

КОМИТЕТ АРХИТЕКТУРЫ И СТРОИТЕЛЬСТВА АДМИНИСТРАЦИИ
ГОРОДСКОГО ОКРУГА «ГОРОД КАЛИНИНГРАД»

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

**ПРАВИЛА
РАЗМЕЩЕНИЯ МАЛЫХ АРХИТЕКТУРНЫХ ФОРМ И
ДРУГИХ ЭЛЕМЕНТОВ БЛАГОУСТРОЙСТВА НА
ТЕРРИТОРИИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ГОРОДСКОГО
ОКРУГА «ГОРОД КАЛИНИНГРАД»**

Содержание.

№ главы	Наименование главы	№ стр.
1.	Общие положения	3
2.	Технические рекомендации к тротуарам и пешеходным дорожкам	5
2.1	Параметры продольного и поперечного профиля.	5
2.2	Габаритные размеры.	7
3.	Объекты велоинфраструктуры	9
3.1	Технические рекомендации для велосипедных дорожек.	9
3.2	Виды велопарковок. Принципы установки.	10
3.3	Требования к обустройству велопарковок.	11
3.4	Виды и типы парковочных стендов.	13
4.	Коммунально-бытовое и техническое оборудование	19
4.1	Параметры размещения мусоросборников.	19
4.2	Параметры размещения контейнеров для хранения песко-соляной смеси и ящиков для инвентаря.	21
4.3	Уличное техническое оборудование.	21
5.	Элементы монументально-декоративного оформления. Устройства для оформления мобильного и вертикального озеленения. Водные устройства.	22
5.1	Элементы монументально-декоративного оформления.	22
5.2	Устройства для оформления мобильного и вертикального озеленения.	22
5.3	Водные устройства.	23
6.	Технические средства ориентирования.	23
7.	Городская уличная мебель.	25
8.	Остановочные пункты общественного транспорта.	26
9.	Средства ограничения движения (ограждения, ограничительные столбики и другие малые архитектурные формы).	30
10.	Пандусы, ступени, лестницы, подъемники, лифты. Виды и правила размещения.	31
10.1	Ступени. Лестницы.	31
10.2	Пандусы.	32
10.3	Ограждения и поручни.	36
10.4	Подъемники. Лифты.	39
	Приложения.	
	Ширина одной полосы пешеходного пути для инвалидов и других маломобильных групп населения.	42
	Единый образец указателей названий улиц и номеров домов.	43
	Уличная мебель. Оборудование для сидения.	48
	Организация остановочного пункта.	49
	Типовые решения организации пешеходных зон.	53
	Перечень объектов, допустимых к установке в пешеходной зоне.	54
	Нормативные ссылки	55
	Термины и определения	56

Глава 1. Общие положения.

В современном мире нагрузки на городское пространство увеличиваются, растет число дорог и количество автомобилей, сокращается пространство для полноценного отдыха горожан, уменьшается доля экологически чистого пространства. Уменьшение пространственных ресурсов, переуплотнение, чрезмерная интенсификация, загрязнение, наличие бесхозных, деградирующих, экстремальных, патогенных, опасных для здоровья человека пространств, их резкая дифференциация, связанная с социальными процессами - делают актуальной проблему **повышения пространственно-экологических качеств архитектурного окружения.**

Заполнение свободных городских пространств идет по пути урбанизации, строительства коммерческой недвижимости без учета необходимого баланса застроенных и природных (естественных и искусственно созданных) территорий. В современном городе остро стоит вопрос о создании благоприятной среды для полноценной жизни человека, поэтому благоустройство городской среды является первоочередной градостроительной задачей. К сожалению, в современном градостроительстве не всегда присутствует комплексный подход, включающий в себя благоустройство жилых и общественных пространств.

В мировом опыте критерии оценки качества городской среды определяются объективными и субъективными показателями.

Объективные показатели – количественные. Это протяженность пешеходной части тротуаров без повреждений в горизонтальной и вертикальной плоскости, обеспеченной техническими средствами для обеспечения безбарьерной среды, оборудованной достаточным количеством малых архитектурных форм.

Субъективные показатели основываются на данных социологических опросов, положительных отзывов в СМИ, др. по таким критериям как безопасность, удобство, комфорт, эстетическая удовлетворенность и т. д.

Конечной целью при формировании городской среды является улучшение объективных и субъективных показателей и как следствие повышение качества городской среды.

Для улучшения качества городской среды подготовлен настоящий документ, содержащий правила размещения малых архитектурных форм и других элементов благоустройства на территории общего пользования городского округа «Город Калининград».

Документ носит рекомендательный характер.

Действие правил распространяется на все территории общего пользования.

Результатом применения правил будет являться повышение комфортности городской среды и формирование положительного имиджа города, основа которого – создание территориальной индивидуальности и архитектурного своеобразия городского пространства, достижение стилевого единства общественных пространств городского округа «Город Калининград».

Задачи, устанавливаемые Правилами:

- Формирование архитектурного облика объектов городской среды с учетом достижения стилового единства;
- Установление правил организации процесса благоустройства;
- Классификация объектов благоустройства, допустимых к установке в границах красных линий.

Основные принципы Правил в подходе к организации общественного пространства городской среды следующие:

- доступность;
- безопасность;
- универсальность;
- комплексность;
- удобство (комфортность);
- стилевая архитектурная целостность.

Установка (размещение) малых архитектурных форм на территории общего пользования городского округа «Город Калининград» осуществляется по согласованным проектам в соответствии с Правилами благоустройства территории городского округа «Город Калининград», утвержденными Решением городского совета депутатов города Калининграда от 20.05.2015 № 161 и Порядком согласования проектов размещения малых архитектурных форм на территории общего пользования городского округа «Город Калининград», утвержденным постановлением администрации городского округа «Город Калининград» от 02.04.2014 № 518.

Набор и количество необходимых к установке малых архитектурных форм определяется в зависимости от функционального назначения зоны размещения, художественного замысла, территориальных резервов, характера прилегающей застройки.

Общие требования к качественным характеристикам малых архитектурных форм и элементов благоустройства территорий общего пользования городского округа «Город Калининград»:

- стилевое единство с архитектурным окружением в пределах одной территориальной единицы (квартал, улица, площадь);
- художественный замысел с привязкой событий к территории;
- преимущество конструкций серийного производства – сертификация, стандартизация;
- изготовление по индивидуальным проектам в строгом соответствии с принятыми решениями;
- материал изготовления прочный, устойчивый к условиям эксплуатации;
- вандалоустойчивость;
- безопасность;
- доступность для маломобильных групп населения;
- достаточность в объеме и количестве.

Колористическое решение объектов должно соответствовать цветовой палитре Схемы регулирования цветового климата и Правилам применения Схемы регулирования цветового климата городского округа «Город Калининград», утвержденным постановлением администрации городского округа «Город Калининград» от 18.08.2014 г. № 1246.

Глава 2. Технические рекомендации к тротуарам и пешеходным дорожкам.

Тротуары и пешеходные дорожки должны отвечать следующим условиям:

- непрерывность связей элементов комплекса пешеходных транспортных путей, а также свободный доступ для всех категорий граждан, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, к объектам их тяготения;
- соблюдение безопасного, беспрепятственного передвижения по кратчайшим маршрутам;
- отсутствие изменения уровня продольного профиля и минимальное число пересечений с проезжей частью автомобильных дорог;
- частичное или полное разделение основных встречных и пересекающихся потоков пешеходов в зонах массового тяготения населения, в том числе посредством организации одностороннего движения пешеходов с выделением в пределах тротуаров или пешеходных дорожек специальных полос, предназначенных для движения инвалидов и других маломобильных групп населения.

2.1 Параметры продольного и поперечного профиля.

2.1.1 Для обеспечения комфортных условий для движения маломобильных групп населения продольный уклон в проектных решениях следует принимать не более 5%.

При наличии уклонов 20...25% через каждые 100 м наклонной поверхности необходимо предусматривать устройство промежуточных горизонтальных площадок длиной не менее 5,0 м.

Для нормальных условий движения продольный уклон следует принимать не более 40 %. При наличии уклонов более 25% необходимо предусматривать устройство промежуточных горизонтальных площадок, расстояние между которыми и их длина устанавливаются по таблице 1 (рисунок 1).

Таблица 1

Уклон, %	Расстояния между горизонтальными площадками (не более), м	
	длина площадки не менее 1,8 м	длина площадки не менее 5,0 м
26...28	50,0	90,0
28...31	45,0	
32...34	40,0	85,0
35...37	30,0	
38...40	25,0	80,0
41...42	24,0	

43...44	23,0	75,0
45...46	22,0	
47...48	21,0	70,0
49...50	20,0	

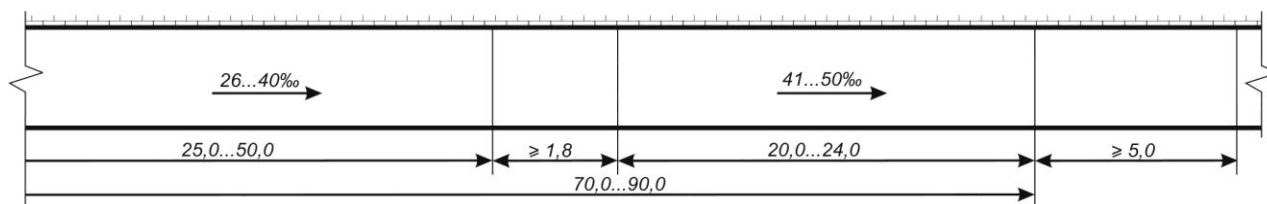


Рисунок 1 – Пример планировки тротуара (пешеходной дорожки) с продольным уклоном, соответствующим нормальным условиям движения

в) В стесненных условиях, когда по условиям рельефа местности невозможно обеспечить указанные значения продольного уклона, допускается его увеличение до 80‰, совокупной протяженностью не более 100 м, при этом через каждые 10 м наклонной поверхности необходимо предусматривать устройство промежуточных горизонтальных площадок длиной не менее 1,5 м, а через каждые 21,5...25,0 м – длиной не менее 5,0 м (рисунок 2).

Для обеспечения комфортных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения в этих условиях применяются подъемники и лифты.

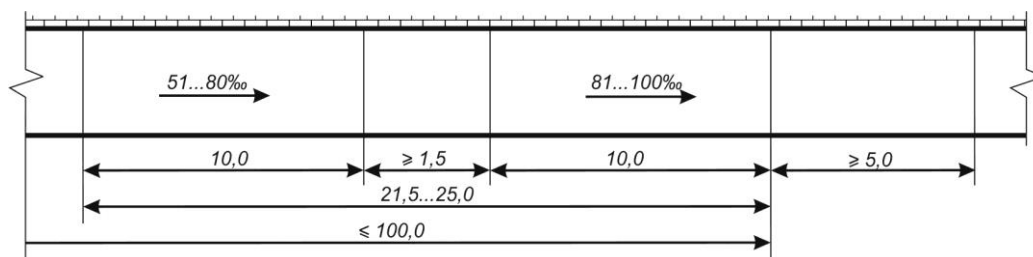


Рисунок 2 – Пример планировки тротуара (пешеходной дорожки) с продольным уклоном, соответствующим стесненным условиям движения инвалидов

На участках тротуаров и пешеходных дорожек, имеющих разные уклоны, длина промежуточных горизонтальных площадок, расположенных между этими уклонами, устанавливается по наибольшему уклону (рисунок 3).

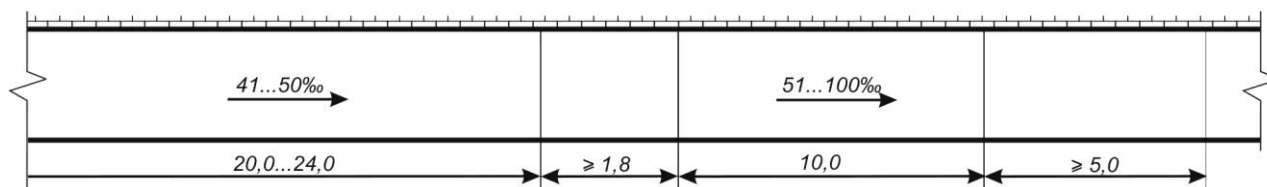


Рисунок 3 – Пример планировки тротуара (пешеходной дорожки) с различными продольными уклонами

На уклонах 80‰ и более тротуары и пешеходные дорожки выполнять в продольном профиле в виде отдельных участков, соединенных между собой лестницами и пандусами. Пандус допускается не выполнять, если в пределах указанных объектов предусматривается лифт, обеспечивающий необходимую пропускную способность инвалидов и других маломобильных групп населения.

2.1.2 Поперечный уклон тротуара или пешеходной дорожки не устанавливать более (рисунок 4):

- для комфортных и нормальных условий – 2 ‰;
- для стесненных условий – 20‰.



Рисунок 4 – Максимально допустимое значения поперечного уклона

При невозможности выполнения условий, перечисленных выше, следует предусматривать альтернативные способы передвижения маломобильных групп населения.

2.2 Габаритные размеры.

Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог выполняется для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа определяется отдельно – для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов) и полос, предназначенных для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

Ширина одной полосы тротуара или пешеходной дорожки, предназначенной для движения инвалидов и маломобильных групп населения, устанавливается согласно приложению 1 путем выбора максимального ее значения между предполагаемыми группами пешеходов и с учетом условий доступности, установленных заданием на проектирование.

Значение ширины пешеходной части тротуара или пешеходной дорожки не следует принимать меньше установленного в таблице 2:

Таблица 2

Основные технические характеристики дорог

Категория дорог и улиц	Ширина полосы движения, м	Всего полос движения	Наименьшая ширина пешеходной части тротуара, м
Городские Магистральные дороги:			
скоростного движения	3,50-3,75	4-8	0,00
регулируемого движения	3,50-3,75	42159	0,00
Магистральные улицы общегородского значения:			

непрерывного движения	3,50-3,75	4-8	4,50
регулируемого движения	3,5	2-6	3,00
Магистральные улицы районного значения:			
транспортно-пешеходные	3,5	2-4	2,25
Пешеходно - транспортные	3,5	2	3,00
Боковые проезды	3,5	2-3	0,00
Местные проезды	3,5	2	0,00
Улицы и дороги местного значения:			
улицы в жилой застройке	3	2	1,50
улицы и дороги научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов	3,5	2-4	1,50
парковые дороги	3	2-3 (с учетом использования одной полосы для стоянок автомобилей)	0,00
проезды основные	2,75	2	1,00
проезды второстепенные	3,50-4,20	1	0,75
Велосипедные дорожки:			
изолированные	1,5	2-4	0,00
обособленные	1,5	1-2	0,00
Велосипедные полосы	1	1-2	0,00
Пешеходные улицы:			
основные	1	12-24	3,00
второстепенные	1	6-12	1,50

При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам ширина **увеличивается не менее чем на 0,5 м.**

Расстояние от края тротуара или пешеходной дорожки до ствола дерева принимается **0,7 м**, до кустарника – **0,5 м** (нормы относятся к деревьям с диаметром кроны не более **5 м**).

При размещении в пределах тротуаров и пешеходных дорожек мачт освещения, опор контактного провода и т.п. указанная в таблице ширина должна быть **увеличена на 0,5-1,2 м.**

В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения малых архитектурных форм.

В пределах полос, предназначенных для движения пешеходов, инвалидов и других маломобильных групп населения, не допускается наличие каких-либо ограничений (узких мест, малых архитектурных форм, решеток любого назначения, припаркованных транспортных средств, выступающих частей зданий и сооружений, уличного оборудования, а также влияния открытых дверей зданий и др.), которые могут их уменьшить и, как следствие, привести к травмированию пешеходов.

Объекты, лицевой край поверхности которых расположен на высоте от 0,7 до 2,1 м от уровня пешеходного пути, не должны выступать за плоскость вертикальной конструкции более чем на 0,1 м, а при их размещении на отдельно стоящей опоре – более 0,3 м.

При увеличении размеров выступающих элементов пространство под этими объектами необходимо выделять бордюрным камнем, бортиком высотой не менее 0,05 м, либо ограждением высотой не менее 0,7 м.

Высота в свету свободного пространства (расстояние от поверхности пешеходного пути до нависающих над ними препятствий) составляет не менее:

- для стесненных условий – 2,1 м;
- для прочих условий – не менее 2,3 м.

Тротуары и пешеходные дорожки надлежит отделять от проезжей части, где это возможно, зелеными полосами с посадкой кустарников или деревьев.

При отсутствии в первых этажах магазинов, от застройки тротуары отделяют зелеными насаждениями, преимущественно кустарником.

Ширина разделительной полосы между элементами поперечного профиля улиц и дорог следует назначать с учетом размещения подземных коммуникаций, озеленения и снижения отрицательного воздействия транспорта на окружающую среду, но не менее следующих значений:

- Между проезжей частью и тротуаром – на дорогах скоростного и непрерывного движения – 5 м, регулируемого движения – 3 м., местного значения – 2 м.;
- Между тротуаром и полотном трамвайного пути (для прямого участка) – на дорогах регулируемого движения – 2 м.;
- Между тротуаром и велодорожкой – на дорогах регулируемого движения – 2 м.

Глава 3. Объекты велоинфраструктуры.

3.1 Технические рекомендации для велосипедных дорожек.

Велосипедные дорожки устраивают за пределами проезжей части автомобильных дорог.

Ширина разделительной полосы между автомобильной дорогой и параллельной или свободно трассируемой велосипедной дорожкой должна быть не менее 1,5 м. В стесненных условиях допускается разделительная полоса шириной 1,0 м, возвышающаяся над проезжей частью не менее чем на 0,15 м, с окаймлением бордюром.

Основные параметры велосипедных дорожек в таблице 3.

Таблица 3

Параметры велосипедных дорожек

Нормируемый параметр	Рекомендуемые значения	
	при новом строительстве	минимальные при благоустройстве и в стесненных условиях
Расчетная скорость движения, км/ч	25	15
Ширина проезжей части , м, для движения:		

однополосного одностороннего	1,00	0,75
двухполосного одностороннего	1,75	1,50
двухполосного со встречным движением	2,50	2,00
Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения	4,0 (пешеходная дорожка 1,5 м; велосипедная дорожка 2,5 м)	3,25 (пешеходная дорожка 1,5 м, велосипедной 1,75 м.)
Пешеходная и велосипедная дорожка без разделения движения	2,50 (при интенсивности движения не более 30 вел/ч и 15 пеш/ч)	2,00 (при интенсивности движения не более 30 вел/ч и 50 пеш/ч)
Велосипедная полоса	1,2	0,9
Ширина обочин велосипедной дорожки, м	0,5	0,5
Наименьший радиус кривых в плане, м:		
при отсутствии виража	50	15
при устройстве виража	20	10
Наименьший радиус вертикальных кривых, м:		
выпуклых	500	400
вогнутых	150	100
Наибольший продольный уклон, 0/00	60	70
Поперечный уклон проезжей части, 0/00	20	20
Уклон виража, 0/00, при радиусе:		
10-20 м	более 40	30
20-50 м	30	20
50-100 м	20	15-20
Габарит по высоте, м	2,5	2,25
Минимальное расстояние до бокового препятствия, м	0,5	0,5

Наименьшее расстояние безопасности от края велодорожки, м:

- до проезжей части, опор, деревьев – 0,75
- до тротуаров – 0,5
- до стоянок автомобилей и остановок общественного транспорта – 1,5.

Ширина разделительной полосы между тротуаром и велодорожкой на дорогах регулируемого движения принимается не менее 2 м.

3.2 Виды велопарковок. Принципы установки.

Виды велопарковок в зависимости от времени пребывания:

- Кратковременная велопарковка – стоянка велосипедов не дольше 2 часов. Устраивается для клиентов или гостей у предприятий общественного питания, в местах кратковременного отдыха, магазинов и других общественных мест;
- Долговременная велопарковка (дневная) – стоянка велосипедов от 2 до 12 часов;
- Круглосуточная велопарковка – используется в жилых массивах, гостиницах и на вокзалах;
- Временная парковка – может быть оборудована на время крупных событий, концертов и т.д.;

По степени закрытости выделяют: открытые велопарковки, открытые с навесом и закрытые.

Принципы установки велопарковок:

- Велопарковка должна быть хорошо просматриваема на расстоянии, в том числе из близлежащих зданий;
- Велопарковку устанавливают максимально близко к месту назначения, проводимому мероприятию. Расстояние до велопарковки (в зависимости от вида) должно составлять не более 15 метров до велопарковки кратковременного пребывания, не более 100 метров до велопарковки долговременной;
- Парковочный стенд должен быть хорошо закреплен и противостоять механическому воздействию;
- Необходимо обеспечить беспрепятственный доступ к велопарковке: подход к парковке не должен пересекаться с движением пешеходов и машин, а также не должен быть загроможден другими физическими объектами;
- Велопарковка не должна загораживать запасные выходы, перекрывать канализационные люки, пандусы, лестницы и подходы к ним. Также следует избегать размещения в непосредственной близости от окон жилых домов.

Недопустимо размещать велопарковки в треугольниках видимости, а также на пешеходной части тротуаров и дорожек, вдоль автодорог ближе 0,8 м от края проезжей части.

3.3 Требования к обустройству велопарковки.

Параметры обустройства велопарковок в нестесненных условиях приведены на рисунках 5 и 6.



Рисунок 5. Пример устройства велопарковки.

На каждый ряд припаркованных велосипедов следует отводить 1,85 м. Необходимое расстояние от стены или другого препятствия до стоек 0,6 м. Интервал между стойками 0,76 м. При устройстве более двух рядов, между ними устраиваются проходы. Минимальное расстояние между стойками 2,6 м. В местах с большим потоком велосипедистов минимальное расстояние между стойками должно составлять 3,1 м. При устройстве двух рядов и достаточном пространстве для подхода к ним с обеих сторон, минимальное расстояние между стойками 1,2 м.

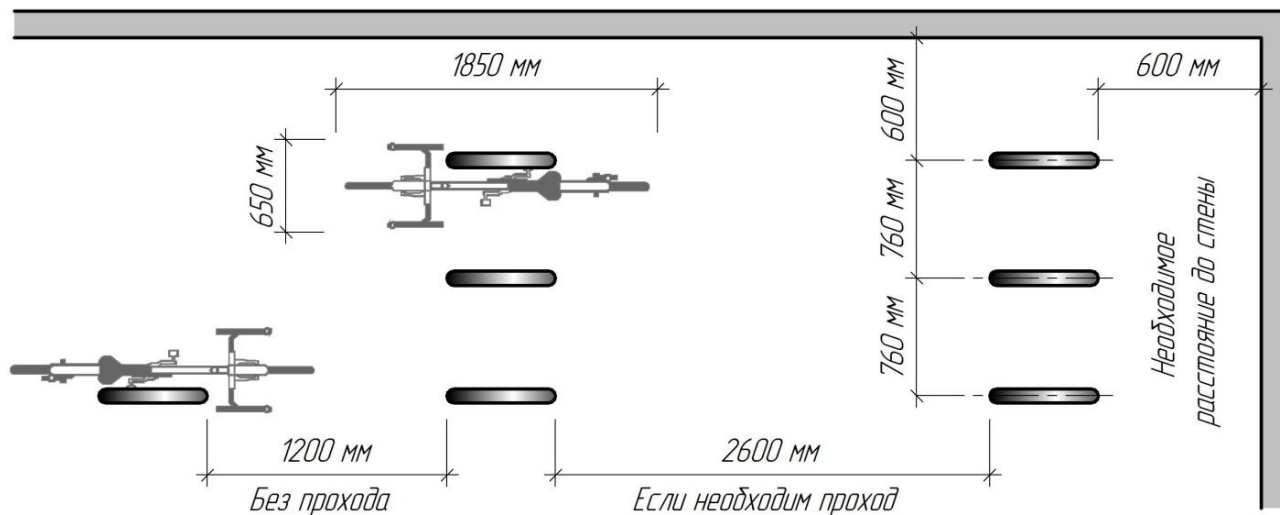


Рисунок 6. Минимально необходимые расстояния при устройстве велопарковки.

В стесненных условиях возможна установка стоек параллельно тротуару между объектами благоустройства (деревья, столбы, малые формы) при этом следует соблюдать следующие расстояния:

- от объектов до стойки – 0,8 м;
- от края проезжей части до стойки - минимально 0,8 м.



Рисунок 7. Устройство велопарковок в стесненных условиях.

Для экономии пространства следует применять велопарковку под углом 45 градусов. В этом случае длина может быть уменьшена до 1,4 метра.

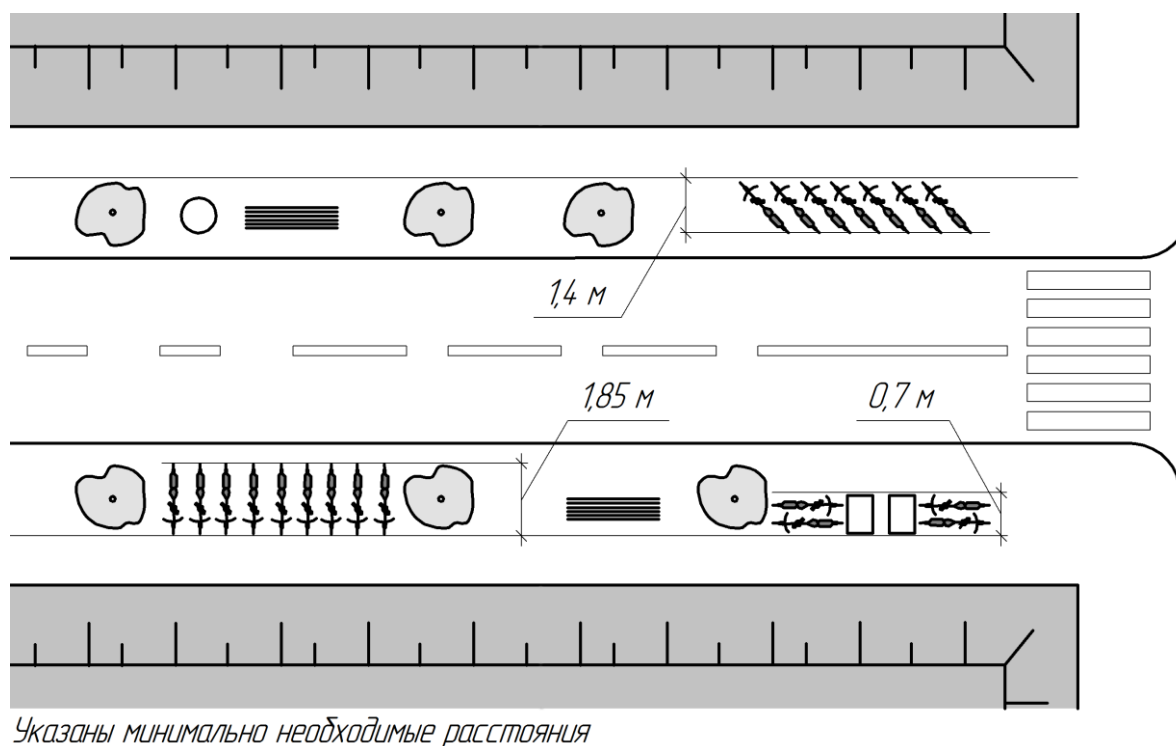


Рисунок 8 Различные виды парковки (под углом, поперечная и параллельная).

3.4 Виды и типы парковочных стенов.

3.4.1 Виды стенов в зависимости от конструкции:

- П-образная/ U-образная стойка;
- Дизайнерские стенов;
- Двухуровневая парковка;
- Подвесная парковка;
- Стенов с креплением одного колеса.

Предпочтение следует отдавать стенов, соответствующим следующим условиям: конструкция должна поддерживать велосипед в вертикальном положении, предохранять колесо велосипеда от выворачивания, не допускать опрокидывания, позволять прикреплять раму и одно колесо или оба колеса, должна быть выполнена из прочного материала, легкая в уходе.

Оптимальный вариант для велопарковки – конструкция в виде буквы П (перевернутой буквы U). Она отвечает всем вышеописанным требованиям к стенов. Одна стойка позволяет зафиксировать два велосипеда. Форма стойки позволяет заблокировать велосипед замками в двух местах (рисунок 9).

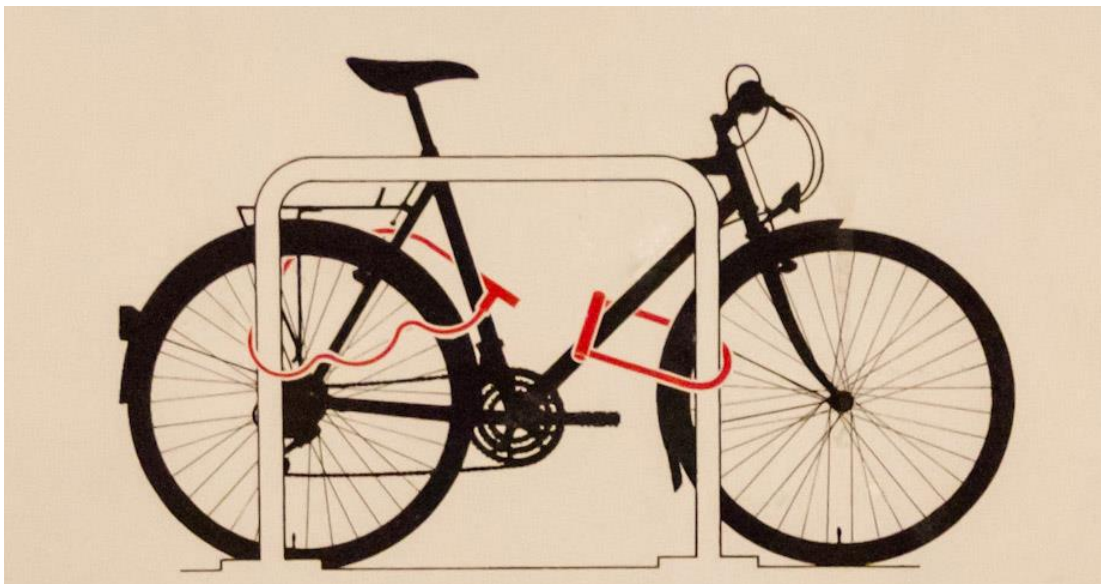


Рисунок 9. Плакат Сообщества безопасности г Йорка (Великобритания).



Рисунок 10. Варианты конструкций, схожих с классической П-образной (среднее между классической и дизайнерской).

Дизайнерские стенды – креативные, выполненные по индивидуальным дизайнерским проектам, выступающие как арт - объект. Данные стенды также должны отвечать выше перечисленным требованиям.





Рисунок 11. Примеры дизайнерских парковок.

Двухуровневые стенды используются при большом количестве велосипедов в стесненных условиях, а также в подземных и надземных автомобильных паркингах (рисунок 12).

При использовании таких парковок на улице необходимо устанавливать навес и ограждения.



Рисунок 12. Пример конструкции двухуровневой парковки.

Подвесная велопарковка позволяет экономить место, её размещают в стесненных условиях: в узких проходах, транспорте, гаражах, на рабочих местах и т.д.

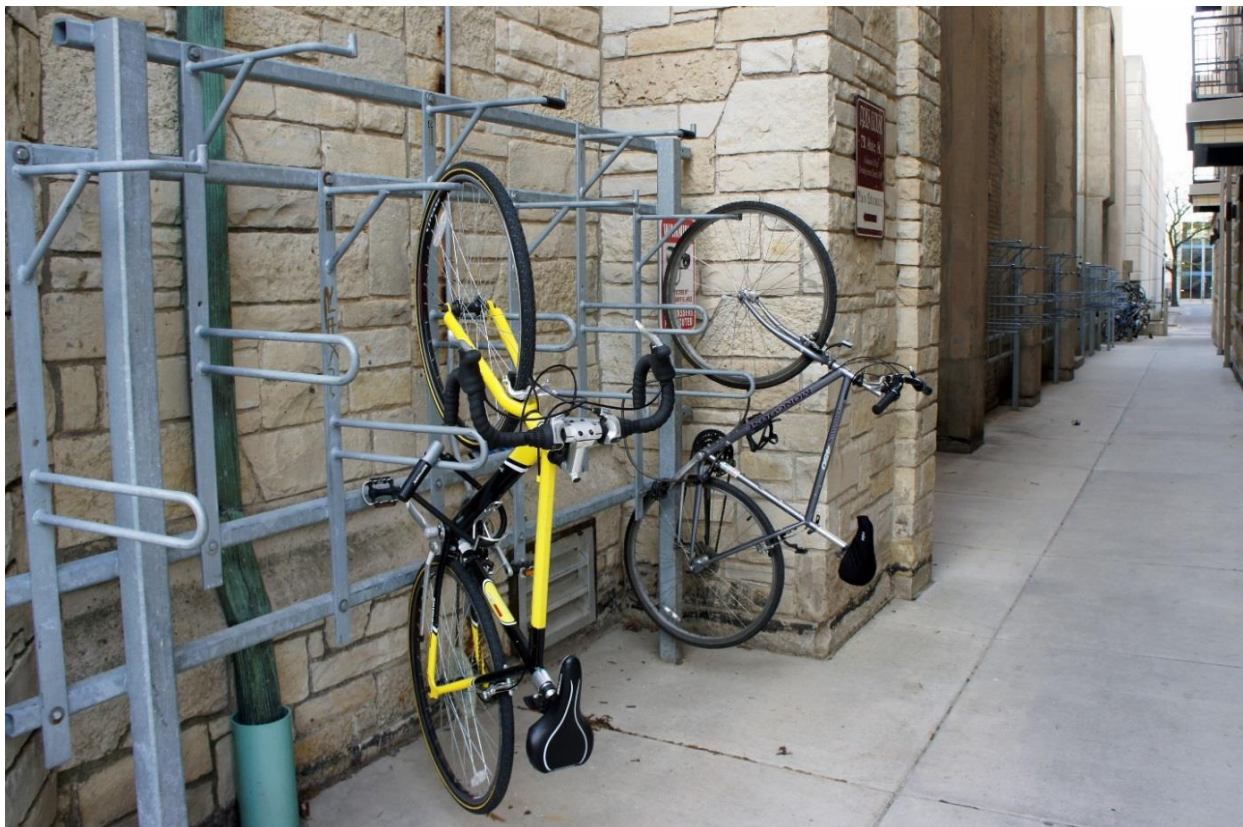


Рисунок 13. Пример подвесной парковки.

Использование стенов с креплением одного колеса следует избегать, так как такой вид крепления не безопасен и не удобен, подходит не для всех видов велосипедов (ширина велосипедного колеса варьируется).



Рисунок 14. Примеры стенов с креплением одного колеса.

На долговременной парковке выделяют следующие типы парковочных стендов:

- велосипедная комната;
- велосипедная клетка;
- запирающиеся шкафчики на улице;
- охраняемая парковка с навесами.

Долговременной стоянкой, как правило, пользуются на рабочих местах и в образовательных учреждениях. Для неё характерны повышенный уровень безопасности и укрытие от непогоды.



Рисунок 15. Пример устройства велосипедной комнаты.



Рисунок 16. Пример устройства велосипедной клетки.



Рисунок 17. Пример устройства велосипедного шкафчика.



Рисунок 18 Пример устройства охраняемой стоянки.

Данные виды парковок требуют выделенных участков и помещений.

Глава 4. Коммунально-бытовое и техническое оборудование.

К уличному коммунально-бытовому оборудованию относятся: различные виды мусоросборников, контейнеры, урны, контейнеры для хранения песко-соляной смеси, ящики для инвентаря.

Основными требованиями при выборе того или иного вида коммунально-бытового оборудования являются: экологичность, безопасность, удобство в эксплуатации, легкость очистки, привлекательный внешний вид и др.

4.1 Параметры размещения мусоросборников.

На площадях, объектах улично-дорожной сети, в скверах, парках, зонах рекреации, на вокзалах, рынках, остановочных пунктах городского и пригородного транспорта, в других общественных местах для сбора бытового мусора применяются малогабаритные контейнеры не менее 0,5 куб. м.

Интервал при расстановке малых контейнеров и урн (без учета обязательной расстановки у вышеперечисленных объектов) составляет: на основных пешеходных коммуникациях (на основных магистральных улицах) - не более 40 м, других территорий городского округа - не более 100 м. На территории объектов рекреации расстановку малых контейнеров и урн следует предусматривать у скамей, нестационарных торговых объектов и уличного технического оборудования. На остановочных пунктах общественного

транспорта урна устанавливается в соответствии с положением «О порядке обустройства и содержания остановочных пунктов городского пассажирского транспорта общего пользования», утвержденным постановлением администрации городского округа «Город Калининград» от 25 ноября 2011 г. № 2016.

Урны устанавливаются:

- юридическими и физическими лицами, индивидуальными предпринимателями, осуществляющими свою деятельность на территории города, - у входов (выходов) в здания, строения, сооружения, помещения, офисы и т. д.;
- правообладателями объектов мелкорозничной торговой сети, предприятий общественного питания при отсутствии торгового зала – непосредственно возле объекта;
- уполномоченными органами местного самоуправления – на прочей территории городского округа «Город Калининград».

Урны, размещаемые на пути движения инвалидов, выполняются формой и размерами, обеспечивающими доступность для самостоятельной эксплуатации людьми в кресле-коляске одной рукой без поднятия крышки.

Высота размещения верхней кромки отверстия урны составляет 0,9 м от поверхности пешеходного пути.

Урну следует располагать на расстоянии не более 0,6 м от края пешеходного пути или зоны отдыха.

Не допускается размещение урн в треугольниках видимости на перекрестках и примыканиях улиц, а также пешеходных переходов.

На остановочных пунктах урны рекомендуется размещать не ближе 2,0 м от края остановочной площадки.

Контейнеры крупногабаритные устанавливаются пользователями на специализированных площадках в количестве, соответствующем требованиям санитарно-эпидемиологических правил и нормативов, обеспечивающем сбор фактически накапливаемых отходов. Место размещения площадок для установки контейнеров определяется при проектировании объектов капитального строительства. Места сбора твердых коммунальных отходов (места установки контейнерных площадок) определяются в соответствии с генеральной схемой очистки территории городского округа «Город Калининград», утверждаемой постановлением администрации городского округа «Город Калининград».

Для сбора ТКО и строительного мусора на строительных площадках, в местах проведения ремонтно-строительных работ, в том числе работ по переустройству и перепланировке помещений контейнеры устанавливаются дополнительно в местах, исключающих препятствия для свободного прохода и проезда.

4.2. Параметры размещения контейнеров для хранения песко-соляной смеси и ящиков для инвентаря.

Контейнеры для хранения песко-соляной смеси, ящики для инвентаря не допускается размещать в зоне площадки ожидания остановочного пункта, посадочной площадки, автопавильона, транзитного прохода, перед посадочными площадками по ходу движения пассажирского транспорта и, в случае если высота превышает 0,5 м., в треугольниках видимости на перекрестках, примыканиях улиц, пешеходных переходов.

4.3 Уличное техническое оборудование

К уличному техническому оборудованию относятся: укрытия таксофонов, почтовые ящики, терминалы оплаты, промо-стойки, уличные торговые автоматы, элементы инженерного оборудования (подъемные площадки для инвалидов колясок, смотровые люки, решетки дождеприемных колодцев, вентиляционные шахты подземных коммуникаций, шкафы телефонной связи и т.п.).

Установка уличного технического оборудования должна обеспечивать удобный подход к оборудованию и соответствовать СП 59.13330.2012 Свод правил. Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001.

При установке таксофонов на территориях общественного, жилого, рекреационного назначения предусматривается их электроосвещение.

Не менее одного из таксофонов (или одного в каждом ряду) необходимо устанавливать на такой высоте, чтобы уровень щели монетоприемника от покрытия составлял 1,3 м.

Уровень приемного отверстия почтового ящика должен располагаться от уровня покрытия на высоте 1,3 м.

Элементы инженерного оборудования не должны нарушать уровень благоустройства формируемой среды, ухудшать условия передвижения, в том числе:

- крышки люков смотровых колодцев, расположенных на территории пешеходных коммуникаций (в т.ч. уличных переходов), следует предусматривать в стороне от пешеходной части тротуаров или быть в одном уровне с тротуаром;
- ливневые желоба устраивать скрытого типа.

В случае, если избежать устройства решеток ливневой канализации в пределах пешеходной части не представляется возможным, необходимо выполнять их в виде решеток с шириной ячеек не более 0,01х0,010 м или с продольными ячейками, шириной не более 0,013 м, которые следует располагать перпендикулярно направлению движения людей в кресле-коляске.

В пределах ширины пешеходной части элементов обустройства автомобильных дорог, предназначенных для движения пешеходов,

нахождения на них инвалидов и других маломобильных групп населения размещение коммунально-бытового и технического оборудования не допускается!

Не допускается устанавливать урны, контейнеры для песко-соляной смеси, ящики для инвентаря и др. коммунально-бытовое и техническое оборудование на расстоянии менее 2 м от пешеходного перехода.

Глава 5. Элементы монументально-декоративного оформления. Устройства для оформления мобильного и вертикального озеленения. Водные устройства.

5.1 Элементы монументально-декоративного оформления.

К элементам монументально-декоративного оформления городского округа относятся скульптурно-архитектурные композиции, монументально-декоративные композиции, монументы, памятные знаки, АРТ-объекты и др.

Установка памятников, монументов, памятных знаков, мемориальных досок осуществляется в соответствии с Порядком принятия решения об установке памятника, памятного знака и мемориальной доски на территории Калининградской области, утвержденным постановлением Правительства Калининградской области от 05.09.2007 г. № 534 и Положением «О порядке установки, содержания и демонтажа мемориальных досок на фасадах зданий и сооружений городского округа «Город Калининград», утвержденным решением городского Совета депутатов Калининграда от 06.07.2016 № 215.

Прочие элементы монументально-декоративного оформления устанавливаются по индивидуальным проектам, согласованным в соответствии с Порядком согласования проектов размещения малых архитектурных форм на территории общего пользования городского округа «Город Калининград», утвержденным постановлением администрации городского округа «Город Калининград» от 02.04.2014 № 518.

5.2 Устройства для оформления мобильного и вертикального озеленения.

Для оформления мобильного и вертикального озеленения применяются следующие виды устройств: трельяжи, шпалеры, перголы, цветочницы, вазоны, контейнеры.

Трельяж и шпалера - легкие деревянные или металлические конструкции в виде решетки для озеленения вьющимися или опирающимися растениями, могут использоваться для организации уголков тихого отдыха, укрытия от солнца, ограждения площадок, технических устройств и сооружений.

Пергола - легкое решетчатое сооружение из дерева или металла в виде беседки, галереи или навеса, используется как «зеленый тоннель», переход между площадками или архитектурными объектами.

Цветочницы, вазоны, контейнеры - небольшие емкости с растительным грунтом, в которые высаживаются цветочные растения. Могут выполнять роль ограничительных конструкций.

5.3 Водные устройства.

К водным устройствам относятся фонтаны, питьевые фонтанчики (бюветы), декоративные водоемы.

Водные устройства выполняют декоративно-эстетическую функцию, улучшают микроклимат, воздушную и акустическую среду.

Водные устройства всех видов следует снабжать водосливными трубами, отводящими избыток воды в дренажную сеть и ливневую канализацию.

Питьевые фонтанчики (бюветы) должны:

- размещаться на твердой поверхности и быть доступными с пешеходного пути;
- должны иметь колено трубы под чашей, выступающее от стояка не менее чем на 0,685 м.;
- должны иметь устройство, регулирующее силу струи;
- иметь открытый желоб по фронту чаши от уровня земли на высоте 0,75 м для маломобильных групп населения и 0,9 м для остальных категорий граждан, обеспечивающий сток воды от струи высотой не менее 0,1 м. (такая высота струи позволяет подставить стакан).

Площадка под питьевым фонтанчиком должна быть оборудована тактильной поверхностью.

Декоративные водоемы сооружаются по специальным проектам. Дно водоема выполняется гладким, удобным для очистки.

Глава 6. Технические средства ориентирования.

Технические средства ориентирования (элементы системы туристической навигации и ориентирующей информации) не относятся к дорожным знакам или к техническим средствам организации дорожного движения.

Согласно Правилам установки и эксплуатации рекламных конструкций на территории городского округа «Город Калининград», утвержденным решением городского Совета депутатов Калининграда от 22.10.2014 г. №319, конструкции в виде информационных указателей ориентирования в городе: названия топонимов, аншлаги, расписания движения пассажирского транспорта, коммуникационные указатели информационного обеспечения городского округа «Город Калининград» и конструкции с информацией об объектах городской инфраструктуры, достопримечательностях, музеях, архитектурных ансамблях, садово-парковых комплексах, отдельных зданиях и сооружениях, представляющих культурную ценность, относятся к конструкциям, не предназначенным для распространения рекламы.

Размещение средств навигации организуется уполномоченным исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации и должно иметь типовой характер.

Требования к размещению средств навигации следующие.

Технические средства ориентирования не должны ограничивать видимость технических средств организации дорожного движения, уменьшать габарит инженерных сооружений, вызывать ослепление участников движения светом, в том числе отраженным, нарушать архитектурный облик городской среды.

Технические средства ориентирования не должны быть размещены:

- на одной опоре, в створе и в одном сечении с дорожными знаками и светофорами, в пределах проекций стоп линий и линий светофоров, в пределах расстояний видимости дорожных знаков;
- на аварийно-опасных участках дорог и улиц, на железнодорожных переездах в пределах границ транспортных развязок в разных уровнях, мостовых сооружениях, в туннелях и под путепроводами;
- над проезжей частью и обочинами дорог, а также на разделительных полосах;
- на дорожных ограждениях и направляющих устройствах;
- на подпорных стенах, деревьях и других природных объектах;
- в пределах границ наземных пешеходных переходов;
- в треугольниках видимости перекрестков дорог и проездов, пешеходных переходов;
- в границах остановочного пункта пассажирского транспорта.

Указательные (навигационные) знаки, содержащие информацию об объектах городской инфраструктуры, достопримечательностях, музеях, архитектурных ансамблях, садово-парковых комплексах, отдельных зданиях и сооружениях, представляющих культурную ценность устанавливаются на тротуарах за пределами пешеходной части.

При установке предусмотрены следующие параметры:

- Расстояние от края проезжей части (при наличии обочины – от бровки земляного полотна) до ближайшего к ней края знака, установленного на тротуаре, должно быть 0,7-2,00 м В стесненных условиях расстояние может быть уменьшено до 0,3 м;
- Расстояние от нижнего края знака до поверхности дорожного покрытия должно составлять не менее 2,30 м в нормальных условиях и не менее 2,10 м в стесненных условиях;
- При наличии навигационной карты, высота размещения на знаке определяется с учетом доступности для маломобильных групп населения;
- Установка осуществляется на фундамент (фундамент должен быть в одном уровне с основным покрытием). В исключительных случаях, при невозможности установки фундамента в одном уровне, допускается выступ над уровнем земли не более чем на 5 см. если это не препятствует движению пешеходов и уборке улиц;
- Расстояние от края знака до пешеходной части тротуара или пешеходной

- дорожки должно составлять не менее 0,5 м;
- Расстояние до рекламной конструкции, установленной на основании – не ближе 5 м;
- до оси дерева – 2 м;
- до кустарника – 0,5 м;
- Расстояние в плане от фундамента установленного знака до границы имеющихся подземных коммуникаций – не менее 1 м., от линий электропередачи осветительной сети - не менее 1,0 м;

Указатели с названиями топонимов, аншлаги устанавливаются в соответствии с Постановлением администрации городского округа «Город Калининград» от 11.11.2010 г. № 1933 «Об утверждении указателей единого образца с наименованием улиц, номеров домов на территории городского округа «Город Калининград» и гл. 9 Правил благоустройства территории городского округа «Город Калининград», утвержденных решением городского Совета депутатов Калининграда (пятого созыва) от 20.05.2015 г. № 161.

Единый образец указателей с наименованием улиц, номеров домов на территории городского округа «Город Калининград» приведен в приложении 2.

Глава 7. Городская уличная мебель.

К городской уличной мебели относятся: различные виды скамей отдыха, диваны, кресла, в том числе с откидными сиденьями, столы для настольных игр и др., размещаемых на территории общественных пространств:

- Места массового отдыха населения, парки, скверы, площади, детские площадки, спортивные площадки;
- Тротуары и пешеходные зоны вдоль магистральных улиц;
- Рекреационные зоны;
- Остановочные пункты общественного пассажирского транспорта, автостоянки, специально выделенные места для курения;

Количество размещаемой уличной мебели рекомендуется устанавливать в зависимости от функционального назначения территории и количества посетителей на этой территории.

Городская уличная мебель устанавливается за пределами пешеходной части тротуаров и дорожек на выделенной для установки площади.

Уличную мебель рекомендуется устанавливать с учетом требований по обеспечению доступности для маломобильных групп населения (СП 59.13330.2012 и ОДМ 218.2.007-2011).

К зонам отдыха, оборудованным для сидения, установлены следующие требования.

Расстояние от сидения до пешеходной зоны составляет не менее 0,9 м, в том числе 0,3 м – тактильная полоса для групп населения с ограниченными возможностями зрения. Сбоку от сидения предусматривается устройство площадки для размещения кресла-коляски не менее 0,9 м. (рис. 19)

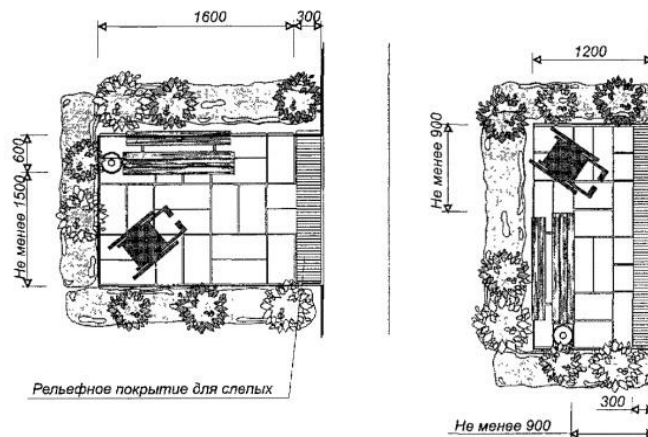


Рисунок 19. Обустройство места отдыха с учетом доступности для маломобильных групп населения.

Уличная мебель осуществляется на твердые виды покрытия или фундамент. В зонах отдыха, лесопарках, детских площадках может допускаться установка скамей на мягкие виды покрытия.

Фундамент и его части выполняются не выступающими над поверхностью основного покрытия.

Высоту скамьи для отдыха взрослого человека от уровня покрытия до плоскости сидения рекомендуется принимать в пределах 0,42 – 0,48 м.

В пределах пешеходных путей необходимо предусматривать обустройство доступных для инвалидов зон отдыха. Размещение зон отдыха инвалидов следует проектировать с интервалом не более 150 м, в исключительных случаях (для стесненных условий) это расстояние может быть увеличено максимально до 300 м.

Требования к местам сиденья для инвалидов представлены в приложении Б.

Поверхности уличной мебели рекомендуется выполнять из дерева, с различными видами влагоустойчивой обработки, либо из материалов схожих по физическим свойствам с деревом (низкая теплопроводность, влагоустойчивость, не скользкая поверхность).

На особо охраняемых природных территориях возможно выполнять скамьи и столы из древесных пней-срубов, бревен и плах, не имеющих сколов и острых углов.

Глава 8. Остановочные пункты общественного транспорта.

Размещение остановочных пунктов и их обустройство выполняются с учетом требований ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», ОСТ 218.1.002-2003 «Стандарт отрасли. Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования и Постановления администрации городского округа «Город Калининград» от 25 ноября 2011 г. № 2016 «Об остановочных пунктах городского пассажирского транспорта общего пользования».

Остановочный пункт городского пассажирского транспорта общего пользования должен содержать следующие обязательные элементы:

- остановочная площадка;
- посадочная площадка;
- заездной карман;
- боковая разделительная полоса;
- тротуары и пешеходные дорожки;
- павильон ожидания;
- урны;
- скамьи;
- освещение;
- пешеходный переход;
- технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждение);
- информационное табло с расписанием.

Общие требования к размещению элементов оборудования на остановочном пункте:

- соответствие месту остановки автобуса;
- размещение не препятствующее входу или выходу пассажиров, движению пешеходов;
- обеспечение условий безопасности;
- обеспечение оптимальной видимости транспортных средств, знаков дорожного движения и информационных знаков (указателей) остановочного пункта.

Остановочные пункты следует размещать вблизи тротуаров, пешеходных дорожек и пешеходных переходов, спроектированных с учетом их доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения.

Ширина остановочных площадок, предназначенных для остановки маршрутных транспортных средств, принимается равной ширине полосы проезжей части автомобильной дороги, а их длина – в зависимости от числа одновременно останавливающихся автобусов и их габаритов по длине, но не менее 13 м.

Ширина посадочной площадки принимается не менее 3,0 м, а длина – не менее длины остановочной площадки. В общую площадь посадочной площадки входит место посадки и высадки инвалидов, параметры которого принимаются равными 2,0 х 2,0 м.

Пешеходное и велосипедное движение следует организовывать за пределами посадочной площадки.

Посадочную площадку остановочного пункта следует выполнять приподнятой на 0,2 м над поверхностью остановочной площадки (рисунок 20а).

Для обеспечения минимального зазора между транспортным средством и посадочной площадкой (рисунок 20б), рекомендуется применять бордюрный камень со скошенной кромкой и закруглением в нижней его части радиусом 50 мм (рисунок 20в).

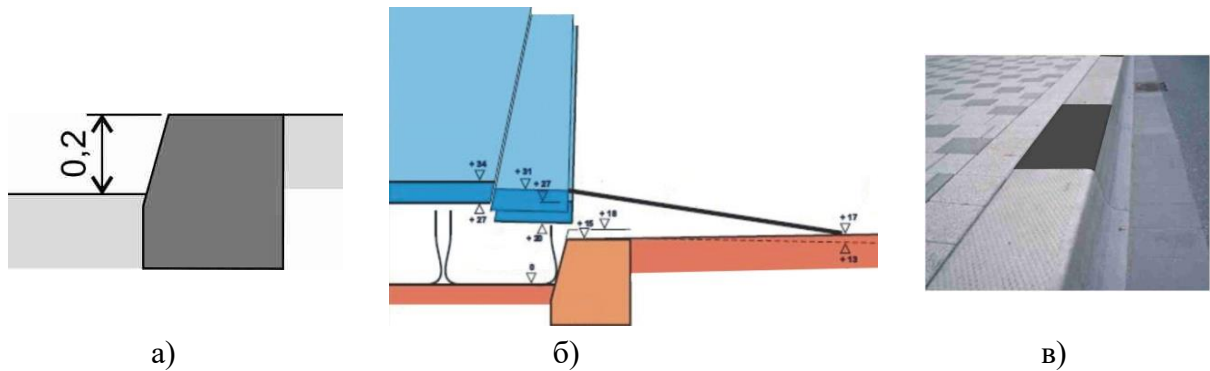


Рисунок 20. – Примеры обустройства границы посадочной и остановочной площадок, обеспечивающего доступность посадки инвалидов в транспортное средство.

При наличии перепада высот между поверхностью пешеходных путей, примыкающих к остановочному пункту, и посадочной площадки, доступность остановочного пункта для людей в кресле-коляске, с детской коляской и некоторых других маломобильных групп населения обеспечивается применением пандусов.

Площадку ожидания размещают за посадочной площадкой. Размеры площадки ожидания должны обеспечивать размещение на ней автопавильона и нахождение пассажиров из расчета 2 человека/кв. м. в пиковый период суток.

Ближайшая грань павильона должна быть расположена не ближе 3,0 м от кромки остановочной площадки. При обосновании в проекте условий обеспечения безопасности дорожного движения возможно уменьшение указанного размера.

Павильоны ожидания следует выполнять закрытого, полужакрытого или открытого типа (навес).

Размеры павильона определяются в зависимости от условий размещения (стесненные, комфортные), но не более размеров площадки ожидания, на которой размещается павильон.

Для людей в кресле-коляске или с детской коляской в зоне ожидания следует предусматривать специальное место с учетом габаритов кресла-коляски но не менее 0,9 x 1,2 м.

Внутри павильона или под навесом устанавливаются кресла или диваны. Типы сидений кресел и диванов, доступных для инвалидов, выбираются в зависимости от условий доступности и комфортности для инвалидов, а также интенсивности их использования.

Урны размещают рядом с павильоном за пределами посадочной площадки.

Для обеспечения видимости людьми приближающегося транспортного средства, боковую сторону павильона остановочного пункта по направлению

движения следует выполнять из прозрачного материала или оставлять открытой.

На поверхности прозрачного материала наносится маркировка на высоте 1,5...2,0 м и 0,7...1,0 м от поверхности площадки ожидания остановочного пункта. Высота элементов маркировки принимается 150...300 мм, выполняемых в контрастных цветах по отношению к окружающей среде. В стесненных условиях допускается выполнять один ряд маркировки на высоте 1,5...2,0 м, соблюдая указанные габаритные размеры и контрастное исполнение (рисунок 50).

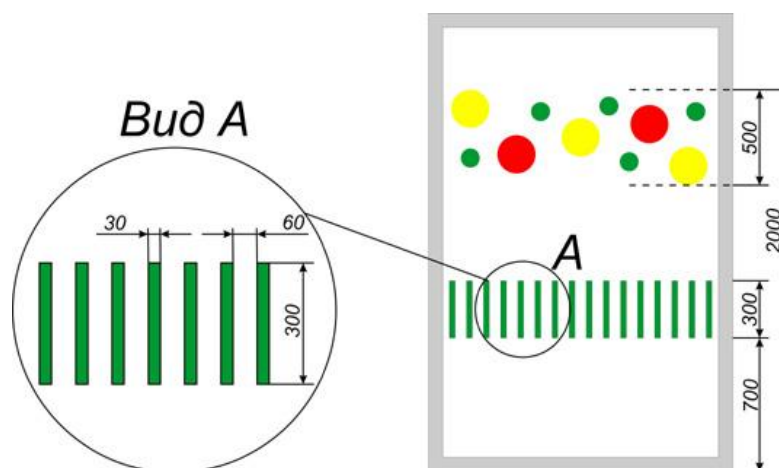


Рисунок 21. – Пример обозначения рельефными знаками прозрачных стен павильона остановочного пункта

В зоне остановочного пункта следует предусматривать пешеходный переход, размещаемый между ближайшими боковыми границами остановочных пунктов противоположных направлений, но не ближе 5,0 м от границы каждого из них. Исключение могут составлять пешеходные переходы, расположенные в зоне перекрестка.

Обустройство пешеходного перехода в зоне остановочного пункта осуществляется в соответствии с требованиями доступности для маломобильных групп населения.

Для упорядочения движения пешеходов на автобусных остановках, имеющих пешеходные переходы, устанавливают пешеходные ограждения, размещаемые от начала посадочной площадки до ближайшей границы пешеходного перехода через проезжую часть.

Остановочный пункт надлежит обустраивать тактильными указателями для слепых и слабовидящих людей.

Организация остановочного пункта и размещения остановочного павильона приведены в приложении 4.

Глава 9. Средства ограничения движения (ограждения, ограничительные столбики и другие малые архитектурные формы).

На территории городского округа «Город Калининград» вдоль автомобильных дорог на тротуарах устанавливаются различные средства ограничения движения.

Ограждающие устройства различной конструкции имеют следующее назначение:

- упорядочивание движения пешеходов;
- ограничение движения пешеходов;
- предотвращение наезда автотранспортных средств на пешеходную зону;

Для упорядочивания и ограничения движения пешеходов вдоль тротуара устанавливаются пешеходные ограждения перильного типа или сплошная посадка кустарника, отделяющая пешеходов от проезжей части.

Ограждения перильного типа размещаются у внешнего края тротуара на расстоянии не менее 0,3 м. от лицевой поверхности бортового камня. Высота ограждения должна составлять 1,1 м.

Высота кустарника должна составлять не более 0,8 м.

У наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием должны быть установлены ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа с двух сторон дороги на расстоянии не менее 50 м в обе стороны от пешеходного перехода.

Требования к ограждениям, устанавливаемым на территории городского округа «Город Калининград» установлены главой 7 Правил благоустройства территории городского округа «Город Калининград», утвержденных решением городского Совета депутатов Калининграда от 20.05.2015 №161.

Для предотвращения наезда автотранспортных средств на пешеходную зону, в случае отсутствия других средств ограничения, применяются ограничительные столбики.

Ограничительные столбики устанавливаются у внешнего края тротуара на расстоянии не менее 0,3 м. от лицевой поверхности бортового камня. Расстояние между столбиками устанавливается минимально 1,5 м. Высота столбика должна составлять 0,75-0,9 м. Конструкция столбиков должна отвечать требованиям безопасности.

Для всех средств ограничения движения следует предусматривать контрастную маркировку или контрастное цветовое решение.

Функции ограничения движения автотранспортных средств могут также выполнять вазоны, скульптуры и т. д.

В пределах треугольников видимости размещение объектов, деревьев и кустарников высотой более 0,5 м. не допускается.

Средства ограничения движения не допускается размещать в пределах пешеходной части тротуаров.

Средства ограничения движения сходные по назначению не должны дублировать друг - друга.

Глава 10. Пандусы, ступени, лестницы. Подъемники, лифты. Виды и правила размещения.

10.1 Ступени. Лестницы.

Покрытие ступеней лестниц и пандусов должно быть из твердых материалов, ровным, шероховатым, без зазоров, повреждений, просадок, выбоин и выступов, не создающим вибрации при движении.

Материал поверхности покрытия и его структура выбирается с коэффициентом сцепления $0,6 \dots 0,75$ при любых погодных условиях.

В случае выполнения поверхности указанных объектов штучным материалом (плитка и др.) все элементы покрытия должны плотно примыкать друг к другу (зазор не должен превышать $0,005$ м.), а при не возможности - стыки между элементами покрытия должны быть заполнены твердым материалом.

Не следует применять ступени с открытыми подступенками.

Ширина отдельных ступеней (в том числе бортового камня) и ступеней лестниц принимается не менее $1,35$ м. Глубина проступей - не менее $0,4$ м.

Резкие перепады высот пешеходных путей, в том числе высота отдельных ступеней и ступеней лестниц, принимаются не более $0,12$ м – для комфортных условий движения и $0,13 \dots 0,15$ м – для прочих условий движения (рисунок 22).

В местах применения бортового камня, его верхняя поверхность выполняется в одном уровне с поверхностью пешеходного пути.

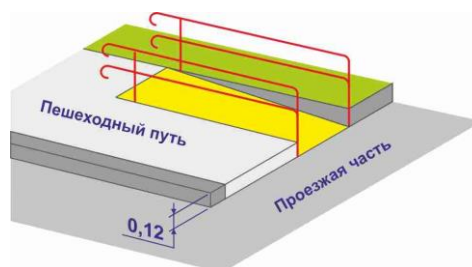
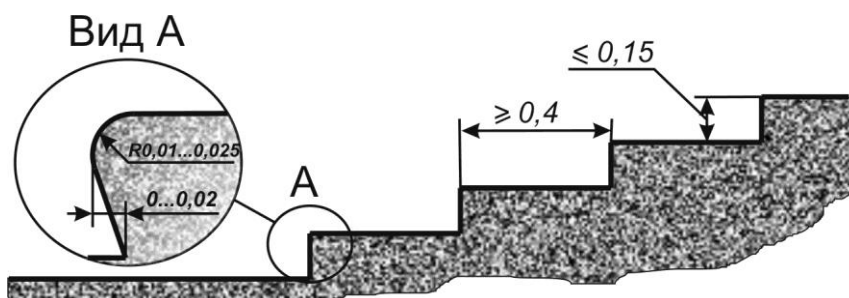


Рисунок 22. – Пример обустройства места резкого перепада высот пешеходного пути на пересечении с проезжей частью дороги

Для обеспечения комфортных условий движения, ступени (отдельные и лестниц) следует выполнять без выступов. В нормальных и стесненных условиях допускается наличие сплошного выступа, величиной не более 20 мм. Ребро ступени рекомендуется выполнять с закруглением радиусом $10 \dots 25$ мм (рисунок 23).



Лестницы, выполненные на продолжении тротуара или пешеходной дорожки должны иметь марши с количеством ступеней минимально 3 и не более 12. Недопустимо применение одиночных ступеней, которые должны заменяться пандусами.

Число ступеней лестницы в каждом лестничном марше, также их геометрия, высота и ширина принимаются одинаковыми. Между маршами предусматривается горизонтальная площадка шириной не менее ширины лестницы и длиной не менее 1,5 м.

Расположение пандусов перед отдельными ступенями (в том числе бортовым камнем) и ступенями лестниц, а также обрыв ступеней недопустимы.

Минимальная ширина одной полосы движения пешеходов на лестницах принимается равной 1,0 м.

В тех местах, где высота свободного пространства от поверхности земли до выступающих снизу конструкций лестниц менее 2,1 м, следует предусматривать ограждение или озеленение из плотной посадки кустарника.

Лестницы должны дублироваться пандусами или подъемными устройствами.

Ступени и лестницы обустройстваются ограждениями, перилами и бортиками в соответствии с п. 10.3, а также тактильными поверхностями в соответствии с ГОСТ Р 56305-2014 (ИСО 23599:2012) Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства помощи слепым и слабовидящим людям. Тактильные указатели на пешеходной поверхности.

10.2 Пандусы.

В местах пересечения тротуаров или пешеходных дорожек с дворовыми проездами или выездами с прилегающей территории, в специально обозначенных местах выхода пешеходов с тротуара или пешеходной дорожки на проезжую часть, а также в местах пересечения с дорожками (тротуарами), ведущими ко входам в здания и сооружения следует предусматривать короткие пандусы (длиной поверхности не более 6 м).

Параметры продольного и поперечного профиля, а также габаритные размеры коротких пандусов принимаются аналогично рекомендациям для тротуаров и пешеходных дорожек.

Короткие пандусы должны выполняться по всей ширине тротуаров или пешеходных дорожек (рисунок 24). Принять максимальное значение уклона пандуса не более 10 ‰.

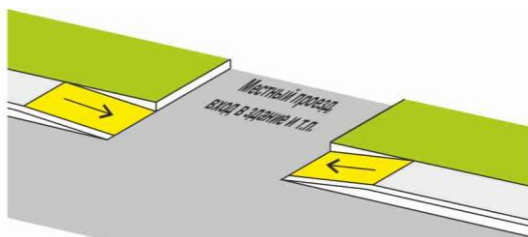


Рисунок 24. – Пример выполнения короткого пандуса.

В местах размещения лестниц (на примыкании к ним или отдельно) следует предусматривать длинный пандус (длиной поверхности более 6,0 м), состоящий из одного или нескольких маршей (рисунок 25).

Не допускается применение в пределах пешеходной части поверхности лестниц параллельных друг другу наклонных направляющих устройств, выполненных в виде полос из металла (в том числе швеллеров), бетона, либо аналогичных по конструктивному исполнению устройств.



Рисунок 25 – Примеры длинных пандусов

Пандусы обеспечиваются ограждениями, перилами и бортиками в соответствии с п. 10.3 данных Правил.

Ширина одной полосы движения пешеходов на пандусе принимается не менее 1,0 м. Расчетную пропускную способность 1,0 м ширины пандуса следует принимать 1750 чел./ч для людей, не имеющих физических ограничений, и 600 чел./ч для инвалидов и других маломобильных групп населения.

В зоне размещения коротких и длинных пандусов необходимо предусматривать водоотвод.

Длинные пандусы следует защищать от атмосферных осадков, а при необходимости предусматривать их подогрев.

При разнице высот между поверхностями тротуара и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм, наземные пешеходные переходы с двух сторон оборудуются бордюрными пандусами.

По конструктивному исполнению пандусы различают:

- со скошенными боковыми гранями – уклон боковых граней пандуса не может превышать значения, установленного для основной его поверхности, пандусы данного типа применяют в нормальных и стесненных условиях с целью обеспечения доступа людей в кресле-коляске к пешеходному переходу по боковой грани пандуса (рисунок 26);

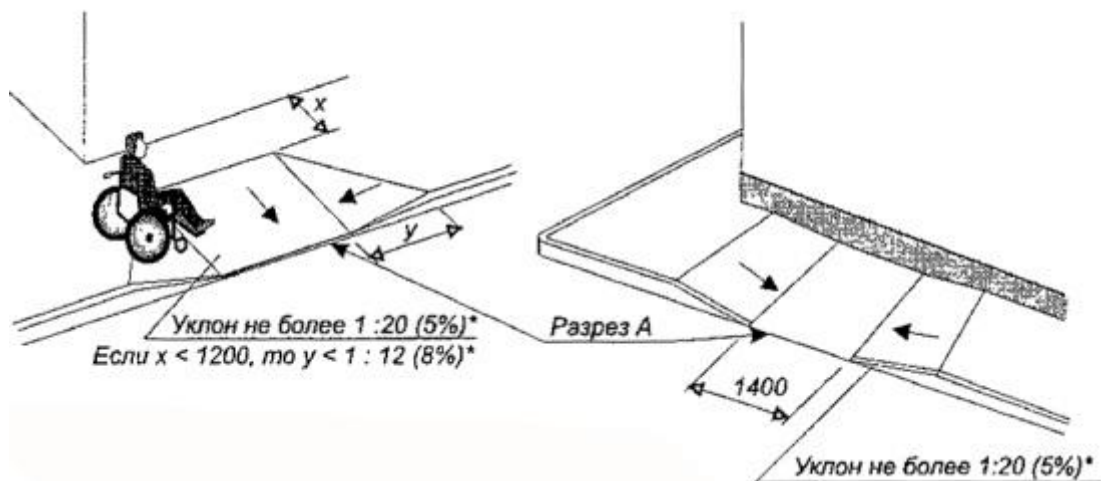


Рисунок 26. – Пример пандуса со скошенными боковыми гранями

- с бортиками – применяют преимущественно для комфортных условий, в том числе при выделении зоны для движения инвалидов (рисунок 27);

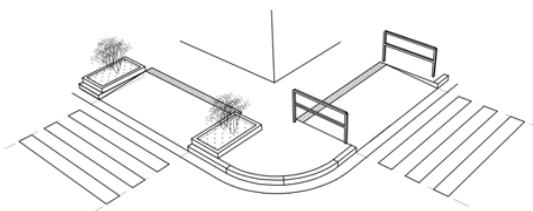


Рисунок 27. – Пример пандусов с бортиками

- комбинированного типа – применяют, преимущественно, для нормальных условий, при этом одна боковая грань пандуса выполняется скошенной (обычно по основному направлению движения инвалидов), а вторая – с колесоотбойным бортиком (рисунок 28).



Рисунок 28. – Пример пандусов с бортиками

В зоне примыкания кромки пандуса к горизонтальной поверхности тротуара, они располагаются на одном уровне.

В месте примыкания кромки пандуса к поверхности проезжей части автомобильной дороги, они могут иметь следующее исполнение:

- для обеспечения комфортных условий движения инвалидов – на одном уровне;
- для нормальных и стесненных условий – пандус может быть приподнят над поверхностью проезжей части, но не более чем на 20 мм.

Пандусы, приподнятые над поверхностью проезжей части, имеют закругление выступающей кромки радиусом не менее разницы уровней поверхностей, но не более 50 мм (рисунок 29).

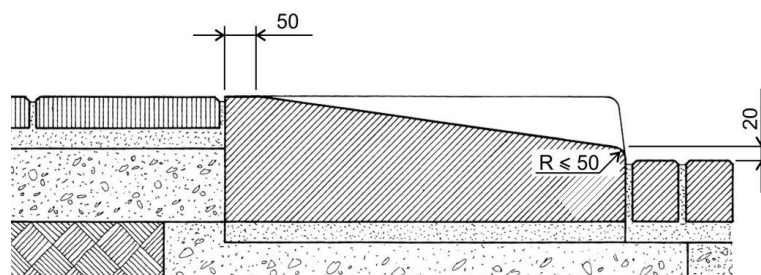


Рисунок 29 – Пример обустройства пандуса в месте его сопряжения с проезжей частью автомобильной дороги

Величина уклона пандуса устанавливается для комфортных условий не более 10‰;

Ширина пандуса принимается не менее 0,9 м.

В верхней части пандуса в пределах тротуара или пешеходной дорожки следует предусматривать горизонтальные площадки, шириной – соответствующей ширине пандуса и длиной:

- для комфортных условий – 1,5 м;
- для нормальных условий – 1,2...1,5 м.

Кромку пандуса, примыкающую к горизонтальной поверхности тротуара, следует выполнять также горизонтальной на протяжении 50 мм.

Пандусы с колесоотбойными бортиками и комбинированного типа, располагаемые в пределах полосы озеленения или вне ее, оборудуют ограждением с поручнями. Колесоотбойный бортик, располагаемый по нижней боковой кромке пандуса, выполняется одинаковой высотой по всей его длине.

Для обеспечения наиболее комфортных условий для движения людей в кресле-коляске при пересечении ими проезжей части автомобильной дороги применяется приподнятый пешеходный переход.

Приподнятый пешеходный переход относится к искусственным неровностям трапецевидного типа, размещение и основные параметры которого установлены требованиями ГОСТ Р 52605-2006 (рисунок 30).



Рисунок 30. – Примеры проектных решений наземных нерегулируемых пешеходных переходов, приподнятых над поверхностью проезжей части автомобильной дороги

10.3 Ограждения и поручни.

На примыкании тротуара или пешеходной дорожки к проезжей части автомобильной дороги с интенсивным движением транспорта и/или пешеходов, а также с обеих сторон лестниц и пандусов, предусматриваются пешеходные ограждения, выполненные в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 и СП 59.13330.2012.

На всем протяжении тротуара или пешеходной дорожки, имеющих уклон продольного профиля более 50‰ на расстоянии 0,2 м от края проезжей части автомобильной дороги, необходимо предусматривать ограждения высотой не менее 0,9 м.

По обеим сторонам отдельных ступеней и пандусов, имеющих высоту подъема более 0,15 м или горизонтальную проекцию наклонного участка пандуса протяженностью более 1,8 м, а также лестниц всех типов на всем их протяжении, следует предусматривать поручни.

Поручни выполняются спаренными с размещением на высоте 0,7 и 0,9 м. Указанные значения высоты установки поручней могут иметь предельно допустимые отклонения ± 50 мм. Поверхность захвата поручней не следует

перекрывать стойками или иными конструктивными элементами. Концевые части поручней предусматривают выступающими на 0,3...0,5 м над горизонтальными площадками, расположенными в начале и в конце уклона, с травмобезопасным завершением (выступающая часть перил длиной 0,5 м соответствует комфортным условиям движения) (рисунок 31).

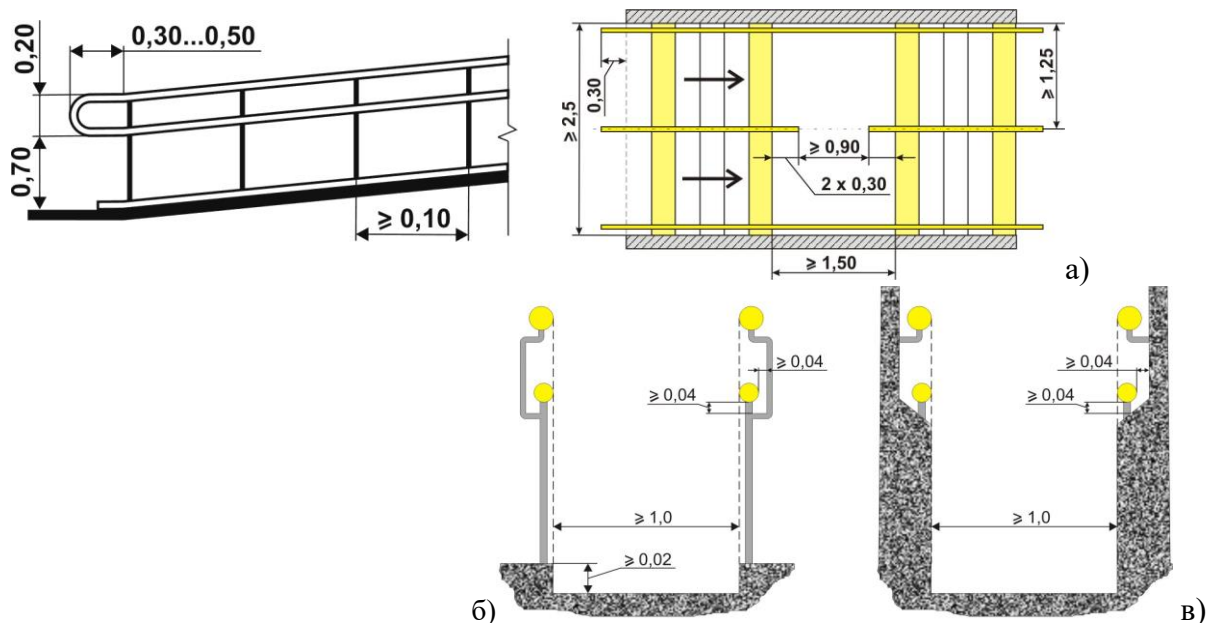


Рисунок 31. – Основные параметры размещения перил и поручней в пределах лестниц и пандусов

Конструкция поручней выполняется в соответствии с ГОСТ Р 51261-99 и СП 136.13330.2012 (рисунок 32).

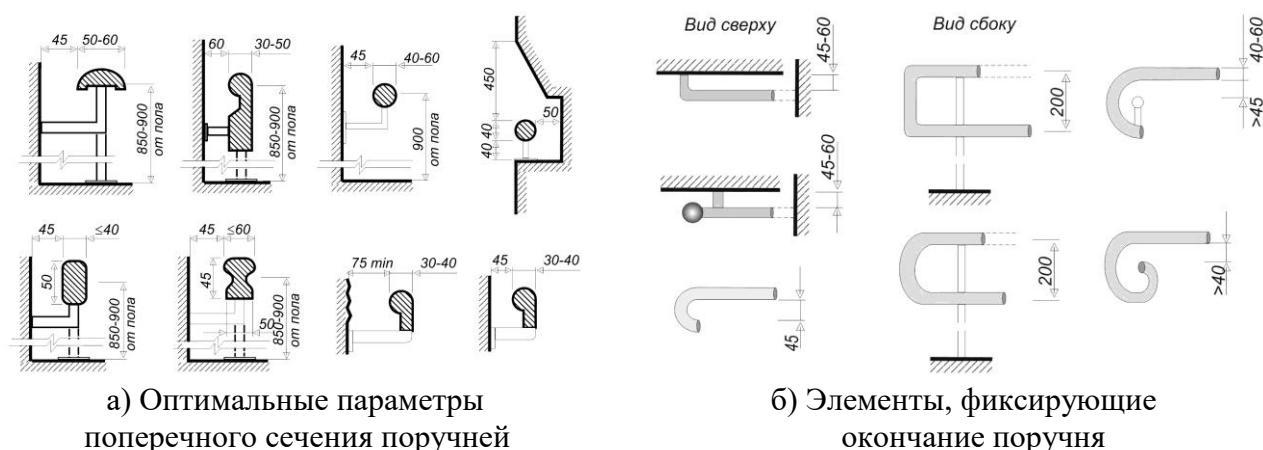


Рисунок 32 – Основные параметры конструкции поручней

При ширине марша лестницы 2,5 м и более, а также при ширине смежных полос лестницы и/или пандуса, предназначенных для движения инвалидов и других маломобильных групп населения более 2,0 м, следует предусматривать центральные поручни.

По всей длине лестницы или пандуса поручни выполняются тактильно и визуально непрерывными, на расстоянии не менее 40 мм от ближайшей к ним поверхности.

Центральные поручни допускается выполнять с разрывом в пределах горизонтальных площадок лестниц или пандусов при соблюдении общих требований к конструкции поручней по длине каждого марша в отдельности.

Поверхность поручней, а также любая стена или поверхность вблизи них выполняются твердыми, ровными и гладкими, без острых кромок и заусенцев. Рифленую поверхность допускается применять только для опорных устройств с радиусом закругления ребер не менее 3 мм.

Материал поручня необходимо применять устойчивый к воздействию погодных и климатических факторов. Опорные устройства, используемые в условиях низкой температуры окружающей среды, изготавливаются из материалов или покрываются материалами, которые обладают низкой теплопроводностью.

Поручни следует выполнять в контрастной расцветке.

Боковые края тротуаров или пешеходных дорожек с уклоном более 25%, длинных пандусов (более 6 м), а также лестниц, не примыкающих к стенам, по всей длине уклона оборудуются бортиками безопасности. Высота бортика и расстояние размещения его верхней кромки относительно поверхности составляют не менее 20 мм. Допускается наличие просвета между нижней кромкой бортика безопасности и поверхностью тротуара или пешеходной дорожки, но не более 20 мм.

Бортики безопасности устанавливаются по краям пешеходной лестницы или пандуса таким образом, чтобы расстояние между ними соответствовало ширине расчетной пешеходной части этих объектов (рисунок 33).

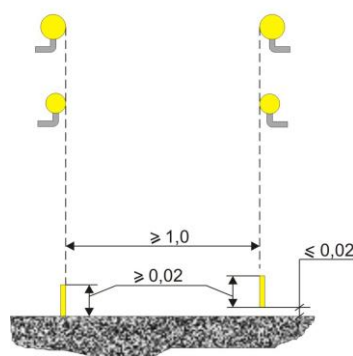


Рисунок 33 – Параметры размещения бортиков безопасности

На тротуарах и пешеходных дорожках в местах сопряжения зоны транспортного или транспортно-пешеходного движения с зоной, предназначенной только для движения пешеходов (например, рекреационной зоной), следует предусматривать конструктивные мероприятия, препятствующие въезду транспортных средств в эту зону, одновременно обеспечивающие свободный проход через них пешеходов, людей в кресле-коляске, детских колясок и велосипедов (рисунок 34).

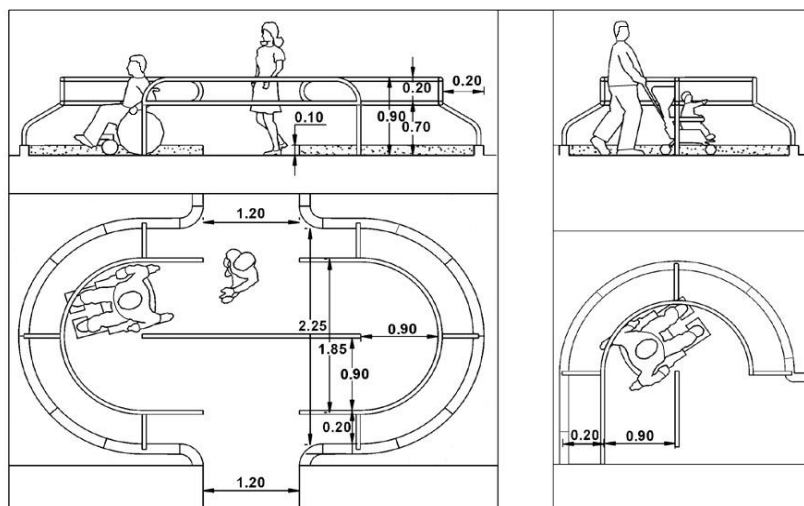


Рисунок 34 – Пример обустройства входа в зону, предназначенную для движения пешеходов

Ограждения, перила и бортики не могут сокращать эффективную расчетную ширину зоны тротуара или пешеходной дорожки, выделенной для движения инвалидов и других маломобильных групп населения.

10.4 Подъемники и лифты.

Подъемники наклонного и вертикального типа применяются для транспортировки людей в кресле-коляске, людей, передвигающихся с помощью различных опор, а также для людей с детскими колясками, тележками и багажом.

Применение подъемников необходимо при соблюдении одного из условий, представленных в таблице 4, зависящих от геометрических параметров подъема и среднесуточной интенсивности движения указанных групп пешеходов.

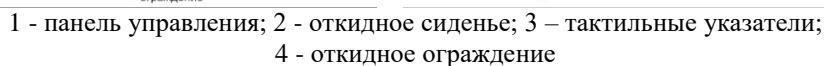
Таблица 4

Общая протяженность подъема или лестницы, м	Уклон подъема, ‰	Максимальная среднесуточная интенсивность движения групп инвалидов или МГН*, чел./сут.
> 300	> 25	≥ 50
> 200	> 40	≥ 25
> 100	> 80	≥ 10

* МГН – маломобильные группы населения

Допускается обустройство тротуара, пешеходной дорожки или лестницы подъемником при меньших значениях геометрических параметров подъема и максимальной среднесуточной интенсивности движения рассматриваемых групп инвалидов и маломобильных пешеходов, чем указаны в таблице 4.

Подъемник следует предусматривать по краю лестницы (допускается его расположение по краю тротуаров и пешеходных дорожек), не сопряженному с краем проезжей части автомобильной дороги (рисунок 35).



б) Подъемник наклонного типа для инвалида, передвигающегося самостоятельно или с сопровождением



В пределах тротуаров или пешеходных дорожек (в том числе лестниц и пандусов) лифт следует предусматривать при наличии условий, указанных в таблице 5, и при отсутствии подъемников, обеспечивающих потребности инвалидов и других маломобильных групп населения в их транспортировке.

Общая протяженность подъема или лестницы, м	Уклон подъема, ‰	Максимальная среднесуточная интенсивность движения групп инвалидов или МГН*, чел./сут.
> 300	> 25	≥ 100
> 200	> 40	≥ 50
> 100	> 80	≥ 25

40

Допускается применение лифта в пределах тротуара, пешеходной дорожки или лестницы при меньших значениях геометрических параметров подъема и максимальной среднесуточной интенсивности движения инвалидов и других маломобильных групп населения, чем указаны в таблице 5.

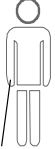
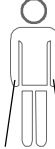
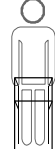








Лифт располагается в пределах тротуара или пешеходной дорожки с обустройством на подходе к нему полосы, доступной для движения инвалидов и других маломобильных групп населения. Указанная полоса может располагаться в пределах тротуара, пешеходной дорожки, либо параллельно им. В пределах полосы допускается уклон не более 50‰ (для комфортных условий движения – не более 25‰).




Подходы к подъемнику и лифту, а также сами эти объекты, обозначаются согласно ГОСТ 33652-2015, ГОСТ Р 51671-2015, ГОСТ Р 50918-96 и СП 35-105-2002.

Технические требования к доступности и эксплуатации лифтов для инвалидов принимаются по ГОСТ 33652-2015.

Приложение 1

Ширина одной полосы пешеходного пути для инвалидов и других маломобильных групп населения.

Наименование параметров	Ширина одной полосы движения людей, м										
	использующих вспомогательные опоры						в креслах-колясках		слепых и слабовидящих		
№ пп.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Условия доступности											
Стесненные	0,7	0,75	0,9	0,9	0,95 (0,85)	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	1,2
Нормальные	0,75	0,8	0,95	0,95	1,0	0,95	1,0	1,0	0,9	0,9	1,4
Комфортные	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,2	1,1	1,1	1,5

Наименование параметров	Ширина одной полосы движения людей, м			
	пожилых	беременных женщин	с детской коляской или тележкой	с малолетними детьми или с багажом
№ пп.	12	13	14	15
Условия доступности				
Стесненные	0,7	0,7	0,75	0,8
Нормальные	0,75	0,75	0,9	0,95
Комфортные	0,75	0,75	1,0	1,2

Приложение 2.
Единый образец указателей
названий домов и улиц.



Цвет поля - темно-синий,
номер цвета S4050-R80B
по каталогу NSC



Схема изготовления

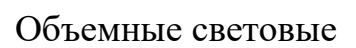


Фотопривязка

**АБВГДЕЖЗИЙКЛМНОП
РСТУФХЦЧШЩЪЭЬЮЯ
абвгдежзийклмноп
рстуфхцчшщъэьюя
1234567890**

отверсти

300 (от угла здания)



Уличная мебель. Оборудование для сидения.

Для инвалидов применяют пять основных типов сидений:

а) Скамья наклонного типа предназначена для кратковременного отдыха людей. Она требует минимального ухода, занимает мало места и удобна для некоторых групп инвалидов, которым трудно подниматься с низкого сиденья (например, этот тип сидения удобен для людей с заболеваниями позвоночника) (рисунок 1).



Рис. 1 – Пример скамьи наклонного типа

б) Кресла с откидными сиденьями без подлокотников. К их преимуществам относятся: экономия места и устойчивость к атмосферным воздействиям (рисунок 2).



Рис. 2 – Пример кресел с откидными сиденьями

в) Деревянные кресла и диваны с подлокотниками по краям. Сидения данного типа удобны для длительного пребывания человека. Их преимущества характеризуются физическими свойствами дерева (полимерные материалы): низкая теплопроводность, влагоустойчивость и нескользкость поверхности (рисунок 3).



Рис. 3 – Примеры уличных диванов, доступных для инвалидов , выполненных с применением элементов из дерева

г) Диваны и многосекционные кресла из проволочной сетки или перфорированного металла характеризуются большей прочностью,

долговечностью и пожаробезопасностью по сравнению с изделиями из дерева (рисунок 4).



Рис.4 - Примеры кресел из перфорированного металла

Рис. 5 – Пример кресел с прорезиненным покрытием

Конструкция кресел и диванов выполняется эргономичной, обеспечивающей комфортные условия для посадки, сидения и вставания инвалидов. Наилучшим является конструктивное исполнение кресел и диванов на двух задних опорах (в противоположность передним опорам, являющимся препятствием при пересадке инвалида из кресла-коляски и обратно).

Сидение кресла (дивана) располагают на высоте 0,46...0,49 м над поверхностью пешеходного пути, глубиной 0,43...0,45 м и наклоном назад – не более 5° . Высота сидений откидных кресел составляет 0,55...0,6 м. Спинка располагается на 0,13...0,15 м выше поверхности сидения с вертикальным наклоном до 10° .

Подлокотники выполняются радиусом закругления не менее 30 мм. Их располагают на высоте 0,20...0,23 м от поверхности сидения. Внешняя грань подлокотника принимается выступающей за габариты сидения на 0,05...0,1 м.

Для людей в кресле-коляске рекомендуется один из подлокотников выполнять откидным или укороченным в целях обеспечения беспрепятственной пересадки из кресла-коляски (рис. 6).

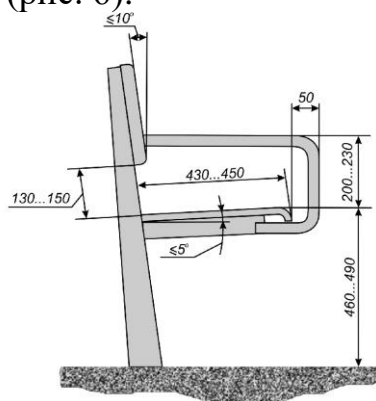


Рис. 6 – Основные параметры уличного кресла (дивана) для инвалидов

Элементы конструкции кресел и диванов выполняются из прочных материалов, устойчивых к условиям их эксплуатации (в том числе погодным), с контрастной равномерной окраской по отношению к окружающей среде. Конструктивные элементы кресел и диванов должны отвечать требованиям безопасности.

Скамьи наклонного типа размещают для осуществления инвалидами кратковременной остановки в пути. Конструктивно она может быть выполнена в

виде двух перекладин или в виде мягкого сидения (рисунок 7). Нижняя перекладина, предназначенная для сидения, располагается на высоте 0,65...0,75 м над поверхностью пешеходного пути; верхняя перекладина, предназначенная для поддержки спины, располагается на 0,25...0,30 м выше нижней перекладины. Расстояние между внешними краями перекладин принимается равным 0,3 м.

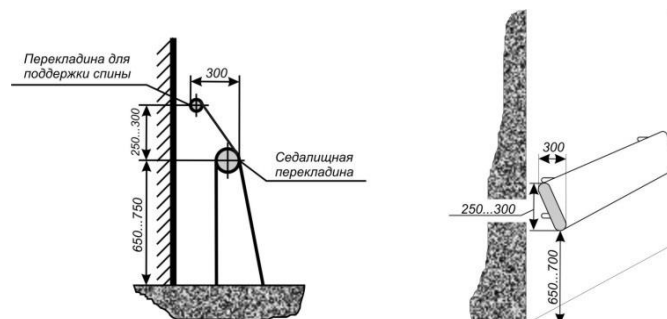


Рис.7 – Основные параметры конструкции скамьи наклонного типа

Применение для инвалидов сидений и скамеек без спинки не рекомендуется.

Приложение 5.

Типовые решения организации пешеходных зон.

В структуру пешеходной зоны входят следующие элементы поперечного профиля:

- Общественная зона;
- Зона функционального обслуживания;
- Зона формирования архитектурно-художественного облика города.

Комплексное благоустройство пешеходной зоны, а также размещение на ней элементов благоустройства должно учитывать особенности функционального назначения (таблица)

Таблица.

Зонирование поперечного профиля.

Ф	П	А
Функциональная зона	Общественная зона	Зона формирования архитектурно-художественного облика города
<p>посадка и высадка пассажиров</p> <p>обеспечение транзитного перемещения пассажиров</p> <p>организация наружного, функционального освещения</p> <p>размещение технических средств организации дорожного движения (объектов транспортной инфраструктуры)</p> <p>организация мест сбора и вывоза ТБО</p> <p>организация размещения рекламных конструкций</p>	<p>организация пешеходного движения</p> <p>организация мест отдыха пешеходов и ММГ</p> <p>организация велодвижения</p> <p>организация пешеходной навигации</p> <p>организация озеленения территории</p> <p>организация мелкорозничной торговли</p> <p>организация наружного, функционального освещения и архитектурно-художественной подсветки</p> <p>организация размещения рекламных конструкций</p>	<p>формирование архитектурно-градостроительного и колористического решения фасадов</p> <p>организация размещения информационных конструкций</p> <p>формирование внешнего облика витрин</p> <p>организация архитектурно-художественного освещения</p>

Приложение 6.

Перечень элементов благоустройства, допустимых к установке в пешеходных зонах.

Элементы благоустройства	Ф	П	А
	Функциональная зона	Общественная зона	Зона формирования архитектурно-художественного облика города
Некапитальные объекты	<p>Рекламные конструкции; Информационные конструкции;</p> <p>Посадочные площадки; Остановочные павильоны;</p> <p>Коммунально-бытовое и техническое оборудование; Технические средства ориентирования; Технические средства организации дорожного движения (объекты транспортной инфраструктуры); Средства ограничения движения.</p>	<p>Объекты велоинфраструктуры;</p> <p>Рекламные конструкции;</p> <p>Информационные конструкции;</p> <p>Технические средства ориентирования;</p> <p>Городская уличная мебель;</p> <p>Элементы декоративного оформления, устройства для оформления мобильного и вертикального озеленения, АРТ – объекты и др.;</p> <p>Средства ограничения движения;</p> <p>Пандусы, ступени, лестницы, подъемники, лифты;</p> <p>Нестационарные торговые объекты;</p> <p>Оборудование для организации функционального и декоративного освещения;</p> <p>Коммунально-бытовое и техническое оборудование.</p>	<p>Элементы декоративного оформления, устройства для оформления мобильного и вертикального озеленения, АРТ – объекты и др.;</p> <p>Городская уличная мебель;</p> <p>Информационные конструкции;</p> <p>Пандусы, ступени, лестницы, подъемники, лифты;</p> <p>Оборудование для организации архитектурно-художественного декоративного освещения.</p>
Озеленение	отсутствует	Стационарное, мобильное	мобильное

Нормативные ссылки.

- СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*;
- СП 59.13330.2012. Свод правил. Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001;
- СП 34.13330.2012 Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85;
- ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по проектированию доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства;
- ГОСТ Р 56305-2014 (ИСО 23599:2012) Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства помощи слепым и слабовидящим людям. Тактильные указатели на пешеходной поверхности.
- ОСТ 218.1.002-2003 Стандарт отрасли. Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования;
- ГОСТ Р 52289-2004. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств;
- Порядок согласования проектов размещения малых архитектурных форм на территории общего пользования городского округа «Город Калининград», утвержденный постановлением администрации городского округа «Город Калининград» от 02.04.2014 № 518;
- Постановление администрации городского округа «Город Калининград» от 25.11. 2011 № 2016 «Об остановочных пунктах городского пассажирского транспорта общего пользования»;
- ГОСТ Р 52398-2005. Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;
- ГОСТ Р 52765-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация;
- ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования;
- Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах (утв. Распоряжением Минтранса России от 24.06.2002 № ОС-557-р);
- ГОСТ 33652-2015 Лифты пассажирские. Технические требования доступности, включая доступность для инвалидов и других маломобильных групп населения.
- Постановление администрации городского округа «Город Калининград» от 11.11.2010 № 1933 «Об утверждении указателей единого образца с наименованием улиц, номеров домов и «Порядка установки указателей единого образца с наименованием улиц, номеров домов на территории городского округа «Город Калининград»;
- Решение городского Совета депутатов Калининграда (пятого созыва) от 20.05.2015 № 161 «Об утверждении Правил благоустройства территории городского округа «Город Калининград»;
- Постановление правительства Калининградской области от 05.09.2007 № 534 «О порядке принятия решения об установке памятника, памятного знака и мемориальной доски на территории Калининградской области»;
- Решение городского Совета депутатов Калининграда от 06.07.2016 № 215 «Об утверждении Положения «О порядке установки, содержания и демонтажа мемориальных досок на фасадах зданий и сооружений городского округа «Город Калининград».

Термины и определения.

Малая архитектурная форма (МАФ)- вспомогательные архитектурные сооружения, оборудование и художественно-декоративные элементы, обладающие собственными простыми функциями и дополняющие общую композицию архитектурного ансамбля застройки. К МАФ относятся элементы монументально-декоративного оформления, устройства для оформления мобильного и вертикального озеленения (беседки, ротонды, перголы, арки, садово-парковая скульптура, вазоны, цветочницы, трельяжи, шпалеры), водные устройства (фантаны, бюветы, декоративные водоемы), городская мебель (скамьи для отдыха, размещенные на территории общественных пространств, рекреаций и дворов; скамьи, столы для настольных игр на площадках, в летних кафе; садовая и уличная мебель), коммунально-бытовое и техническое оборудование (контейнеры для сбора бытового мусора, урны, часы, почтовые ящики, элементы инженерного оборудования (подъемные площадки для инвалидов колясок), смотровые люки, решетки дождеприемных колодцев, шкафы телефонной связи).

Благоустройство территории – комплекс мероприятий по формированию среды, включающий: создание искусственного ландшафта (озеленение), мощение дорожек для пешеходов и проезжей части, устройство наружного освещения, создание зон отдыха, спорта и развлечений, а также информационное обеспечение посетителей.

Тротуар - имеющее усовершенствованное покрытие инженерное сооружение, предназначенное для движения пешеходов в населенных пунктах, размещаемое в полосе отвода или придорожной полосе автомобильной дороги, а также часть дороги на мостовых и других искусственных сооружениях.

Пешеходная дорожка - размещаемое за пределами земляного полотна инженерное сооружение, предназначенное для движения пешеходов вне населенных пунктов в полосе отвода или придорожной полосе автомобильной дороги.

Пешеходная часть тротуара – часть тротуара, предназначенная для движения пешеходов.

Техническое средство организации дорожного движения - дорожный знак, разметка, светофор, дорожное ограждение и направляющее устройство.

Ориентирование - определение местоположения и направления движения в городской среде относительно объектов ориентирования.

Объекты ориентирования - определенные элементы городской территории и инфраструктуры с их наименованиями, месторасположением, границами и другими характеристиками, используемые для ориентирования.

Технические средства ориентирования (средства навигации) - технические устройства и сооружения (указатели, щиты, схемы, знаки и др.), используемые для ориентирования.

Треугольник видимости – хорошо просматриваемая площадь на перекрестках и примыканиях улиц и дорог, а также пешеходных переходах, обеспечивающая безопасность движения транспорта и пешеходов. Размеры сторон равнобедренного треугольника для условий «транспорт-транспорт» при скорости движения 40-60 км/ч должны быть соответственно не менее, м.: 25 и 40. Для условий «пешеход – транспорт» размеры прямоугольного треугольника видимости должны быть при скорости движения транспорта 25 и 40 км/ч соответственно 8х40 и 10х50м.

Маломобильные группы населения - люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве (инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, пожилые люди, беременные женщины, люди с детскими колясками, с малолетними детьми, тележками, багажом).

Пандус – сооружение, имеющее сплошную наклонную по направлению движения поверхность, предназначенное для перемещения с одного уровня горизонтальной поверхности пути на другой, в том числе на кресле – коляске.

Бордюрный пандус – сооружение, предназначенное для спуска с тротуара на полотно дороги.

Платформа подъемная - грузоподъемная машина периодического действия для подъема и спуска пользователей, размещающихся на грузонесущем устройстве, которое перемещается по вертикальной или наклонной траектории.

Поручень – компонент лестницы или пандуса, который задает направление и обеспечивает поддержку на уровне руки при движении.

Тактильный указатель (тактильная поверхность)- средство отображения информации, представляющее собой полосу из различных материалов определенного цвета и рисунка рифления, позволяющих инвалидам по зрению распознавать типы дорожного покрытия путем осязания стопами ног, тростью или используя остаточное зрение.

Остановочная площадка- элемент обустройства остановочного пункта, предназначенный для остановки маршрутных транспортных средств, с целью посадки и высадки пассажиров.

Остановочный пункт - элемент обустройства автомобильной дороги, предназначенный для остановки маршрутных транспортных средств, высадки и посадки пассажиров, а также ожидания людьми прибытия маршрутных транспортных средств.

Павильон - элемент обустройства остановочного пункта, располагаемый в пределах площадки ожидания и предназначенный для укрытия людей, ожидающих прибытие маршрутного транспортного средства, от воздействия неблагоприятных погодных условий (осадки, солнечная радиация, ветер и т.п.).

Пешеходный переход- участок проезжей части, выделенный для движения пешеходов через дорогу и обозначенный знаками и/или разметкой согласно ГОСТ Р 52289-2004.

Площадка ожидания - элемент обустройства остановочного пункта, предназначенный для ожидания людьми прибытия маршрутного транспортного средства.

Посадочная площадка – элемент обустройства остановочного пункта, предназначенный для осуществления посадки людей в транспортное средство и высадки из него.

Стесненные условия - условия, при которых пешеходная часть элементов обустройства автомобильных дорог, предназначенная для движения пешеходов и других маломобильных групп населения, ограничена по ширине, длине или высоте препятствиями в виде объектов капитального строительства, временных построек, сложного рельефа местности.

Тактильная полоса: средство отображения информации, представляющее собой полосу из различных материалов определенного цвета и рисунка рифления, позволяющих инвалидам по зрению распознавать типы дорожного покрытия путем осязания стопами ног, тростью или используя остаточное зрение.

Велосипедная дорожка - дорожка, предназначенная для движения велосипедов и мопедов, имеющая усовершенствованное покрытие и оборудованная средствами организации дорожного движения (знаками, разметкой, светофорами).

Велопарковка – место стоянки велосипедов; также группа стоек, объединенных на любом общем основании и прикрепленные к общей установочной поверхности.

Стойка – часть велопарковки, которая поддерживает один-два велосипеда.

Стенд – общее название конструкции, удерживающей велосипед. ,

Твердые коммунальные отходы (ТКО) – отходы, образующиеся в жилых помещениях в процессе потребления физическими лицами, а также товары, утратившие свои потребительские свойства в процессе их использования физическими лицами в жилых помещениях в целях удовлетворения личных и бытовых нужд. К ТКО также относятся отходы, образующиеся в процессе деятельности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и подобные по составу отходы, образующимся в жилых помещениях в процессе потребления физическими лицами.