

Про створення пішохідної зони з визначенням паркувальних місць у історико-архітектурній частині міста

Враховуючи необхідність раціонального перерозподілу міського простору, впорядкування руху транспортних засобів для підвищення рівня безпеки руху пішоходів в центральній частині міста, підвищення туристичної привабливості міста, створення умов для безпечного і комфортного руху пішоходів та велосипедистів на виконання схеми генерального плану міста Івано-Франківська, затвердженої XVII сесією третього демократичного скликання Івано-Франківської міської ради від 03.07.2001 року та керуючись Законами України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», «Про місцеве самоврядування в Україні», відповідно до рішення міської комісії з безпеки дорожнього руху, виконавчий комітет міської ради

вирішив:

1. Створити пішохідну зону з визначенням паркувальних місць у історико-архітектурній частині міста в межах вулиць Галицька (від вул. Новгородська до ресторану «Фран-Ко»), Станіславська, Тринітарська, Шеремети, Старозамкова, Страчених націоналістів, Вірменська, Труша, Л.Українки (від вул. Вітовського до вул. Труша), Вітовського (від вул. Л. Українки до пл. Ринок), пл. Міцкевича (від вул. Крушельницької до вул. Вітовського), пл. Ринок та майдан Шептицького.

2. Заборонити з 01.03.2017 р. наскрізний проїзд та обмежити в'їзд транспортних засобів в пішохідну зону, визначену в п.1 цього рішення, легковому та вантажному транспорту окрім:

– спеціального автотранспорту зі службовими державними номерними знаками під час виконання прямих службових обов'язків (прокуратура, патрульна поліція, Служба безпеки України, пожежна

охорона, швидка медична допомога, аварійний спеціалізований транспорт міських комунальних служб);

- транспортних засобів організаторів масових заходів при наявності розпорядження міського голови;

- транспортних засобів власників квартир (будинків), розташованих в межах пішохідної зони при пред'явленні підтверджуючого документа із зазначенням реєстрації місця проживання або свідоцтва про право власності на житлове приміщення за їх умови паркування у внутрішніх подвір'ях та на прибудинкових територіях;

- транспортних засобів з метою паркування їх в I паркувальній зоні та на паркувальних майданчиках.

3. Управлінню транспорту і зв'язку до 01.03.2017 р.:

- розробити схему руху та паркування в пішохідній зоні, визначеній в п.1 цього рішення, згідно рекомендації міської комісії з питань безпеки дорожнього руху та погодити її з відповідними службами;

забезпечити встановлення засобів обмеження руху відповідно до розробленої схеми;

- забезпечити встановлення відповідних дорожніх знаків та інформаційних табличок.

4. Встановити, що завезення товару автотранспортними засобами в заклади торгівлі, які розташовані в межах пішохідної зони, визначеної в п.1 цього рішення, здійснюється з 23:00 до 06:00. В інші години підвезення товару дозволяється за допомогою підручних засобів (візки та ін.).

5. Управлінню патрульної поліції у м. Івано-Франківську:

- здійснювати контроль за дотриманням водіями та іншими учасниками руху виконання даного рішення;

- у разі порушення правил стоянки і паркування у пішохідній зоні здійснювати евакуацію транспортного засобу на спеціально обладнаний майданчик відповідно до чинного законодавства.

6. Операторам з паркування забезпечити паркування транспортних засобів відповідно до розробленої схеми.

7. Управлінню економічного та інтеграційного розвитку міської ради (Н. Кромкач) довести дане рішення до відома керівників підприємств, установ та організацій, що здійснюють господарську діяльність в межах пішохідної зони, визначеної в п.1 цього рішення.

8. Відділу патронатної служби виконавчого комітету міської ради (В. Дротянко) опублікувати дане рішення в газеті «Західний кур'єр».

9. Контроль за виконанням рішення покласти на першого заступника міського голови М. Вітенка.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проекту рішення виконавчого комітету міської ради «Про створення пішохідної зони з визначенням паркувальних місць у історико-архітектурній частині міста».

I. Визначення проблеми, яку передбачається розв'язати шляхом регулювання.

Останнім часом в центральній частині м. Івано-Франківська спостерігаються непоодинокі випадки протиправного заїзду автотранспорту на головну пішохідну зону, що в свою чергу не тільки створює незручності для руху пішоходів, але призвело до нещасних випадків, пошкодження майна, як держаного так і приватного.

Враховуючи необхідність раціонального перерозподілу міського простору, впорядкування руху транспортних засобів для підвищення рівня безпеки руху пішоходів в центральній частині міста, підвищення туристичної привабливості міста, створення умов для безпечного і комфортного руху пішоходів (пішохідизація) та велосипедистів на виконання схеми генерального плану міста Івано-Франківська, затвердженої XVII сесією третього демократичного скликання Івано-Франківської міської ради від 03.07.2001 року та керуючись Законами України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», «Про місцеве самоврядування в Україні».

Створити пішохідну зону з визначенням паркувальних місць у історико-архітектурній частині міста в межах вулиць Галицька (від вул. Новгородська до ресторану «Фран-Ко»), Станіславська, Тринітарська, Шеремети, Старозамкова, Страчених націоналістів, Вірменська, Труша, Л.Українки (від вул. Вітовського до вул. Труша), Вітовського (від вул. Л. Українки до пл. Ринок), пл. Міцкевича (від вул. Крушельницької до вул. Вітовського), пл. Ринок та майдан Шептицького.

Дане рішення впливає на діяльність суб'єктів підприємницької діяльності, що здійснюють свою діяльність в межах території, на яку поширюється дія обмежень. Вплив виражається в ускладненні транспортування товарів, сировини матеріалів до підприємницьких приміщень.

Вказані проблеми не можуть бути вирішені за допомогою ринкових механізмів, оскільки, відповідно до ст. 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» встановлення правил з питань благоустрою території населеного пункту, належить до виключної компетенції міської ради.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	
Держава	+	
Суб'єкти господарювання,	+	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	

II. Цілі регулювання

Метою прийняття рішення є обмеження руху транспорту, підвищення рівня безпеки руху пішоходів в центральній частині міста.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Альтернативні способи досягнення цілей державного регулювання:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Прийняття рішення про створення пішохідної зони з визначенням паркувальних місць у історико-архітектурній частині міста
Альтернатива 2	Не прийняття рішення про створення пішохідної зони з визначенням паркувальних місць у історико-архітектурній частині міста
Альтернатива 3	Не винесення рішення про створення пішохідної зони з визначенням паркувальних місць у історико-архітектурній частині міста та відміна рішення від 21.08.2007р. № 431 Про обмеження руху транспорту в історико-архітектурній частині міста (вул. Незалежності-Вічевий майдан, майдан Шептицького, вул. Ринок (біля Ратуші)

2. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Дана альтернатива зможе забезпечити підвищення безпеки життєдіяльності та впорядкування руху транспортних засобів в центральній частині міста.	відсутні
Альтернатива 2	Не можливість уникнення протиправних дій власників транспортних засобів; - ризик виникнення небезпечних ситуацій для пішоходів та їх можливого травмування.	відсутні
Альтернатива 3	Дана альтернатива також не є прийнятною тому що не зможе забезпечити підвищення безпеки життєдіяльності та впорядкування руху транспортних засобів в центральній частині міста.	відсутні

3. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	підвищення рівня безпеки пішоходів та впорядкування руху транспортних засобів в центральній частині міста.	витрати на встановлення засобів обмеження руху, дорожніх знаків.

	унеможливлення нещасних випадків у пішохідній зоні, сприятиме створення комфортного середовища для туристів.	
Альтернатива 2	для водіїв забезпечується заїзд та пересування на автомобілях на окремих вулицях міста	Відсутні
Альтернатива 3	для водіїв забезпечується заїзд та пересування на автомобілях центральною частиною міста	відсутні

4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць*					
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків					

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	завезення товару автотранспортними засобами в заклади торгівлі, які розташовані в межах пішохідної зони, здійснюється з 23:00 до 06:00. В інші години підвезення товару дозволяється за допомогою підручних засобів (візки та ін.)	видатки міського бюджету на встановлення засобів обмеження руху; наявність обмежень для транспортування товарів, матеріалів та сировини транспортними засобами для суб'єктів, що здійснюють діяльність в центральній частині міста.
Альтернатива 2	завезення товару автотранспортними засобами в заклади торгівлі, які розташовані в межах пішохідної зони, здійснюється з 23:00 до 06:00. В інші години підвезення товару дозволяється за допомогою підручних засобів (візки та ін.)	Відсутні
Альтернатива 3	Для підприємців заїзд та пересування на автомобілях центральною частиною міста не утрудниться	Відсутні

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва	-
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва	-
Альтернатива 3. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва	-

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	4	Альтернатива 1 дозволяє повністю досягнути поставлених цілей, підвищення безпеки життєдіяльності та впорядкування руху транспортних засобів в центральній частині міста.
Альтернатива 2	1	не дозволяє виконати вимоги, не буде покращення підвищення безпеки життєдіяльності та впорядкування руху транспортних засобів в центральній частині міста, покращення якості надання послуг паркування
Альтернатива 3	1	не дозволяє виконати вимоги підвищення безпеки життєдіяльності та впорядкування руху транспортних засобів в центральній частині міста.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	1. Забезпечить впорядкування та обмеження руху транспорту, підвищення рівня безпеки руху пішоходів в центральній частині міста.	Незначні витрати на встановлення необхідних дорожніх знаків, засобів обмеження руху та розмітки	Альтернатива 1 забезпечить у повній мірі досягнення поставлених цілей, оскільки надає вигоду для

			пішоходів
Альтернатива 2	Відсутні	Не дозволить виконати вимоги впорядкування та обмеження руху транспорту, підвищення рівня безпеки руху пішоходів в центральній частині міста.	Альтернатива 2 призведе до невиконання вимог
Альтернатива 3	Відсутні	Не дозволить виконати вимоги впорядкування та обмеження руху транспорту, підвищення рівня безпеки руху пішоходів в центральній частині міста.	Альтернатива 2 призведе до невиконання вимог

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Альтернатива 1 дозволяє повністю досягнути поставлених цілей враховуючи необхідність раціонального перерозподілу міського простору, впорядкування руху транспортних засобів для підвищення рівня безпеки руху пішоходів в центральній частині міста, підвищення туристичної привабливості міста, створення умов для безпечного і комфортного руху пішоходів та велосипедистів	Проект фактично є єдиним для забезпечення вимог впорядкування та обмеження руху транспорту, підвищення рівня безпеки руху пішоходів в центральній частині міста.
Альтернатива 2	Альтернатива 2 не дозволить виконати вимоги враховуючи необхідність раціонального перерозподілу міського простору, впорядкування руху транспортних засобів для підвищення рівня безпеки руху пішоходів в центральній частині міста, підвищення туристичної привабливості міста, створення умов для безпечного і комфортного руху пішоходів та велосипедистів	X

Альтернатива 3	Альтернатива 3 не дозволить виконати вимоги враховуючи необхідності раціонального перерозподілу міського простору, впорядкування руху транспортних засобів для підвищення рівня безпеки руху пішоходів в центральній частині міста, підвищення туристичної привабливості міста, створення умов для безпечного і комфортного руху пішоходів та велосипедистів	X
----------------	--	---

V. Механізм та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Пропонується для вирішення зазначеної проблеми прийняти рішення виконавчого комітету міської ради «Про створення пішохідної зони з визначенням паркувальних місць у історико-архітектурній частині міста», дія якого суттєво вирішує проблему врегулювання порядку руху транспортних засобів та руху пішоходів.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акту залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні

Можливість досягнення поставлених цілей забезпечується чітким визначенням умов встановлення та експлуатації обмежувальних пристроїв, а також відповідальних осіб, за виконання нормативного акту.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Строк дії пропонується не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акту

1. Обсяг коштів, витрачених на встановлення та експлуатацію засобів обмеження руху, відповідних дорожніх знаків.
2. Кількість виявлених порушень власниками автотранспортних засобів встановлених даним рішенням обмежень.
3. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб стосовно основних положень регуляторного акту.
4. Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія регуляторного акту.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акту

Цільові групи та строки проведення відстеження:

базове відстеження - суб'єкти господарювання до набрання чинності рішення;
повторне відстеження - суб'єкти господарювання після набрання чинності рішення.

Рекомендований строк повторного дослідження - 1 рік після набрання чинності рішення.

Начальник управління транспорту та зв'язку

О.Ганчак