від 01.11.2021;

- зимове утримання доріг — це комплекс організаційно-технічних заходів, спрямованих на забезпечення безпечного та безперебійного руху транспортних засобів у зимовий період. Включає очищення дорожнього покриття від снігу, льоду та снігової каші, обробку покриття протиожеледними матеріалами (піском, сіллю, реагентами) та запобігання утворенню слизькості;

- літнє утримання доріг — це систематичне очищення проїжджої частини, тротуарів і прилеглих елементів вулично-дорожньої мережі у теплий період року з метою забезпечення чистоти, санітарного стану та безпеки дорожнього руху. Включає підмітання, миття доріг, збирання сміття, видалення пилу, бруду, розлитих рідин тощо;

- технічний огляд та експертиза мостів, шляхопроводів, естакад та інших об'єктів вулично-дорожньої мережі;

- надання, за відповідними зверненнями, субвенцій з міського бюджету державному та місцевим бюджетам на виконання заходів щодо забезпечення розвитку та безпеки вулично-дорожньої мережі, що становлять спільний інтерес територіальної громади міста Черкаси та держави (інших громад);

- виготовлення проектно-кошторисної документації (ПКД) щодо будівництва, реконструкції та (або) капітального ремонту об'єктів вулично-дорожньої мережі. Під час розробки ПКД необхідно обов'язково передбачати можливість встановлення дорожніх знаків, пішохідних огорожень і нанесення дорожньої розмітки, а також інших елементів вулично-дорожньої мережі та благоустрою у разі їх необхідності (відсутності) чи можливого пошкодження.

- забезпечення відповідно до чинного законодавства здійснення технагляду та авторського нагляду за будівельно-дорожніми роботами, пов'язаними із будівництвом, реконструкцією та капітальним ремонтом об'єктів вулично-дорожньої мережі;

- проведення контролю та експертизи якості виконаних будівельно-дорожніх робіт (також і залучення спеціалізованих організацій);

- виготовлення наукової продукції щодо розвитку та реформування вулично-дорожньої мережі міста;

- проведення інвентаризації об'єктів вулично-дорожньої мережі;

- здійснення технічного обліку і паспортизації вулиць та доріг;

- інші заходи, що не суперечать нормам чинного законодавства.

Крім того, за рішенням міської ради може надаватись фінансова підтримка балансоутримувачу для забезпечення його беззбиткової діяльності, зокрема на виконання судових рішень.

Відповідно до норм діючого законодавства визначено обов'язковість проведення заходів із технічного обліку та паспортизації вулиць (доріг) з метою раціонального планування робіт з реконструкції вулиць (доріг) і штучних споруд, їх ремонту та утримання.

Технічний паспорт – документ, у якому фіксують первісні технічні і експлуатаційні параметри побудованої або реконструйованої вулиці (дороги) і штучні споруди на основі акта про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта та проектно-технічної документації.

Технічний паспорт періодично доповнюють даними технічного обліку. До технічного паспорта вносять всі поточні зміни, спричинені проведенням ремонтних робіт, зберігається документація, яка з'являється в процесі експлуатації споруди: акти спеціальних технічних оглядів, звіти про обстеження споруд під час приймання в експлуатацію і повторних технічних оглядів, документація про виконані капітальні ремонти тощо.

Технічному обліку і паспортизації підлягають усі вулиці (дороги), штучні споруди вулично-дорожньої мережі. Кожну вулицю (дорогу) обліковують і паспортизують окремо. Паспортизацію майданів здійснюють аналогічно паспортизації вулиць (доріг).

Штучні споруди вулично-дорожньої мережі залежно від своїх розмірів можуть паспортизуватись у складі вулиці (дороги) або як окремий самостійний елемент вулично-дорожньої мережі.

Технічний паспорт нової або реконструйованої і введеної в експлуатацію вулиці (дороги) складають після затвердження акта про прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта.

Технічний облік виконують за результатами натурних обстежень, які проводять відповідно до положень Технічних правил, а також за наслідками виконуваних ремонтних робіт та робіт з утримання.

Технічний облік і паспортизацію виконує балансоутримувач вулично-дорожньої мережі. До виконання робіт з технічного обліку і паспортизації вулиць (доріг) на договірних умовах можуть залучатися проектні, науково-дослідні та інші спеціалізовані організації.

V. Джерела фінансування програми

Джерелом фінансування заходів, передбачених цією Програмою, можуть бути надходження загального та спеціального фондів (бюджету розвитку та міських цільових фондів) бюджету міської територіальної громади, кошти Державного бюджету України, інших місцевих бюджетів у вигляді цільових та інших трансфертів (субвенцій, дотацій тощо). Фінансування Програми проводиться в межах асигнувань, затверджених рішенням про бюджет міської територіальної громади на відповідний рік, по загальному та спеціальному фондах і може здійснюватись в межах діючого бюджетного законодавства по кодах програмної класифікації видатків та кредитування місцевого бюджету.

Відповідальним виконавцем заходів Програми визначити департамент дорожньо-транспортної інфраструктури та екології, виконавцями заходів Програми є КП «ЧЕЛУАШ», інші структурні підрозділи Черкаської міської ради відповідно до встановлених повноважень. Виконання заходів Програми здійснюється по головним розпорядникам коштів в межах бюджетних призначень встановлених рішенням міської ради про бюджет Черкаської міської територіальної громади на відповідний рік.

Також заходи Програми в межах чинного законодавства можуть фінансуватись за рахунок залучених (на умовах повернення) коштів, в тому числі кредитів, запозичень тощо.

Крім того, фінансовим ресурсом реалізації заходів по Програмі можуть буди інвестиційні ресурси – добровільні внески підприємств, установ, організацій та фізичних осіб, зокрема шляхом створення відповідних цільових фондів, а також інші джерела, що не заборонені нормами діючих нормативно-правових актів

VI. Очікувані результати реалізації програми

Виконання Програми дасть змогу забезпечити:

- поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг і приведення його у відповідність з вимогами нормативних документів, створення належної дорожньої інфраструктури;
- зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод;
- поліпшення транспортного сполучення із мікрорайонами;
- збільшення обсягів дорожніх робіт та розвиток дорожньої будівельної індустрії;
- удосконалення системи управління автомобільними дорогами;
- підвищення ефективності використання бюджетних коштів;
- залучення небюджетних джерел фінансування для будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг;
- зменшення негативного впливу автомобільних доріг, що будуються, на навколишнє середовище за рівнем шуму, забруднення атмосферного повітря та ґрунту;
- забезпечення безпеки руху пішоходів;
- покращення технічного стану міських доріг та продовження строків служби системи вулично-дорожньої мережі.

VII. Організація виконання заходів Програми

Координація діяльності та систематичний контроль за виконанням передбачених Програмою заходів покладається на відповідального виконавця, який підзвітний Черкаській міській раді та її виконавчому комітету.

Виконавці Програми в процесі виконання Програми забезпечують контроль за реалізацією завдань та заходів, цільове та ефективне використання бюджетних коштів протягом усього строку реалізації відповідної Програми у межах визначених бюджетних призначень.

Відповідальний виконавець Програми здійснює оцінку ефективності Програми на підставі аналізу результативних показників, а також іншої інформації, що міститься у бюджетних запитах, кошторисах, паспорті бюджетної Програми, звітах про виконання кошторисів та звітах про виконання паспорта бюджетної Програми.

Результати оцінки ефективності бюджетної Програми, зокрема, висновки органів виконавчої влади, уповноважених на здійснення фінансового контролю за дотриманням бюджетного законодавства, є підставою для

прийняття рішень про внесення у встановленому порядку змін до бюджетних призначень поточного бюджетного періоду, відповідних пропозицій до проекту бюджету на плановий бюджетний період та до прогнозу бюджету на наступні за плановим два бюджетні періоди, включаючи зупинення реалізації відповідної бюджетної Програми.