



УКРАЇНА

СТРИЙСЬКА МІСЬКА РАДА ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
XXVІСЕСІЯ VІІІ ДЕМОКРАТИЧНОГО СКЛИКАННЯ
РІШЕННЯ

від 29 вересня 2022 р.

Стрий

№ 1284

**Про додаткові вимоги до проектування
і виконання робіт під час нового будівництва,
реконструкції та капітального ремонту
об'єктів вулично-дорожньої мережі та
інших елементів благоустрою на території
Стрийської міської територіальної громади**

Відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», з метою створення умов для безперешкодного та безпечного пересування усіх користувачів вулиці під час будівництва, реконструкції та капітального ремонту об'єктів вулично-дорожньої мережі та інших елементів благоустрою на території Стрийської міської територіальної громади, міська рада

В И Р І Ш И Л А:

1. Затвердити перелік додаткових вимог до проектування і виконання робіт під час нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту об'єктів вулично-дорожньої мережі та інших елементів благоустрою на території Стрийської міської територіальної громади(додається).

2. Виконавчим органам міської ради, комунальним підприємствам Стрийської міської територіальної громади:

2.1. Під час проектування і виконання робіт з будівництва, реконструкції та капітального ремонту об'єктів вулично-дорожньої мережі та інших елементів благоустрою на території Стрийської міської територіальної громади додатково до передбачених державними будівельними нормами, державними стандартами та іншими нормативними документами застосовувати вимоги до проектування і виконання робіт під час нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту об'єктів вулично-дорожньої мережі та інших елементів благоустрою на території Стрийської міської територіальної громади, зазначені у додатку.

2.2. При закупівлі робіт та послуг з проектування будівництва, реконструкції та капітального ремонту об'єктів вулично-дорожньої мережі та інших елементів благоустрою на території Стрийської міської територіальної

громади передбачати розробку технологічних схем та кошторисів експлуатації об'єктів проектування, які після проведення робіт передати на баланс утримувача.

3. Контроль за виконанням рішення покласти на першого заступника міського голови М.Дмитришина та голову постійної комісії з питань житлово-комунального господарства, комунального майна та приватизації, з питань торгівлі, сфери послуг, з питань житлової політики та енергозбереження О.Йосипчука.

Міський голова

Олег КАНІВЕЦЬ

ПЕРЕЛІК

додаткових вимог до проектування і виконання робіт під час
нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту об'єктів
вулично-дорожньої мережі та інших елементів благоустрою на території Стрийської міської
територіальної громади

1. Вимоги до проектів реконструкції / капітального ремонту всіх вулиць, площ тощо на території Стрийської міської територіальної громади

- 1.1. Враховувати кращі світові практики забезпечення сталої мобільності.
- 1.2. Відповідати вимогам доступності для маломобільних груп населення.
- 1.3. Бути націленими на підвищення рівня безпеки найбільш вразливих груп учасників дорожнього руху (велосипедистів, пішоходів) та їхній пріоритет у дорожньому русі.
- 1.4. Передбачати максимальне збереження зелених зон та насаджень, а також висадку нових крупномірних дерев та кущів, і мати якомога менший негативний вплив на флору та фауну, інші природні ресурси.
- 1.5. Передбачати повторне використання придатних будівельних/оздоблювальних матеріалів.
- 1.6. Передбачати застосування/використання найсучасніших технологій та рішень для підземних комунікацій, конструктивних елементів, дорожнього покриття, організації дорожнього руху тощо.
- 1.7. Заохочувати мешканців до вибору сталих видів пересування (громадським транспортом, велосипедом, пішки).
- 1.8. Спонукати до зменшення використання індивідуальних моторизованих транспортних засобів.
- 1.9. Під час проектування дотримуватись такої системи пріоритетів (від найбільшого до найменшого): пішохідна інфраструктура, інфраструктура громадського транспорту, велосипедна інфраструктура, інфраструктура для автомобілів доставки та сервісних служб, інфраструктура для приватного транспорту.
- 1.10. У разі, якщо витримати мінімальні вимоги до всіх елементів вулиці неможливо, у першу чергу необхідно передбачати влаштування пішохідної та велосипедної інфраструктури, а також інфраструктури для громадського транспорту; проектування інфраструктури для комфортного руху легкових автомобілів повинно виконуватись за залишковим принципом.
- 1.11. Проектувати інфраструктуру для моторизованого транспорту, яка є комфортною для руху зі швидкістю не більше 50 км/год.
- 1.12. Проектувати інфраструктуру громадського транспорту для забезпечення максимально дозволеної згідно з Правилами дорожнього руху швидкості руху.
- 1.13. Передбачити обов'язкову оцінку умов руху за допомогою комп'ютерного транспортного моделювання усіх учасників дорожнього руху (транспортні засоби, велосипедисти, пасажери та пішоходи) при розробці проектно-кошторисної документації щодо будівництва, реконструкції та капітального ремонту об'єктів вулично-дорожньої мережі та інших елементів благоустрою м. Львова для об'єктів з класом наслідків СС3 (з IV кварталу 2020 року) та СС2 (з 2021 року). Комунальні підприємства, які виступають замовником робіт з розробки проектно-кошторисної документації на підставі відповідних договорів і водночас виступають виконавцями робіт з транспортного моделювання у частині оцінки цієї проектно-кошторисної документації, повинні видавати виконавцям проектно-кошторисної документації результати транспортного моделювання у вигляді технічних умов.

2. Вимоги до проїжджої частини вулиць, місцевих і міжквартальних проїздів

- 2.1. Передбачати обов'язкове облаштування засобів заспокоєння руху (кільцеві розв'язки, шикани, розширення тротуарів, викривлення траєкторії руху, повне або часткове перекриття наскрізного проїзду, напрямні островці, штучні нерівності) на всіх немагістральних вулицях та інших проїздах, особливо поряд з дошкільними та шкільними закладами освіти (для забезпечення

нормативної швидкості руху 30 км/год. для житлових і промислових вулиць та 20 км/год. для проїздів та дворових територій).

2.2. Не допускати затримання дощової і талої води на проїжджій частині за рахунок поздовжнього та поперечного похилів проїжджої частини, велосипедних та пішохідних доріжок, достатньої кількості дощоприймачів (у тому числі також на прямих ділянках вулиць з обох сторін перед зупинками громадського транспорту, переходами та велопереїздами, а при поздовжніх ухилах вулиць більше 0,05 – з боку припливу поверхневих вод). Передбачити влаштування смуги збору води шириною до 20-40 см вздовж бортового каменю (бордюра) на 1-2 см нижче за рівень основного покриття проїжджої частини. Матеріал покриття – бетонна плитка (див. зображення 1, 2).



Зображення 1



Зображення 2

2.3. Не допускати випадків влаштування приямків для люків на оглядових колодязях інженерних комунікацій і дощоприймачів у межах проїжджої частини.

2.4. При розрахунку системи водовідведення слід враховувати площу водозбору включно з прилеглими до території проектування ділянками.

2.5. Забезпечувати влаштування люків і дощоприймачів в одному рівні з поверхнею проїжджої частини, велосипедних та пішохідних доріжок або на одному рівні з смугою збору води.

2.6. Не допускати радіус заокруглення бортового каменю (бордюра) більше нормативного без обґрунтування кожного конкретного випадку.

2.7. За можливості передбачати фізичне розділення смуги громадського транспорту та смуг для автомобілів за допомогою делініаторів або інших засобів розділення (див. зображення 3).



Зображення 3

2.8. Передбачати влаштування дощоприймачів, розташовуючи прорізи решітки перпендикулярно до напрямку руху транспорту, з метою недопущення попадання коліс велосипедів та самокатів у решітки дощоприймачів (розміри прорізів згідно з ДСТУ Б В.2.5-26:2005).

2.9. Гранітний (кам'яний) бортовий камінь (бордюр) використовувати повторно, якщо він присутній на ділянці реконструкції/ремонту. У разі браку елементів замовляти додаткові з такими самими або схожими характеристиками і з не слизькою поверхнею.

2.10. На магістральних вулицях та в історичному середовищі рекомендовано використовувати бортовий камінь (бордюр) з природних матеріалів і неслизькою поверхнею.

2.11. У центральній частині міста використовувати бортовий камінь (бордюр) лише з природних матеріалів і неслизькою поверхнею.

2.12. Місця вуличної стоянки (паркування) на проїжджій частині заощувати природним каменем (старою бруківкою) незалежно від типу покриття проїжджої частини для руху автотранспорту.

2.13. На примиканні бічних вулиць до головної рекомендовано робити розширення тротуару за рахунок проїжджої частини для фізичного унеможливлення стоянки автотранспорту на переході, у межах перехрестя. Враховувати це при розташування дощоприймачів і системи відведення поверхневих вод.

2.14. Місця вуличної стоянки (паркування) автотранспорту для людей з інвалідністю обов'язково розташовувати біля пішохідних переходів (де вже є пониження бортового каменю). Такі місця обов'язково мають бути позначені горизонтальною дорожньою розміткою 1.30 (згідно з ДСТУ 2587-2010).

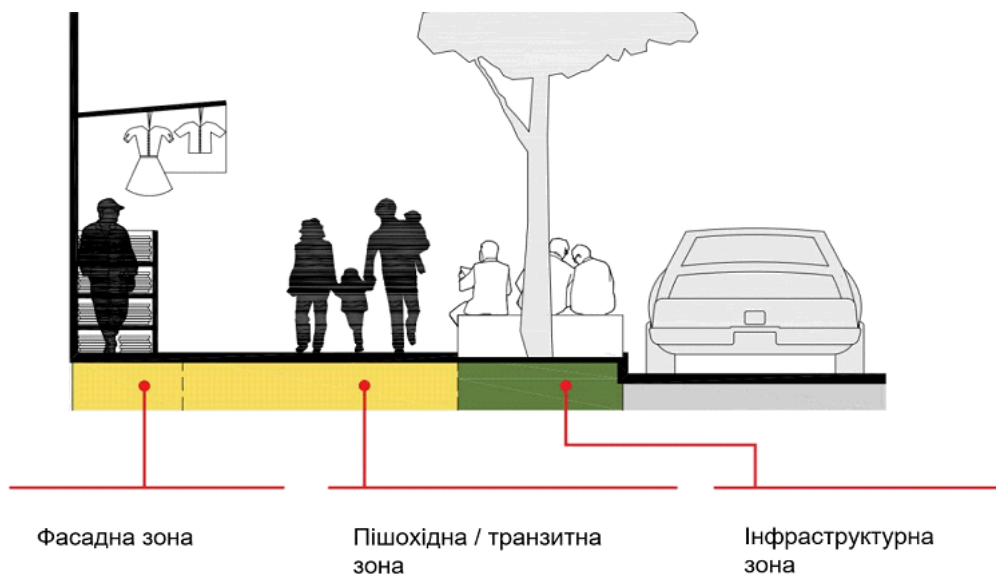
3. Вимоги до тротуарів, пішохідних та велосипедних доріжок

3.1. Тротуари, пішохідні та велосипедні доріжки повинні мати тверде жорстке покриття, коефіцієнт зчеплення якого у разі намокання є не меншим ніж 0,5.

3.2. Елементи сполучення поверхонь на тротуарах та на велосипедних доріжках не повинні мати перепадів за висотою.

3.3. Стару цілісну тротуарну плитку (австрійську, польську) використовувати повторно для заощення тротуарів повністю або частково, якщо вона присутня на ділянці реконструкції/ремонту, особливо в історичному середовищі.

3.4. Зонувати тротуар на фасадну, пішохідну (транзитну), інфраструктурну зони (див. зображення 4, 4-1).



Зображення 4



Зображення 4-1

3.5. Для пішохідної (транзитної) зони тротуару рекомендовано використовувати тротуарну плитку розміром 30 см на 30 см.

3.6. Навколо інфраструктурних елементів (люків, стовпів, павільйонів тощо) на тротуарах застосовувати мощення з дрібної бруківки або плитки.

3.7. Забезпечувати нормативний ухил тротуарів у сторону проїжджої частини або газонів, що мають нижчий рівень ніж покриття тротуару. За можливості надавати перевагу облаштуванню ухилів у напрямі газонів з метою зменшення навантаження дощової води на каналізаційну мережу.

3.8. Забезпечити встановлення бар'єра (підпірної стінки, бордюрного каменю) у разі, якщо тротуар, пішохідна або велосипедна доріжка знаходяться нижче рівня газону і є ризик вимивання ґрунту.

3.9. Не встановлювати засобів обмеження заїзду автотранспорту у формі півкуль на пішохідній зоні тротуарів, пішохідних та велосипедних доріжках, щоб запобігти травмуванню пішоходів і велосипедистів. Надавати перевагу стовпцям, при потребі встановлювати для унеможливлення заїзду автотранспорту.

3.10. Не допускати випадків влаштування прямиків для люків і дощоприймачів у межах тротуарів і велосипедних доріжок.

3.11. Не допускати встановлення направляючого пішохідного огороження, стійок для світлофорів і дорожніх знаків у межах пішохідної зони тротуарів, пішохідних і велосипедних

доріжок, у лунках дерев. Передбачати їх встановлення на консолях або на кронштейнах за окремими погодженнями з власниками будівель і споруд, на наявних стовпах/опорах. Не допускати кріплення нових кронштейнів для світлофорів і дорожніх знаків на будинках – пам'ятках архітектури.

3.12. Забезпечувати нормативне пониження бортового каменю (бордюрів) у місцях пішохідних переходів (на рівні 2 см) на всю ширину переходу з обов'язковим використанням тактильної плитки (див. зображення 5) або, в історичному середовищі, дрібної колотої бруківки.



Зображення 5

3.13. Використовувати тактильну плитку (див. зображення 6) контрастного кольору (білого або чорного) зі стійким, довговічним покриттям з гарантійним терміном експлуатації не менше 10 років. В історичному середовищі допускається використання дрібної колотої бруківки з аналогічними характеристиками тактильної плитки.



Зображення 6

3.14. Забезпечувати ширину пішохідних переходів не менше ширини тротуарів на підходах до цих переходів, у тому числі і на острівцях безпеки.

3.17. Забезпечити існуючі та нові траєкторії руху до пішохідних переходів та об'єктів притягання твердим покриттям. Уникати повороту пішохідних доріжок, що дорівнює або менше 90 градусів.

3.18. Забезпечувати нормативне пониження бортових каменів (бордюрів) у місцях перетину велосипедною доріжкою проїжджої частини (велосипедних переїздів) на рівні 0 см на всю ширину велосипедної доріжки.

3.19. Забезпечувати додаткове контрастне освітлення, крім зовнішнього освітлення, пішохідних переходів з кутом нахилу світильників, який забезпечує освітлення всієї площі пішохідного переходу. Колір освітлення переходу повинен відрізнятися від кольору освітлення на вулиці.

3.20. Уникати встановлення направляючого пішохідного огородження (НПО), особливо в історичній частині міста.

3.21. Встановлювати направляюче пішохідне огородження лише у разі, якщо після його встановлення ширина пішохідної зони тротуару становить не менше 2,25 м.

3.22. Не допускати кріплення (приварювання) до направляючого пішохідного огородження елементів з гострими кутами.

3.23. За наявності на фасаді будинку, що прилягає до об'єкта ремонту/реконструкції водостічних труб (ринв) – приєднувати їх до дощоприймальних колодязів. Кольори труб (ринв) повинні поєднуватися з кольорами фасадів (переважно – сірого кольору).

3.24. За значної ширини пішохідних зон (у громадських просторах) використовувати лотки з щілиною (згідно з п. 3.6 ДСТУ Б EN 1433:2016).

3.25. Обов'язково передбачати влаштування розділювальних смуг між пішохідною зоною тротуару і велодоріжкою (може бути реалізоване у вигляді перепаду висот, не більше 4 см, велодоріжка у такому разі має бути нижчою за тротуар), між проїжджою частиною та пішохідною зоною тротуару; між проїжджою частиною і велосипедною доріжкою.

3.26. Позначення велосипедних доріжок та велосипедних смуг здійснювати згідно з ДСТУ 2587:2010.

3.27. У місцях перетину тротуару велосипедною доріжкою потрібно наносити на ній горизонтальну дорожню розмітку 1.14.1 (згідно з ДСТУ 2587-2010).

3.28. Для забезпечення можливості механізованого прибирання тротуарів забезпечувати відстань між стовпчиками облаштованими на пониженні пішохідного переходу від 1,5 м до 1,65 м.

3.29. Заїзди до будівель, споруд, провулків та на території виконувати в один рівень з тротуаром та велодоріжкою.

3.30. На вулицях з рухом громадського транспорту передбачати кабельні футляри для можливості прокладання міських інформаційних мереж, освітлення, зв'язку, світлофорів, паркування тощо.

4. Вимоги до зупинок громадського транспорту

4.1. Забезпечувати нормативну довжину і висоту посадкових майданчиків та платформ громадського транспорту з урахуванням наявного і перспективного рухомого складу.

4.2. Забезпечувати додаткове освітлення на зупинках громадського транспорту та підходах до них.

4.3. Забезпечувати посадкові майданчики та платформи павільйонами відповідної довжини та місткості (див. зображення 7) з навісами (кут навісу не більше 95 градусів) із захистом від сонячних променів (тоноване скло тощо).



Зображення 7

4.4. Край бічних стінок павільйону зупинки (з рекламоносієм чи без), що розташований перпендикулярно до руху транспорту, потрібно встановлювати на відстані не менше ніж 2 м від краю посадкового майданчика (тротуару/платформи). Якщо загальна ширина посадкового майданчика та тротуару у зоні зупинки становить менше 4,5 м слід застосовувати лави з навісом або павільйони з короткими бічними стінками (див. зображення 8) і з рекламоносієм у спинці.



Зображення 8

4.5. Простір під павільйоном зупинки має бути в одному рівні з тротуаром або підвищеною посадковою платформою.

4.6. Павільйон зупинки слід розміщувати якомога ближче до кінця посадкового майданчика, але не ближче ніж 3 м для забезпечення вільного проходу.

4.7. Рекламні конструкції у зоні зупинок (на посадковому майданчику, платформі, тротуарі) – заборонені, крім сіглайтів, які вмонтовані у конструкцію павільйону

4.8. За наявності сходів передбачати також пандуси з нормативним ухилом, поручні та використання тактильної плитки з врахуванням потреб маломобільних груп населення та людей з інвалідністю.

4.9. Встановлювати стійки інформаційних табло, дорожніх знаків початку і кінця зупинки у місцях, які не перешкоджатимуть руху пасажирів.

4.10. Інформаційні табло розташовувати на висоті 3,0-3,5 м (нижній край) на початку зупинкового майданчика і забезпечувати максимальну видимість з обох напрямків (див. зображення 9).



Зображення 9

4.11. Облаштовувати зручні та логічні пішохідні переходи, за можливості з обох сторін платформи (див. зображення 10).



Зображення 10

4.12. Уникати влаштування кишень на зупинках громадського транспорту. Заборонено влаштовувати зупинки громадського транспорту у кишенях за наявності відокремлених смуг для маршрутних транспортних засобів, крім випадків коли такий спосіб облаштування зупинок застосовується для підвищення комфорту користування громадським транспортом.

4.13. За можливості передбачати влаштування конструктивного відокремлення смуг для маршрутних транспортних засобів (див. зображення 3).

4.14. На зупинках громадського автобусного транспорту передбачати бортовий камінь із заокругленим профілем для запобігання пошкодження корпусу автобуса/тролейбуса, у тому числі на суміжних з рейковим транспортом зупинках (див. зображення 11).



Зображення 11

4.15. На зупинках громадського транспорту, які розташовані на суміжній проїжджій частині, наносити горизонтальну дорожню розмітку 1.17 (згідно з ДСТУ 2587-2010) на довжині не менше 10 м вздовж бортового каменя (бордюра).

4.16. Влаштовувати посилене бруківкове або суцільно-бетонне покриття проїжджої частини у зоні зупинок задля уникнення руйнування асфальтного покриття.

4.17. Допускається висадка нових дерев у зоні зупинки, якщо є достатньо ширини посадкового майданчика (див. зображення 8, 12).



Зображення 12

4.20. Передбачати встановлення дошок для оголошень у зоні, ближчій до початку зупинки. Площина дошки для оголошень має бути паралельна до краю смуги руху.

5. Вимоги до дерев, газонів та інших зелених насаджень

5.1. До початку проектування спільно з представниками замовника та управління містобудування та архітектури міської ради, управління житлово-комунального господарства міської ради та комісії з питань визначення стану зелених насаджень та їх відновної вартості складати акти обстеження всіх зелених насаджень на об'єкті проектування.

5.2. У проєктах передбачати обов'язкову заміну аварійних дерев та дерев, які перебувають у поганому стані та посадку нових насаджень (компенсаційне озеленення).

5.3. Древа, які заплановано зберегти після будівництва мають бути надійно захищені від пошкоджень під час будівництва: захист стовбура, крони і коріння. У разі пошкоджень дрерам мають надати професійну допомогу арбориста і лише після цього продовжувати будівельні роботи.

5.4. Обов'язково передбачати влаштування нового озеленення.

5.5. У разі висаджування нових дрерів надавати пріоритет відповідним до масштабів середовища видам і сортам дрерів стійких до міського середовища. Вік дрерів, які висаджуються у рядовій посадці вулиці, повинен бути не менше 10 років, зріст не менше 3,5 метрів, обхват стовбура не менше 14 см, висота штамбу не менше 2 метрів.

5.6. Інтервал посадки – від 5 до 10 метрів. Поздовжній простір між дрерами допускається використовувати, як місця для короткострокової паралельної стоянки автотранспорту. У такому випадку цей простір має бути нижче рівня основного тротуару, а стовбури дрерів повинні мати захист від ударів і наїздів автотранспорту. Простір для стоянки автотранспорту не може бути ширшим ніж лунка у бік основного тротуару (див. зображення 13, 14, 15).



Зображення 13



Зображення 14



Зображення 15

5.7. Облаштовувати лунки для дерев площею не менше 2,25 кв. м поза межами пішохідної (транзитної) зони тротуару.

5.8. Лунки для дерев повинні розташовуватись нижче рівня тротуару для забезпечення доступу дощової води.

5.9. Облаштовувати накриття лунок для дерев з допомогою пристовбурних решіток, мульчі або декоративного каміння.

5.10. З метою недопущення виносу ґрунту й опалого листя передбачати влаштування перехоплювальних і водовідвідних лотків на примиканні тротуарів або проїжджої частини до косогорів.

5.11. Передбачати різницю у висоті не менше 5 см між хідниками та зеленими зонами для запобігання замуленню хідника.

5.12. Уникати твердого покриття на острівцях розділення потоків та інших ділянках, де не очікується рух пішоходів, натомість виконувати озеленення цих ділянок враховуючи обмеження щодо видимості.

5.13. Використовувати кущі як альтернативу пішохідним турнікетним огороженням.

5.14. За потреби обмеження руху пішоходів в якомусь напрямку допускається влаштування високих бордюрів чи підпірних стінок.

5.15. Обов'язковим є встановлення опор для нововисаджених дерев, і захист дерев від ударів/наїзду автотранспорту.

5.16. Протягом перших 2 років після висадки деревам має бути забезпечений регулярний якісний полив та догляд.

6. Вимоги до технічних засобів організації дорожнього руху

6.1. Не допускати встановлення дорожніх знаків та інформаційних табличок на висоті, яка не відповідає нормативній (нижній край не нижче 250 см), з метою недопущення травмування пішоходів і велосипедистів.

6.2. Кнопку виклику зеленого сигналу світлофора для пішоходів розташовувати на висоті 100 см.

6.3. Стійки/опори світлофорів, інформаційних табло тощо повинні бути з оцинкованого покриття, а у центральній частині міста з багатошаровим лакофарбовим покриттям (сірого або темно-зеленого кольору) з гарантійним терміном не менше 10 років.

6.4. Передбачати встановлення двох дорожніх знаків 5.35.1 та/або 5.35.2 “Пішохідний перехід” без жовтих рамок.

6.5. У пішохідних зонах, житлових зонах, паркувальних зонах/майданчиках, на вулицях, де рух у кожному напрямку здійснюється по одній смузі застосовувати дорожні знаки типорозміру I згідно з ДСТУ 4100-2014.

6.6. Дорожні знаки та щити вертикальної розмітки на острівцях безпеки не повинні затуляти пішоходів, зокрема дітей, і мають бути встановлені на міцній стійці для захисту людей від удару транспорту при дорожньо-транспортних пригодах.

6.7. Знаки 5.41.2, 5.42.2, 5.43.2 розмішувати на початку виїзду з кишені у зоні твердого покриття і завжди на окремій стійці з можливістю для пасажирів підійти впритул до знаків з метою ознайомлення з розміщеною на них інформацією (розклад руху) до таких знаків має підводити тактильна плитка.

7. Вимоги до виготовлення елементів вуличної інфраструктури

7.1. Всі металеві елементи повинні проходити антикорозійну обробку металу методом гарячого цинкування відповідно до вимог стандарту EN ISO 1461, після чого (за потреби) здійснювати фарбування.

Секретар міської ради

Мар'ян БЕРНИК