



МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ

вул. Велика Житомирська, 9, м. Київ, 01601, тел./факс: (044) 278-83-90, тел. (044) 284-05-54,
278-82-90; e-mail: minregion@minregion.gov.ua, сайт: www.minregion.gov.ua;
код згідно з ЄДРПОУ 37471928

№ _____ на № _____ від _____

Державна регуляторна служба України

Відповідно до пункту 4 Положення про Міністерство розвитку громад та територій України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2014 року № 197 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 25 вересня 2019 року № 850), та з метою оптимізації нормативно-правових актів у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів Міністерством розвитку громад та територій України розроблено проект наказу «Про затвердження Змін до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів» (далі – проект наказу).

Просимо розглянути та погодити проект наказу в установлений законодавством термін.

Додатки:

1. Проект наказу на 34 арк.
2. Порівняльна таблиця на 36 арк.
3. Пояснювальна записка на 3 арк.
4. Аналіз регуляторного впливу на 15 арк.
5. Повідомлення про оприлюднення на 2 арк.

Заступник Міністра

Наталія ХОЦЯНІВСЬКА

Старцева Світлана
Сеніна Юлія
Тел. (044) 207-1-814



МІНРЕГІОН
№7/11.3/13145-20 від 30.07.2020
1720948



Підписано ЕЦП
Хоцянівська Наталія Володимирівна
30.07.2020 17:38

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проекту наказу Міністерства розвитку громад та територій України «Про затвердження Змін до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів»

I. Визначення проблеми

Відповідно до Положення про Міністерство розвитку громад та територій України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2014 року № 197 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 25 вересня 2019 року № 850), Мінрегіон є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику, зокрема у сфері благоустрою населених пунктів.

Проект наказу Міністерства розвитку громад та територій України «Про затвердження Змін до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів» (далі – регуляторний акт) розроблено Міністерством розвитку громад та територій України відповідно до пункту 5 частини першої статті 7, статей 15 та 28¹ Закону України «Про благоустрій населених пунктів».

З метою встановлення єдиних підходів до розрахунків планових витрат протиожезедних матеріалів, страхового запасу паливно-мастильних матеріалів, необхідної кількості загальної та спеціальної техніки під час підготовки до утримання вулично-дорожньої мережі у зимовий період виникла необхідність внесення змін до наказу Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 17 липня 2013 року № 319 «Про затвердження Методики підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 9 серпня 2013 року за № 1371/23903 (далі – Методика підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду). Методика підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду містить технічні положення щодо визначення необхідності в протиожезедних матеріалах, у спеціалізованій техніці, страхового запасу паливно-мастильних матеріалів.

Проте наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14 лютого 2012 року № 54, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 05 березня 2012 року за № 365/20678, відповідно до пункту 40 Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198, затверджено Технічні правила ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів (далі – Технічні правила), які згідно з пунктами 1.1. та 1.2 застосовуються під час виконання робіт з ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, за винятком автомобільних доріг загального користування, та є обов'язковими для суб'єктів господарювання незалежно від їх форми власності, які виконують роботи з ремонту і утримання вулиць та доріг.

Враховуючи спільний предмет правового регулювання Технічних правил та Методики підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду Мінрегіоном розроблено регуляторний акт, яким передбачається внесення змін до Технічних правил.

Разом з прийняттям регуляторного акта наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 17 липня 2013 року № 319 «Про затвердження Методики підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 9 серпня 2013 року за № 1371/23903, буде визнано таким, що втратив чинність.

На сьогодні загальна протяжність вулично-дорожньої мережі в Україні становить майже 268,0 тис. км., загальною площею – майже 4705,66 млн. кв. м.

При цьому, протяжність мережі з твердим покриттям проїзної частини становить понад 179,7 тис. км (67,05 % загальної протяжності).

Загальна протяжність тротуарів та пішохідних доріжок з твердим покриттям становить 45,0 тис. км, а велосипедних доріжок – майже 407,0 км.

Загальна площа майданів та площ становить понад 10,75 млн. кв.м, автомобільних вуличних паркінгів – 5,3 млн. кв.м, з яких обладнаних інженерними та допоміжними спорудами – понад 3, 4 млн. кв. м.

В Україні експлуатується 12064 мостів та шляхопроводів, з них - 8886 автомобільних мостів, 2395 пішохідних мостів та 783 шляхопроводів. Загальна протяжність мостів та шляхопроводів становить 759,43 км.

У 2019 році кількість підприємств, що працюють у сфері дорожньо-мостового господарства, склала 873 одиниць із загальною чисельністю працівників майже 27,3 тис. осіб., у т.ч. комунальних підприємств – 398, приватних – 246, інших організаційно-правових форм господарювання – 229.

Робота з підготовки до утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період підприємством або балансоутримувачем розпочинається з аналізу підсумків його діяльності в умовах минулої зими. Після цього визначається необхідність в протижелезних матеріалах, у спеціалізованій техніці та визначається страховий запас паливно-мастильних матеріалів.

Основні групи (підгрупи), на які проблеми справляють вплив

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

Проблема, яку пропонується врегулювати в результаті прийняття регуляторного акта, є важливою і не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів, оскільки потребує нормативно-правового врегулювання.

II. Цілі державного регулювання

Проект акта спрямований на розв'язання проблеми, визначеної у попередньому розділі аналізу регуляторного впливу.

Також метою прийняття регуляторного акта є удосконалення нормативно-правових актів у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів та приведення їх у відповідність до чинного законодавства України.

Відповідно до статті 13 Закону України «Про благоустрій населених пунктів» вулично-дорожня мережа належить до об'єктів у сфері благоустрою населених пунктів. Система заходів з утримання вулично-дорожньої мережі повинна бути націлена на

забезпечення умов для безпечного руху автотранспорту, зменшення кількості нещасних випадків, а також безпечного пересування пішоходів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	Спосіб є неприйнятним, оскільки не приведе у відповідність до чинного законодавства нормативно-правові акти у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів та не зменшить їх кількості з одного питання.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Прийняття регуляторного акта забезпечить можливість привести у відповідність до чинного законодавства України нормативно-правові акти у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів та удосконалив їх, встановить зрозуміле загальне регулювання, не примножуючи кількості нормативно - правових актів з одного питання

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	Відсутні	Відсутні Реалізація положень регуляторного акта не потребує додаткових матеріальних чи інших витрат
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Удосконалення нормативно-правової бази, що регулює питання утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів, встановлення зрозумілого загального регулювання, не примножуючи кількості нормативно - правових актів з одного питання	Відсутні, оскільки реалізація положень регуляторного акта не потребує додаткових матеріальних чи інших витрат

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Зниження рівня загрози з урахуванням імовірності виникнення негативних соціальних і матеріальних наслідків від провадження господарської діяльності та можливих технологічних порушень у процесі утримання	Відсутні

	вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період, забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення	
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	-	244	393	236	873
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	28	45	27	100,0

**Примітка: використовуються дані щодо кількості підприємств, що працюють у сфері дорожньо-мостового господарства, за інформацією, наданою структурними підрозділами з питань житлово-комунального господарства обласних та Київської міської державних адміністрацій, відповідно до запиту Мінрегіону.*

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	Відсутні	Для суб'єктів господарювання, які здійснюють підготовку та виконують роботи з утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період, - витрати на розрахунок планових витрат протиожеледних матеріалів, визначення необхідності у спеціалізованій техніці та страхового запасу паливно-мастильних матеріалів
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	- зменшення кількості нормативно-правових актів, що регулюють питання у сфері вулично-дорожньої мережі населених пунктів - створення умов суб'єктам господарювання шляхом стимулювання діяльності відповідно до вимог законодавства; - створення належних правових умов для виконання робіт з утримання і ремонту об'єктів благоустрою; - поліпшення умов захисту і відновлення сприятливого для життєдіяльності людини довкілля під час утримання об'єктів благоустрою; - покращення інженерно-технічного і санітарного стану	Суб'єкти господарювання нестимуть витрати на розрахунок планових витрат протиожеледних матеріалів, страхового запасу паливно-мастильних матеріалів, необхідної кількості загальної та спеціальної техніки під час підготовки до утримання вулично-дорожньої мережі у зимовий період

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	Витрати залишаться без змін
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта, наведені у розрахунках 1 та 2 Тесту малого підприємництва (М-Тест) до регуляторного акта

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	1	Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін не забезпечить досягнення поставленої цілі
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	4	У разі прийняття регуляторного акта повністю будуть виконані задекларовані цілі щодо удосконалення нормативно-правових актів у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів та приведення їх у відповідність до законодавства.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	У разі прийняття регуляторного акта для держави та суб'єктів господарювання вигода полягатиме у вдосконаленні нормативно-правових актів у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів та зменшенні їх кількості	У разі прийняття регуляторного акта суб'єкти господарювання нестимуть витрати на розрахунок планових витрат протиожезедних матеріалів, визначення необхідності у спеціалізованій техніці та страхового запасу паливно-мастильних матеріалів	У разі прийняття регуляторного акта задекларовані цілі будуть досягнуті повною мірою, що повністю забезпечить потребу у вирішенні проблеми, встановить зрозуміле загальне регулювання, не примножуючи кількості нормативно-правових актів з одного питання

Альтернатива 1. Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	У разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін вигоди для держави, суб'єктів господарювання відсутні	У разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін суб'єкти господарювання нестимуть витрати на розрахунок планових витрат протиожедних матеріалів, визначення необхідності у спеціалізованій техніці та страхового запасу паливно-мастильних матеріалів	У разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін проблема продовжуватиме існувати, що не забезпечить досягнення поставленої цілі
--	---	---	---

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію регуляторного акта
Альтернатива 1. Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін	На сьогодні питання утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період регулюється двома нормативно-правовими актами. Залишення існуючої на даний момент ситуації без змін не забезпечить досягнення цілей, оскільки не удосконалив нормативно-правові акти у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів та не забезпечить приведення їх у відповідність до чинного законодавства України. На підставі викладеного можна дійти висновку, що ця альтернатива є неприйнятною	Зовнішні чинники на дію регуляторного акта у разі залишення існуючої на даний момент ситуації без змін відсутні
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Прийняття регуляторного акта забезпечить повною мірою досягнення задекларованих цілей щодо удосконалення нормативно-правових актів у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів та приведення їх у відповідність до законодавства. Тому обраним альтернативним способом вирішення проблеми є розроблення проекту регуляторного акта	Ризики від зовнішніх чинників відсутні

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

1. Механізм дії регуляторного акта.

Основним механізмом для розв'язання визначеної проблеми є прийняття проекту регуляторного акта та фактична реалізація його положень шляхом доповнення Технічних правил положеннями щодо підготовки вулично-дорожньої мережі населених

пунктів до зимового періоду, які регулюють відносини суб'єктів господарювання в частині утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період.

Разом з прийняттям регуляторного акта наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 17 липня 2013 року № 319 «Про затвердження Методики підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 9 серпня 2013 року за № 1371/23903, буде визнано таким, що втратив чинність.

2. Організаційні заходи, які необхідно здійснити.

Забезпечення інформування суб'єктів господарювання у сфері утримання об'єктів дорожньо-мостового господарства про вимоги регуляторного акта, шляхом його оприлюднення на офіційному веб-сайті Мінрегіону.

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії регуляторного акта не прогнозується.

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

Виконання вимог регуляторного акту залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги, оцінюється вище середнього.

Питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, перевищує 10 відсотків. Здійснено розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва. Тест малого підприємництва (М-Тест) додається.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Термін дії регуляторного акту не обмежений у часі, оскільки він регулює відносини, які мають перманентний характер.

Зміна терміну дії акта можлива в разі зміни правових актів, на вимогах яких базується регуляторний акт.

Термін набрання чинності регуляторного акту – відповідно до законодавства після його офіційного оприлюднення.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акту

Показниками результативності регуляторного акта є:

розмір додаткових надходжень до державного та місцевих бюджетів, пов'язаних із дією регуляторного акта – не передбачається;

кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія регуляторного акта – 873 суб'єкти господарювання, що здійснюють діяльність у сфері утримання об'єктів дорожньо-мостового господарства;

рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень регуляторного акта – вище середнього, оскільки повідомлення про оприлюднення, аналіз регуляторного впливу та проект регуляторного акта розміщено на офіційному веб-сайті Мінрегіону;

розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог регуляторного акта – не буде змінюватися у зв'язку із прийняттям проекту наказу.

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

Стосовно регуляторного акту Мінрегіоном буде здійснюватися базове, повторне та періодичне відстеження його результативності в строки, установлені статтею 10 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності». Зокрема:

базове відстеження результативності здійснюватиметься після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього регуляторного акта.

повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років після набрання ним чинності.

періодичне відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься один раз на три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснюватися за допомогою статистичного методу, виконавцем якого є Мінрегіон

Заступник Міністра

В'ячеслав НЕГОДА

_____ 2020 р.

ТЕСТ малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено Мінрегіоном у період з 15 квітня 2019 р. по 11 жовтня 2019 р.

Порядковий номер	Вид консультації (публічні консультації прямі (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прямі (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1.	Запит Мінрегіону до обласних та Київської міської державних адміністрацій	всі регіони	Надана інформація по суті запиту
2.	Телефонні розмови	Структурні підрозділи з питань житлово-комунального господарства обласних та Київської міської державних адміністрацій	Обговорено проблемні питання у сфері благоустрою та вироблення дієвих шляхів їх розв'язання

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 629 (одиниць), у тому числі малого підприємництва 393 (одиниць) та мікропідприємництва 236 (одиниць);

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив: 45 % та мікропідприємництва – 27 %.

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				

1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) Формула: кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці	----	---	---
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування Формула: прямі витрати на процедури перевірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість процедур обліку за рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва	---	---	---
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали) Формула: оцінка витрат на експлуатацію обладнання (витратні матеріали та ресурси на одиницю обладнання на рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва	5064 грн. (((38,25 л x 28 грн.)+(15 тон x 97,4 грн.)) x 2 машини)	5064 грн. (((38,25 л x 28 грн.)+(15 тон x 97,4 грн.)) x 2 машини)	25320 грн. (((38,25 л x 28 грн.)+(15 тон x 97,4 грн.)) x 2 машини x 5 років)
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) Формула: оцінка вартості процедури обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) X кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва	1500 грн. (750 грн. x 2 машини)	2000 грн. (1000 грн. x 2 машини)	9000 грн. (900 грн. x 2 машини x 5 років)

5	Інші процедури (уточнити), гривень	---	---	---
6	Разом, гривень Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	6564	7064	34320
7	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	629		
8	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)	4128756	4443256	21587280
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата - 8882/22/8, де 8882 грн. – середньомісячна заробітна плата штатних працівників інших видів послуг у січні – червні 2019 року; 22 дні – середньомісячна кількість робочих днів; 8 год. – тривалість робочого часу на день)	100,0 грн (2,0 год. x 50,0грн.)	---	100,0 грн.
10	Процедури організації виконання вимог регулювання Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна	2000,0 грн. (40,0 год. x 50,0грн. x 1)	---	2000,0 грн.

	кількість внутрішніх процедур			
11	Процедури офіційного звітування Формула: витрати часу на отримання інформації про порядок звітування щодо регулювання, отримання необхідних форм та визначення органу, що приймає звіти та місяця звітності + витрати часу на заповнення звітних форм + витрати часу на передачу звітних форм (окремо за засобами передачі інформації з оцінкою кількості суб'єктів, що користуються формами засобів – окремо електронна звітність, звітність до органу, поштовим зв'язком тощо) + оцінка витрат часу на корегування (оцінка природного рівня помилок) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість оригінальних звітів X кількість періодів звітності за рік	350 грн. (7 год. x 50 грн.)	420 грн. (7 год. x 60 грн.)	700 грн. (7 год. x 100 грн.)
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок Формула: витрати часу на забезпечення процесу перевірок з боку контролюючих органів X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість перевірок за рік	2800 грн. (56 год. x 50 грн.)	3360 грн. (56 год. x 60 грн.)	14400 грн. (144 год. x 100 грн.)
13	Інші процедури (уточнити)	---	---	---
14	Разом, гривень Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	5250,0	3780	17200,0
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	629	629	629
16	Сумарно, гривень Формула:	3302250	2377620	10818800,0

	відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)			
--	--	--	--	--

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Розрахунок вартості адміністрування регулювання здійснюється для органів місцевого самоврядування:

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	2	50 грн./год	1	629 од.	62900
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:	3	50 грн./год	2	629 од.	188700
камеральні	3	50 грн./год	2	629 од.	188700
виїзні					
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого	0,5	50 грн./год	1	94 од. орієнтовно 15% від кількості суб'єктів	2350

акта про порушення вимог регулювання					
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	0,5	50 грн./год	1	94 од. орієнтовно 15% від кількості суб'єктів	2350
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	0,5	50 грн./год	1	9 од. орієнтовно 10% від кількості суб'єктів щодо яких прийнято рішення про порушення	225
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	8 год.	50 грн./год	1	629	251600
7. Інші адміністративні процедури (виклик платника, складання листа)	—	—	—	—	—
Разом за рік	X	X	X	X	508125
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	2540625

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1	Оцінка "прямих" витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	4128756	21587280
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо	3302250	10818800

	виконання регулювання та звітування		
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	7431006	32406080
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	508125	2540625
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	7939131	34946705

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

**до проекту наказу Міністерства розвитку громад та територій України
«Про затвердження Змін до Технічних правил ремонту і утримання вулиць
та доріг населених пунктів»**

1. Резюме

Метою прийняття проекту наказу Міністерства розвитку громад та територій України «Про затвердження Змін до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів» (далі – проект акта) є удосконалення та приведення нормативно-правових актів у відповідність до чинного законодавства України.

2. Проблема, яка потребує розв'язання

Відповідно до пункту 40 Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198, наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14 лютого 2012 року № 54 затверджені Технічні правила ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 05 березня 2012 року за № 365/20678 (далі – Технічні правила), які згідно з пунктами 1.1. та 1.2 застосовуються під час виконання робіт з ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, за винятком автомобільних доріг загального користування, та є обов'язковими для суб'єктів господарювання незалежно від їх форми власності, які виконують роботи з ремонту і утримання вулиць та доріг.

Враховуючи спільний предмет правового регулювання Технічних правил та Методики підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду Мінрегіоном розроблено проект акта, яким передбачається внесення змін до Технічних правил.

Разом з прийняттям проекту акта наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 17 липня 2013 року № 319 «Про затвердження Методики підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 9 серпня 2013 року за № 1371/23903, буде визнано таким, що втратив чинність.

3. Суть проекту акта

Проект акта удосконалює та оптимізує нормативно-правові акти у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів.

4. Вплив на бюджет

Реалізація проекту акта не потребує додаткових витрат із державного чи місцевого бюджетів.

5. Позиція заінтересованих сторін

Проект акта не має впливу на ключові інтереси заінтересованих сторін.

Проект акта не надсилався на розгляд Наукового комітету Національної ради України з питань розвитку науки і технології, оскільки він не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

Проект акта потребує погодження із Всеукраїнською асоціацією органів місцевого самоврядування «Асоціація міст України», Спільним представницьким органом сторони роботодавців на національному рівні, Спільним представницьким органом репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок на національному рівні.

Для громадського обговорення проект акта розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства розвитку громад та територій України (<http://www.minregion.gov.ua/>).

6. Позиція заінтересованих органів

Проект акта потребує погодження з Міністерством охорони здоров'я України, Міністерством інфраструктури України, Міністерством захисту довкілля та природних ресурсів України, Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерством внутрішніх справ України, Державною службою України з надзвичайних ситуацій, Державним агенством автомобільних доріг України та Національною поліцією України.

Проект акта є регуляторним актом та потребує погодження із Державною регуляторною службою України.

Проект акта не потребує проведення цифрової експертизи та отримання висновку Міністерства цифрової трансформації України про проведення цифрової експертизи, у зв'язку з тим, що він не стосується питань інформатизації, електронного урядування, формування і використання національних електронних інформаційних ресурсів, розвитку інформаційного суспільства, електронної демократії, надання адміністративних послуг або цифрового розвитку.

Проект акта не потребує рішення Антимонопольного комітету України, оскільки не передбачає надання державної допомоги суб'єктам господарювання та відповідно на нього не поширюється дія Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Проект акта підлягає державній реєстрації у Міністерстві юстиції України.

7. Підстава розроблення проекту акта

Проект акта розроблено Мінрегіоном за власною ініціативою відповідно до пункту 8 Положення про Міністерство розвитку громад та територій України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2014 року № 197 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 25 вересня 2019 року № 850), до пункту 5 частини першої статті 7 Закону України «Про благоустрій населених пунктів», пункту 40 Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів,

правил користування ними та охорони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198 та з метою оптимізації нормативно-правових актів у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів.

**Міністр розвитку громад
та територій України**

_____ 2020 р.



Олексій ЧЕРНИШОВ



**МІНІСТЕРСТВО
РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ**

Н А К А З

Від _____

Київ

№ _____

Про затвердження Змін до Технічних правил
ремонту і утримання вулиць
та доріг населених пунктів

Відповідно до пункту 5 частини першої статті 7 Закону України «Про благоустрій населених пунктів», пункту 40 Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198, пункту 4 Положення про Міністерство розвитку громад та територій України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2014 року № 197 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 25 вересня 2019 року № 850), та з метою оптимізації нормативно-правових актів у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Зміни до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, затверджених наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14 лютого 2012 року № 54, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України від 05 березня 2012 року за № 365/20678 (зі змінами), що додаються.

2. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 17 липня 2013 року № 319 «Про затвердження Методики підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 9 серпня 2013 року за № 1371/23903.

3. Департамент житлової політики та благоустрою (Старцева С.) разом з Юридичним департаментом (Чепелюк О.) забезпечити в установленому порядку подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Хоцянівську Н.

Міністр



Олексій ЧЕРНИШОВ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства розвитку громад
та територій України

_____ 2020 року № _____

Зміни

до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів

1. Пункт 1.3. розділу I викласти в такій редакції:

«1.3. Наведені в цих Технічних правилах терміни вживаються у такому значенні:

директивний час – час, установлений спеціалізованим організаціям для ліквідації ожеледиці і очищення проїзної частини від снігу після припинення снігопаду, завірюхи або утворення (виявлення) ожеледиці;

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

дорожній одяг – одно- або багат шарова конструкція проїзної частини автомобільної дороги, яка сприймає навантаження від транспортних засобів і передає його на ґрунт земляного полотна;

дорожньо-кліматична зона – район з однорідними кліматичними умовами, що впливають на роботи з ремонту та утримання вулиць та доріг населених пунктів;

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

дренаж – природне або штучне відведення поверхневих та підземних вод природними водотоками чи за допомогою штучних споруд;

експлуатаційне утримання – комплекс заходів щодо технічного нагляду, догляду та утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів;

зимовий період – період року, який залежить від розташування населеного пункту на території України, що характеризується низькою температурою повітря, снігопадами, хуртовинами, сніговими відкладеннями, ожеледицею;

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

лоток водовідвідний – збірна конструкція для збирання та відведення поверхневих стічних вод у складі систем дощової (зливної) каналізації;

міжремонтний строк служби дорожнього одягу – період в роках від здачі вулиці (дороги) в експлуатацію до першого капітального (поточного) ремонту або між суміжними капітальними (поточними) ремонтами;

несприятливі погодні умови – погодні умови, за яких не дозволяється виконання окремих видів дорожніх робіт відповідно до вимог нормативних документів, що регламентують їх проведення;

ожеледиця (ожеледь) – шар льоду чи зледенілого снігу, що утворюється на охолодженій вулично-дорожній мережі внаслідок замерзання атмосферних опадів або талої води;

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

площа водозбору — площа поверхні, з якої поверхневі стічні води потрапляють у систему дощової (зливної) каналізації;

поверхневі стічні води — стічні води, що утворюються внаслідок випадіння атмосферних опадів (дощу і танення снігу чи льоду), а також поливання/зрошення зелених насаджень, поливання або миття покриттів тротуарів, проїжджої частини автомобільних доріг і вулиць на сельбищних територіях населених пунктів та території об'єктів господарювання;

ремонтна карта — місце ремонту покриття, що обмежене прямими лініями, паралельними і перпендикулярними до осі дороги, та захоплює непошкоджене покриття на ширину 3 – 5 сантиметрів;

профілактична (превентивна) обробка проїзної частини — обробка проїзної частини перед початком снігопаду при отриманні попередження від метеорологічної служби про загрозу виникнення снігопаду з метою уникнення накатів та ожеледиці;

система дощової (зливної) каналізації — система каналізації, що складається з комплексу мереж і інженерних споруд (елементів благоустрою) для приймання, відведення та очищення поверхневих стічних вод;

сніговий накат — ущільнення (трамбування) снігу колесами транспортних засобів;

страховий запас паливно-мастильних матеріалів — запас паливно-мастильних матеріалів, необхідний для безперебійного виконання робіт з утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період у максимально складних погодних умовах;

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

технічний огляд – захід, який виконують з метою спостереження за станом вулиць та доріг у встановлені строки;

утримання вулично-дорожньої мережі у зимовий період – комплекс заходів щодо забезпечення безпечного та безперебійного руху на вулицях, дорогах, місцевих проїздах, тротуарах у зимовий період, що включає захист вулично-дорожньої мережі від сніжних заметів, боротьбу з ожеледицею та очищення від снігу;

штучна споруда вулично-дорожньої мережі – інженерна споруда, яка призначена для руху транспортних засобів і пішоходів через перешкоди.

Розміри, форма та розміщення дорожніх знаків повинні відповідати положенням постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 «Про Правила дорожнього руху» (далі – Правила дорожнього руху) та ДСТУ 4100:2014 «Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування».

Розміри, форма та колір дорожньої розмітки повинні відповідати положенням Правил дорожнього руху та ДСТУ 2587:2010 «Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні умови. Методи контролювання. Правила застосування».

Інші терміни вживаються у значеннях, наведених у законах України «Про благоустрій населених пунктів», «Про автомобільні дороги», «Про регулювання містобудівної діяльності» та Правилах дорожнього руху.».

2. Розділ V викласти в такій редакції:

«V. Утримання вулиць та доріг у зимовий період

5.1. Робота з підготовки до утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період суб'єктами господарювання розпочинається з аналізу підсумків його діяльності в умовах минулої зими.

5.2. Усі роботи, виконувані у зимовий період, поділяються на такі групи: снігоочищення, видалення снігу та сколу, боротьба із слизькістю доріг, ліквідація ожеледі.

5.3. При інтенсивності руху транспортних засобів менш ніж 120 автомобілів на годину із розрахунку на кожен смугу руху, а також під час снігопадів інтенсивністю до 5 мм/год (за висотою шару неущільненого снігу) снігоочищення проводять тільки плужно-щітковими снігоочисниками без застосування хімічних реагентів. Очищення проїзної частини починають не пізніше, ніж через 0,5 години після початку снігопаду і повторюють через кожні 1,5 - 2 години в міру накопичення снігу. Після закінчення снігопаду виконують завершальні роботи - сніг згрібають та підмітають.

5.4. При середній за добу інтенсивності руху транспортних засобів більше ніж 120 автомобілів на годину із розрахунку на кожен смугу застосовують комбінований спосіб снігоочищення засобами механізації та хімічних реагентів – механохімічний.

5.5. Процес механохімічного способу снігоочищення складається із циклів технологічних етапів. Кількість циклів залежить від тривалості снігопаду. Тривалість етапів механохімічного способу снігоочищення наведено у додатку 4 до цих Технічних правил, де в чисельнику зазначена тривалість етапів у разі використання кристалічних реагентів, в знаменнику – у разі використання піскосоляної суміші. Цикли снігоочищення повторюють у такому порядку:

а) витримування (відрізок часу від початку снігопаду або від закінчення попереднього етапу) до моменту внесення технологічних матеріалів у сніг;

б) обробка дорожнього покриття розкидачами технологічних матеріалів (хімічними реагентами або піскосоляною сумішшю, далі – ПСС);

в) інтервал (припинення робіт, поки на обробленому покритті накопичуються і перемішуються сніг, снігосольова суміш, снігопісчана суміш);

г) згрібання та підмітання снігу та сумішей (плужно-щітковими снігоочисниками).

5.6. Вулиці та дороги, що мають більше 2 смуг руху у кожному напрямку, можуть оброблятися одночасно кількома розкидачами.

5.7. Згрібання і підмітання вулиць та доріг, що мають по одній смузі руху у кожную сторону або дві смуги при односторонньому русі, виконує один плужно-щітковий снігоочисник, при більшій ширині – колона плужно-щіткових снігоочисників, кількість яких повинна забезпечити очищення половини проїзної частини за одне проходження, а на вулицях та дорогах з одностороннім рухом – очищення всієї ширини проїзду.

5.8. Протиожеледні матеріали розподіляють рівномірно по поверхні покриття відповідно до необхідних норм витрат. Усереднені норми розподілення чистих хлоридів наведено в додатку 5 до цих Технічних правил.

5.9. На вулицях та дорогах, де снігоочищення покриття проводять із застосуванням хімічних реагентів, сніг складують тільки на проїзній частині.

5.10. Під час снігопадів інтенсивністю понад 30 мм/год сніг слід згрібати та підмітати окремо – спочатку згрібання плугом (щітки підняті), потім підмітання щітками після припинення снігопаду. Роздільне згрібання і підмітання снігу проводять також, коли снігоочищення складається з двох і більше циклів.

5.11. Після згрібання снігу з проїзної частини, у тому числі під час витримування та інтервалів, наведених у додатку 4 до цих Технічних правил, слід здійснювати розчищення снігових валів на:

- а) перехрестях;
- б) пішохідних переходах – на довжину, що дорівнює ширині переходу, але не менше ніж на 5 м;
- в) зупинках громадського транспорту – на довжину не менше ніж 45 м для одиночних і 65 м для зчленованих тролейбусів та автобусів, у тому числі на довжину не менше ніж 10 м в напрямку руху після встановленого дорожнього знака, що вказує місце зупинки громадського транспорту;
- г) в'їздах у двори та внутрішньоквартальних проїздах.

Розчищення снігового валу слід виконувати повністю до самого бордюру.

5.12. На вулицях та дорогах, з яких сніг не передбачається вивозити на снігозвалище, снігові вали слід повністю розчищати над зливоприймальними колодзями.

5.13. Заборонено переміщувати сніг з проїзної частини на тротуари, смуги та ділянки зелених насаджень, а також скидати його у водойми.

5.14. Якщо снігові вали заважають рухові тролейбусів та автобусів або спричиняють умови, коли пропускна здатність звуженої валами проїзної частини менша за інтенсивність транспортного потоку, необхідно вивезти сніг не пізніше ніж за 2 – 4 доби після закінчення формування валів.

5.15. До початку формування снігових валів під навантаження мають бути закінчені роботи з очищення тротуарів, які межують з проїзною частиною, сніг з яких скидають до лотка.

5.16. Самоскиди, які використовують для вивезення снігу з вулиць та доріг, повинні мати нарощувані борти.

5.17. Очищення покриття від шару снігово-льодового накату або льоду за умови відсутності снігопаду виконують у такій послідовності:

а) при температурі повітря до мінус 10 град.С обробка технічною сіллю за нормою розподілення 15 – 30 г/кв.м;

б) при температурі повітря від мінус 11 град.С до мінус 15 град.С покриття обробляють ПСС за норми розподілення технічної солі 70 г/кв.м. Після розподілу ПОМ необхідно зробити витримку до тих пір, поки відкладення унаслідок часткового їх плавлення не розпушиться в результаті дії коліс автомобілів. Розпушену масу, що утворилася, сколюють та зсовують автогрейдером;

в) при температурі атмосферного повітря нижче мінус 15 град.С покриття обробляють ПСС з мінімальним вмістом солі (5 %) за норми розподілення 150 400 г/кв.м, повторну і подальші обробки покриттів здійснюють при зсуві 50 % фрикційних матеріалів з проїзної частини.

5.18. Для боротьби з ожеледицею у місцях із найбільш напруженим рухом, на аварійно-небезпечних ділянках, на крутих спусках, перед

залізничними переїздами та на інших ділянках за інформацією уповноваженого підрозділу Національної поліції може бути застосовано профілактичне оброблення, яке запобігає утворенню ожеледиці. Профілактичне оброблення дорожнього покриття слід здійснювати за 1 – 2 години до виникнення ожеледиці (прогнозованої попереджувальними метеозведеннями).

5.19. Під час профілактичного оброблення норма посипання реагентів - 15 20 г/кв.м, норма посипання ПСС – 200 – 300 г/кв.м. На спусках, зупинках громадського транспорту, перехрестях та інших місцях, де може виникати необхідність екстреного гальмування, норма оброблення може бути доведена до 500 г/кв.м. Оброблення повторюють через 2 – 3 години, якщо зберігається льодова плівка.

5.20. Застосування хімічних реагентів під час зимового утримання вулиць та доріг з цементно-бетонним покриттям дозволено лише після 1,5 року з моменту закінчення його будівництва, якщо в цементних бетонах використовувалися повітрозалучаючі добавки, а за їх відсутності – після 3-х років.

5.21. Використання хімічних реагентів під час зимового утримання вулиць та доріг здійснюють з урахуванням граничних температур (в град.С). Граничні температури застосування хімічних реагентів наведено у додатку 6 до цих Технічних правил, нижче яких застосування хімічних реагентів малоефективне.

5.22. З метою зниження корозійної агресивності в хімічні реагенти вводять інгібітори. Норми введення інгібіторів в хімічні реагенти наведено у додатку 7 до цих Технічних правил.

Хлористий кальцій фосфатований (далі – ХКФ) інгібовано у процесі виготовлення, тому його використовують без додавання інгібіторів.

5.23. ПСС з хлористим натрієм (технічною сіллю) у кількості 3 – 8% від маси використовують, якщо температура повітря не нижча за мінус 20 град.С.

Якщо температура нижча мінус 20 град.С, використовують суміш піску з хлористим кальцієм або хлористим магнієм.

5.24. У піску, який використовують для обробки дорожнього покриття взимку (у чистому вигляді або у суміші з хімічними реагентами), крупність частинок матеріалу не повинна перевищувати 6 мм, а вміст глинистих або мулових домішок – не більше 3%.

5.25. Вдень очищення тротуарів та внутрішньоквартальних проїздів починають після проходження певного інтервалу часу. Інтервал часу від початку снігопаду до очищення тротуарів та внутрішньоквартальних проїздів вдень наведено у додатку 8 до цих Технічних правил.

Якщо снігопад триває, снігоочищення повторюють з таким самим періодом.

Сніг, який щойно випав, не прибирають вночі (від 22 до 6 години), оскільки в цей час він практично не ущільнюється.

5.26. Сніг з тротуарів згрібають на проїзну частину або внутрішньоквартальний проїзд, якщо між ними немає загорожі або роздільної смуги з зеленими насадженнями. Закінчують його згрібати до початку формування під навантаження снігового валу в лотку проїзної частини, а коли сніговий вал формується посередині проїзної частини вулиці або з лівого боку одностороннього проїзду – до останнього проходження плужно-щіткових снігоочисників.

5.27. Якщо сніг з тротуарів неможливо згрібати у лоток проїзної частини, снігову масу переміщують у бік, віддалений від проїзної частини, і складують на газоні.

5.28. Якщо ширина тротуару становить більш ніж 5 м, сніг згрібають і підмітають на його середину, формують у вал і навантажують у самоскиди для вивезення на снігозвалище.

5.29. Сніг з внутрішньоквартальних проїздів згрібають до віддаленого від будинку бордюру. Можливе перекидання снігу на газон, якщо покриття не оброблювалось хімічними реагентами.

5.30. На тротуарах і внутрішньоквартальних проїздах слід використовувати пісок без домішок солі.

В окремих випадках зледенілі або покриті снігово-льодовим накатом внутрішньоквартальні проїзди допускається посипати ПСС з трипроцентним вмістом солі, при цьому вона не повинна потрапляти на територію зелених насаджень. У цих випадках сніг необхідно складувати тільки на проїзди.

5.31. Тротуари та внутрішньоквартальні проїзди обробляють піском за нормою посипання 200 – 300 г/кв.м. На зупинках громадського транспорту, ділянках з уклонами та сходами, ділянках перед громадськими та побутовими об'єктами, закладами охорони здоров'я та дитячими закладами норму посипання збільшують до 400 – 500 г/кв.м.

Обробка покриття має бути закінчена протягом 1 – 1,5 години після початку утворення слизькості покриття.

5.32. Якщо взимку тривалий час стоїть суха погода і на дорожніх покриттях відсутні снігово-льодові відкладення, можливе їх підмітання. При цьому застосувати систему мокрого знепилювання робочої зони підмітально-прибиральних машин можна лише при плюсовій температурі повітря.

5.33. Механізоване прибирання залишків технологічних матеріалів, які застосовують для боротьби із зимовою слизькістю доріг, проводять автогрейдером, навантажувачем і підмітально-прибиральною або (при плюсовій температурі повітря) поливально-мийною машиною.

5.34. Необхідна кількість спеціалізованої техніки для утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період (снігоочисників, розподільовачів ПОМ, снігонавантажувачів, самоскидів) (далі – прибиральні машини) визначається з урахуванням розрахункових об'ємів робіт із утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період (далі – прибиральні роботи) та експлуатаційної продуктивності машин. При цьому передбачається, що снігонавантажувачі задіяні для виконання розрахункових об'ємів робіт протягом усієї робочої зміни чи довшого часу (півтори чи дві робочі зміни), а плужно-щіткові снігоочисники і розподільовачі

ПОМ – лише протягом директивного часу, регламентованого технологією утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період.

При отриманні дробових значень необхідна кількість прибиральних машин округлюється до цілих у бік збільшення.

5.35. Обсяг робіт розраховується виходячи з максимально складних погодних умов виконання прибиральних робіт, характерних для даного населеного пункту, коли експлуатаційна продуктивність прибиральних машин найнижча. При цьому потрібна кількість плужно-щіткових снігоочисників і розподільовачів ПОМ розраховується окремо для виконання прибиральних робіт на вулично-дорожній мережі і в зонах, де робоча швидкість прибиральних машин обмежена (вузькі вулиці з інтенсивним рухом транспорту і пішоходів, тротуари, зупинки громадського транспорту). Загальна кількість плужно-щіткових снігоочисників (або розподільовачів ПОМ) визначається як сума кількості машин, що використовується для виконання прибиральних робіт на вулицях та вулично-дорожній мережі і в зонах, де робоча швидкість цих машин обмежена.

5.36. Директивний час виконання окремих видів прибиральних робіт приймається за даними, наведеними у таблиці 1 додатка 20 до цих Технічних правил.

5.37. Необхідна кількість розподільовачів ПОМ (M^P) для виконання роботи протягом директивного часу визначається за формулою:

$$M^P = \sum_{i=1}^n M_{Pi}, \quad (5.1)$$

де n – кількість типів розподільовачів ПОМ;

M_{Pi} – необхідна кількість розподільовачів ПОМ i -го типу.

Необхідна кількість розподільовачів ПОМ i -го типу (M_{Pi}) визначається за формулою:

$$M_{Pi} = \frac{S_{Pi}}{П_{Pi} \times T_{дв} \times K_{е.п}}, \quad (5.2)$$

де S_{Pi} – площа покриття, що підлягає обробленню ПОМ розподільниками i -го типу, тис. кв. м;

Π_{Pi} – експлуатаційна продуктивність розподільника ПОМ i -го типу, тис. кв. м за годину;

T_{dur} – директивний час розподілення ПОМ, год.;

$K_{в.п.}$ – коефіцієнт випуску розподільників ПОМ на лінію; приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил.

5.38. Експлуатаційна продуктивність (Π_{Pi}) розподільників ПОМ i -го типу визначається за формулою:

$$\Pi_{Pi} = V_p \times B_{Pi} \times K_{в.п.} \times \left(1 - \frac{t_{zi}}{t_{oi} + t_{zi}}\right), \quad (5.3)$$

де V_p – робоча швидкість руху розподільника ПОМ, км/год.; повинна становити 25 – 30 км/год., а під час роботи на вузьких вулицях з інтенсивним рухом транспорту і пішоходів, на тротуарах, а також у зоні зупинок громадського транспорту – 10 – 15 км/год.;

B_{Pi} – ширина оброблення розподільником ПОМ i -го типу, м; приймають за даними інструкцій з експлуатації прибиральної машини

$K_{вик}$ – коефіцієнт використання розподільників ПОМ на лінії приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

t_{zi} – час завантаження розподільника ПОМ i -го типу, год.;

t_{oi} – час обробки покриття ПОМ розподільником ПОМ i -го типу при одному завантаженні бункера машини, год.

Час завантаження розподільника ПОМ i -го типу (t_{zi}) визначається за формулою:

$$t_{zi} = t_{Hi} + \frac{2 \times L_s}{V_{прп}}, \quad (5.4)$$

де t_{Hi} – тривалість навантаження ПОМ до бункера розподільника ПОМ i -го типу, год.; залежить від корисної місткості бункера;

L_{ϵ} – відстань від місця роботи прибиральної машини до бази ПОМ, км;

$V_{\text{прп}}$ – транспортна швидкість руху розподільовачів ПОМ, км/год.;
приймається за даними, наведеними в таблиці 3 додатка 20 до цих Технічних правил, з урахуванням середньої відстані між перехрестями вулично-дорожньої мережі.

Середня відстань від місця роботи розподільовачів до бази ПОМ (L_{ϵ}) визначається середньою відстанню від бази матеріалів до геометричних центрів міських територій, що обслуговуються кожною базою ПОМ.

Час обробки покриття ПОМ розподільовачем ПОМ i -го типу при одному завантаженні бункера машини (t_{oi}) визначають за формулою:

$$t_{oi} = 1000 \times M_{Ki} \times \frac{\rho}{q_n \times B_{pi} \times V_p}, \quad (5.5)$$

де M_{Ki} – корисна місткість бункера розподільовача ПОМ i -го типу, куб. м; приймається за даними інструкції з експлуатації прибиральної машини;

ρ – щільність ПОМ, т/куб. м; щільність чистих кристалічних хімічних реагентів приймають рівною 1,15 – 1,25, лускоподібних – 0,6 – 0,7, піску і піскосоляної суміші – 1,35 – 1,60 т/куб. м.

q_n – щільність посипання, г/кв. м; приймається за даними, наведеними в додатку 5 до цих Технічних правил.

B_{pi} – ширина оброблення розподільовачем ПОМ i -го типу, м;

V_p – робоча швидкість руху розподільовача ПОМ, км/год.

5.39. Необхідна кількість плужно-щіткових снігоочисників (M^o) для виконання роботи протягом директивного часу визначається за формулою:

$$M^o = \sum_{i=1}^m M_{oi}, \quad (5.6)$$

де m – кількість типів плужно-щіткових снігоочисників;

M_{oi} – необхідна кількість плужно-щіткових снігоочисників i -го типу.

Необхідна кількість плужно-щіткових снігоочисників i -го типу (M_{oi}) визначається за формулою:

$$M_{oi} = \frac{S_{oi}}{P_{oi} \times T_{дир} \times K_{в.п.}}, \quad (5.7)$$

де S_{oi} – площа покриття, що підлягає очищенню плужно-щітковими снігоочисниками i -го типу, тис. кв. м;

P_{oi} – експлуатаційна продуктивність плужно-щіткового снігоочисника i -го типу, тис. кв. м за годину;

$T_{дир}$ – директивний час очищення поверхні від снігу, год.;

$K_{в.п.}$ – коефіцієнт випуску плужно-щіткових снігоочисників на лінію; приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил.

5.40. Експлуатаційна продуктивність плужно-щіткових снігоочисників i -го типу (P_{oi}) визначається за формулою:

$$P_{oi} = V_o \times B_{oi} \times K_{Bi} \times K_{вик}, \quad (5.8)$$

де V_o – робоча швидкість руху снігоочисників, км/год.; для плужно-щіткових снігоочисників на міських вулицях не повинна перевищувати 20 км/год, а під час роботи на вузьких вулицях з інтенсивним рухом транспорту і пішоходів, на тротуарах, а також у зоні зупинок громадського транспорту – 10 – 15 км/год.

B_{oi} – ширина смуги, що очищується, плужно-щіткового снігоочисника i -го типу, м;

K_{Bi} – коефіцієнт перекриття смуги, що очищується, для плужно-щіткового снігоочисника i -го типу;

$K_{вик}$ – коефіцієнт використання плужно-щіткових снігоочисників на лінії; приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил.

Ширина смуги, що очищується, плужно-щіткового снігоочисника i -го типу (B_{oi}) визначається як ширина відвалу снігоочисника i -го типу з урахуванням кута його установки за формулою:

$$B_{oi} = d_i \times \sin \alpha, \quad (5.9)$$

де d_i – ширина відвалу плужно-щіткового снігоочисника i -го типу, м;

α – кут між відвалом та повздовжньою віссю смуги, що очищується.

Коефіцієнт перекриття смуги, що очищується, для плужно-щіткового снігоочисника i -го типу (K_{Bi}) визначається, виходячи з ширини смуги, що очищується, та ширини перекриття, за формулою:

$$K_{Bi} = \frac{B_{oi} - B_{\Pi}}{B_{oi}}, \quad (5.10)$$

де B_{oi} – ширина смуги, що очищується, плужно-щіткового снігоочисника i -го типу, м;

B_{Π} – ширина перекриття, м; повинна становити 0,3 – 0,5 м.

5.41. Необхідна кількість снігоавантажувачів (M^H) визначається за формулою:

$$M^H = \sum_{i=1}^j M_{Hi}, \quad (5.11)$$

де j – кількість типів снігоавантажувачів;

M_{Hi} – необхідна кількість снігоавантажувачів i -го типу.

Необхідна кількість снігоавантажувачів i -го типу (M_{Hi}) визначається добовим обсягом робіт за формулою:

$$M_{Hi} = \frac{Q_{Hi}}{\Pi_{Hi} \times K_{3M} \times K_{e.n}}, \quad (5.12)$$

де Q_{Hi} – максимальний добовий обсяг прибиральних робіт снігоавантажувачів i -го типу, тис. куб. м/доб;

Π_{Hi} – експлуатаційна продуктивність снігоавантажувача i -го типу, тис. куб. м за зміну;

K_{3M} – коефіцієнт змінності; приймають за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

$K_{e. n.}$ – коефіцієнт випуску снігоавантажувачів на лінію; приймають за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил.

5.42. Максимальний добовий обсяг прибиральних робіт снігоавантажувачів i -го типу (Q_{Hi}) визначається, виходячи з площі покриття, сніг з якої потрібно прибрати з використанням снігоавантажувачів i -го типу, за формулою:

$$Q_{Hi} = \frac{h_m \times K_{уц} \times S_{Hi}}{T}, \quad (5.13)$$

де h_m – максимальна товщина шару снігу, що випав за добу, мм; приймається за даними, наведеними у колонці 13 додатка 19 до цих Технічних правил;

$K_{уц}$ – коефіцієнт ущільнення снігу, 0,33 – 0,4;

S_{Hi} – площа покриття, сніг з якої потрібно прибрати з використанням снігоавантажувачів i -го типу, тис. кв. м;

T – строк вивезення снігу з вулиць, діб; приймається згідно з пунктом 5.15 розділу V цих Технічних правил.

5.43. Експлуатаційна продуктивність снігоавантажувачів i -го типу (Π_{Hi}) визначається за формулою:

$$\Pi_{Hi} = 0,001 \times \Pi_{Ti} \times T \times K_{зП} \times K_{вик} \times \left(1 - \frac{t_0}{t_{Hi} + t_0}\right), \quad (5.14)$$

де Π_{Ti} – технічна продуктивність снігоавантажувачів i -го типу, куб. м/год.; приймається за даними інструкцій з експлуатації машин;

T – тривалість робочої зміни, год.;

$K_{зП}$ – коефіцієнт зниження продуктивності снігоавантажувача; приймається за даними, наведеними в таблиці 4 додатка 20 до цих Технічних правил;

$K_{вик}$ – коефіцієнт використання снігоавантажувачів на лінії; приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

t_0 – час припинення роботи снігонавантажувача у разі заміни самоскидів, які надходять під навантаження, хв.;

t_{Hi} – час навантаження снігу до самоскида снігонавантажувачем i -го типу, хв.

Час припинення роботи снігонавантажувача в разі заміни самоскидів, які надходять під навантаження (t_0), залежить від інтенсивності руху транспорту по сусідній смузі (авт./год.) та дорівнює:

при відсутності руху – 0,83, хв.;

при 200 автомобілів за годину – 0,88 хв.;

при 400 автомобілів за годину – 0,97 хв.;

при 600 автомобілів за годину – 1,1 хв.;

при 800 автомобілів за годину – 1,28 хв.

При навантаженні снігу роторним снігонавантажувачем $t_0 = 0$ хв.

Час навантаження снігу до самоскида снігонавантажувачем i -го типу (t_{Hi}) визначається за формулою:

$$t_{Hi} = \frac{60 \times V_{сн}}{\Pi_{Ti} \times K_{зП}}, \quad (5.15)$$

де $V_{сн}$ – об'єм снігу, що навантажують до самоскида (середня місткість кузова самоскидів), куб. м; приймається за даними інструкцій з експлуатації машин (середня місткість кузова самоскидів);

Π_{Ti} – технічна продуктивність снігонавантажувачів i -го типу, куб. м/год.;

$K_{зП}$ – коефіцієнт зниження продуктивності снігонавантажувача.

5.44. Необхідна кількість самоскидів (M^C) визначається за формулою:

$$M^C = \sum_{i=1}^j (k_i M_{Ci}), \quad (5.16)$$

де j – кількість типів снігонавантажувачів;

k_i – кількість снігонавантажувачів i -го типу;

M_{Ci} – необхідна кількість самоскидів для забезпечення безперервної роботи одного снігонавантажувача i -го типу.

Необхідна кількість самоскидів для забезпечення безперервної роботи одного снігонавантажувача i -го типу (M_{Ci}) визначається за формулою:

$$M_{Ci} = 1 + \frac{t_b + \frac{120 \times L_c}{V_{Cmp}}}{t_{Hi} + t_0} \quad (5.17)$$

де t_b – час вивантаження снігу із самоскида, хв.;

L_c – відстань до снігозвалища, км;

V_{Cmp} – транспортна швидкість руху самоскида, км/год.; визначається за даними, наведеними в таблиці 3 додатка 20 до цих Технічних правил, з урахуванням середньої відстані між перехрестями вулично-дорожньої мережі і приймається як для прибиральних машин магістрального типу;

t_{Hi} – час навантаження снігу до самоскида снігонавантажувачем i -го типу, хв.;

t_0 – час припинення роботи снігонавантажувача у разі заміни самоскидів, які надходять під навантаження, хв.

Середня відстань до снігозвалища (L_c) визначається середньою відстанню від снігозвалища до геометричних центрів міських територій, що обслуговуються снігозвалищем.

5.45. Необхідна кількість автогрейдерів і тракторів зі снігоочисним обладнанням, що використовуються для очищення покриття від сніжно-льодового накату або льоду, розраховується аналогічно необхідній кількості плужно-щіткових снігоочисників. При цьому робоча швидкість автогрейдера (або трактора) приймається рівною 5 – 7 км/год.

5.46. Необхідна кількість комбінованих машин, що одночасно виконують роботу зі згрібання снігу та обробки вулично-дорожньої мережі ПОМ, розраховується аналогічно необхідній кількості розподілювачів ПОМ.

5.47. Страховий запас паливно-мастильних матеріалів визначається щодо кожного суб'єкта господарювання, який виконує роботи із утримання вулично-дорожньої мережі населеного пункту у зимовий період.

5.48. Страховий запас паливно-мастильних матеріалів визначається як сума запасу для кожної конкретної прибиральної машини.

5.49. Страховий запас палива визначається окремо для бензину, дизельного палива, зрідженого нафтового газу та стисненого природного газу.

5.50. Страховий запас палива розраховується, виходячи з добових нормативних витрат палива прибиральними машинами. Добові нормативні витрати палива визначаються на основі норм витрат палива, що наведені у таблицях 1 – 3 додатка 21 до цих Технічних правил. Норми витрат газового палива визначаються шляхом коригування норм витрат рідкого палива із застосуванням перевідних коефіцієнтів:

бензин (л/100 км, л/год) – стиснений природний газ – 1:1 (куб. м/100 км, куб. м/год.);

бензин (л/100 км, л/год) – зріджений нафтовий газ (ЗНГ) – 1:1,25 (л/100 км, л/год.).

Норми витрат палива для прибиральних машин, що не наведені у таблицях 1 – 3 додатка 21 до цих Технічних правил, визначаються шляхом проведення контрольних замірів.

5.51. Добові нормативні витрати палива розподільвачами ПОМ (Q^P_H) визначаються за формулою:

$$Q^P_H = K_{3M} \times [0,01 \times (H_{SP} \times S_P + H_{SCP} \times S_{CP}) + H_n \times N], \quad (5.18)$$

де K_{3M} – коефіцієнт змінності розподільвачів ПОМ; приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

H_{SP} – базова лінійна норма витрати палива на пробіг розподільвача ПОМ без виконання роботи, л/100 км; приймається згідно з таблицею 1 додатка 21 до цих Технічних правил;

S_P – усереднений пробіг розподільвача ПОМ без виконання роботи, кілометрів за зміну; визначається згідно з дорожніми листами;

H_{SCP} – норма витрати палива на пробіг розподільювача ПОМ при виконанні роботи, л/100 км; приймається згідно з таблицею 1 додатка 21 до цих Технічних правил;

S_{CP} – усереднений пробіг розподільювача ПОМ при виконанні роботи, кілометрів за зміну; визначається згідно з дорожніми листами;

H_n – норма витрати палива на розкидання одного кузова ПОМ розподільювачем ПОМ, л;

N – усереднена кількість кузовів розкиданих ПОМ розподільювачем ПОМ за зміну; визначається згідно з дорожніми листами.

Норма витрати палива на розкидання одного кузова ПОМ приймається у розмірі 0,97 л.

Добові нормативні витрати палива комбінованими машинами, що одночасно виконують роботу зі згрібання снігу та обробки вулиць ПОМ, визначаються аналогічним чином, як і для розподільювачів ПОМ.

5.52. Добові нормативні витрати палива плужно-щітковими снігоочисниками, автогрейдером і тракторами зі снігоочисним обладнанням (далі – снігоочисники) (Q^O_H) визначаються за формулою:

$$Q^O_H = K_{3M} \times 0,01 \times (H_{SO} \times S_O + H_{SCO} \times S_{CO}), \quad (5.19)$$

де K_{3M} – коефіцієнт змінності снігоочисників; приймається за даними, наведеними у значеннях експлуатаційних коефіцієнтів відповідно до таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

H_{SO} – базова лінійна норма витрати палива на пробіг снігоочисника без виконання роботи, л/100 км; приймається відповідно до таблиці 1 додатка 21 до цих Технічних правил;

S_O – усереднений пробіг снігоочисника без виконання роботи, кілометрів за зміну; визначається згідно з дорожніми листами;

H_{SCO} – норма витрати палива на пробіг снігоочисника при виконанні роботи, л/100 км; приймається відповідно до таблиці 1 додатка 21 до цих Технічних правил;

S_{CO} – усереднений пробіг снігоочисника при виконанні роботи, кілометрів за зміну; визначаються згідно з дорожніми листами.

5.53. Добові нормативні витрати палива снігонавантажувачами (Q^H_H) визначаються за формулою:

$$Q^H_H = K_{3M} \times (H_{SH} \times T_H + H_{SCH} \times T_{CH}), \quad (5.20)$$

де K_{3M} – коефіцієнт змінності снігонавантажувачів; приймається за даними, наведеними у значеннях експлуатаційних коефіцієнтів прибиральних машин відповідно до таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

H_{SH} – норма витрати палива снігонавантажувачем на транспортний рух, л/год.; визначається відповідно до таблиці 2 додатка 21 до цих Технічних правил;

T_H – усереднений час здійснення транспортного руху снігонавантажувачем, годин за зміну; визначається згідно з дорожніми листами;

H_{SCH} – норма витрати палива снігонавантажувачем на виконання роботи, л/год.; визначається відповідно до таблиці 2 додатка 21 до цих Технічних правил;

T_{CH} – усереднений час виконання роботи снігонавантажувачем, годин за зміну; визначається згідно з дорожніми листами.

5.54. Добові нормативні витрати палива самоскидами (Q^C_H) визначаються за формулою:

$$Q^C_H = K_{3M} \times [0,01 \times H_{SC} \times S_C + H_Z \times Z], \quad (5.21)$$

де K_{3M} – коефіцієнт змінності самоскида; приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

H_{SC} – базова лінійна норма витрати палива на пробіг самоскида з урахуванням транспортної роботи, л/100 км; визначається відповідно до таблиці 3 додатка 20 до цих Технічних правил;

S_C – усереднений пробіг самоскида, кілометрів за зміну; визначається згідно з дорожніми листами;

H_Z – норма на маневрування у місцях завантаження і розвантаження та виконання операції з розвантаження самоскида, л;

Z – усереднена кількість поїздок з вантажем самоскида за зміну; визначається згідно з дорожніми листами.

Норма на маневрування у місцях завантаження і розвантаження та виконання операції з розвантаження самоскида (H_Z) визначаються за формулою:

$$H_Z = 0,02 \times G_B, \quad (5.22)$$

де G_B – вантажопідйомність самоскида.

У разі живлення двигуна бензином H_Z збільшується на 25 %.

5.55. Страховий запас по кожному типу палива для парку прибиральних машин розраховується за формулою

$$Q = z \times Q_{H\Sigma}, \quad (5.23)$$

де z – кількість діб, для яких потрібно забезпечити запас палива та мастильних матеріалів; визначається виходячи з максимальної кількості діб зі снігопадами поспіль, згідно з даними колонки 14 додатка 19 до цих Технічних правил;

$Q_{H\Sigma}$ – сума добових нормативних витрат відповідного типу палива всіх прибиральних машин парку, що працюють на цьому типі палива.

5.56. Страховий запас мастильних матеріалів визначається, виходячи з добових нормативних витрат моторних олив, трансмісійних олив, спеціальних олив та пластичних мастил. Добові нормативні витрати мастильних матеріалів визначаються на основі нормативів витрат мастильних матеріалів, що наведені у додатку 22 до цих Технічних правил. Нормативи витрат мастильних матеріалів для прибиральних машин приймаються у таких розмірах:

для дизельних прибиральних машин з повною масою понад 3,5 т:

моторна олива – до 2,8 л/100 л палива;

трансмісійна олива – до 0,4 л/100 л палива;

спеціальні оливи – до 0,1 л/100 л палива;

пластичні мастила – до 0,3 кг/100 л палива;

для інших прибиральних машин:

моторна олива – до 1,8 л/100 л палива;

трансмісійна олива – до 0,15 л/100 л палива;

спеціальні оливи – до 0,05 л/100 л палива;

пластичні мастила - до 0,1 кг/100 л палива.

5.57. Добові нормативні витрати моторних олив (L^C_M), трансмісійних олив (L^C_T), спеціальних олив (L^C_C) та пластичних мастил (L^C_P) самоскидами визначаються за формулами, що наведені нижче.

Добові нормативні витрати моторних олив (L^C_M) самоскидами визначаються за формулою:

$$L^C_M = L^C_{HM} \times \frac{Q^C_H}{100}, \quad (5.24)$$

де L^C_{HM} – норматив витрати моторної оливи самоскидом, літрів на 100 літрів Q^C_H ; визначаються згідно з додатком 22 до цих Технічних правил;

Q^C_H – добові нормативні витрати палива самоскидом, л.

Добові нормативні витрати трансмісійних олив (L^C_T) самоскидами визначаються за формулою:

$$L^C_T = L^C_{HT} \times \frac{Q^C_H}{100}, \quad (5.25)$$

де L^C_{HT} – норматив витрати трансмісійної оливи самоскидом, літрів на 100 літрів Q^C_H ; визначаються згідно з додатком 22 до цих Технічних правил.

Добові нормативні витрати спеціальних олив (L^C_C) самоскидами визначаються за формулою:

$$L^C_C = L^C_{HC} \times \frac{Q^C_H}{100}, \quad (5.26)$$

де L^C_{HC} – норматив витрати спеціальної оливи самоскидом, літрів на 100 літрів Q^C_H .

Добові нормативні витрати пластичних мастил (L^c_{Π}) самоскидами визначаються за формулою:

$$L^c_{\Pi} = L^c_{\Pi\Pi} \times \frac{Q^c_H}{100}, \quad (5.27)$$

де $L^c_{\Pi\Pi}$ – норматив витрати пластичного мастила самоскидом, кілограмів на 100 літрів Q^c_H ; визначаються згідно з додатком 22 до цих Технічних правил.

Нормативи витрат мастильних матеріалів зменшуються на 50 % для усіх автомобілів, які перебувають в експлуатації до трьох років.

Нормативи витрат мастильних матеріалів збільшуються до 20 % для автомобілів, що перебувають в експлуатації більше восьми років.

5.58. Добові нормативні витрати моторних олив (L^i_M), трансмісійних олив (L^i_T), спеціальних олив (L^i_C) і пластичних мастил (L^i_{Π}) розподільвачами ПОМ, снігоочисниками, снігонавантажувачами та комбінованими машинами, що одночасно виконують роботу зі згрібання снігу та обробки вулиць ПОМ, визначаються аналогічним чином, як і для самоскидів.

5.59. Страховий запас мастильних матеріалів для парку прибиральних машин розраховується за формулами, що наведені нижче.

Страховий запас моторних олив для парку прибиральних машин визначається за формулою:

$$L_M = z \times L_{M\Sigma}, \quad (5.28)$$

де z – кількість діб, для яких потрібно забезпечити запас палива та мастильних матеріалів; визначають, виходячи з максимальної кількості діб зі снігопадами поспіль, згідно з додатком 19 до цих Технічних правил;

$L_{M\Sigma}$ – сума добових нормативних витрат моторних олив усіх прибиральних машин парку, л.

Страховий запас трансмісійних олив для парку прибиральних машин визначається за формулою:

$$L_T = z \times L_{T\Sigma}, \quad (5.29)$$

де $L_{T\Sigma}$ – сума добових нормативних витрат трансмісійних олив усіх прибиральних машин парку, л.

Страховий запас спеціальних олив для парку прибиральних машин визначається за формулою:

$$L_C = z \times L_{C\Sigma}, \quad (5.30)$$

де $L_{C\Sigma}$ – сума добових нормативних витрат спеціальних олив усіх прибиральних машин парку, л.

Страховий запас пластичних мастил для парку прибиральних машин визначається за формулою:

$$L_{\Pi} = z \times L_{\Pi\Sigma}, \quad (5.31)$$

$L_{\Pi\Sigma}$ – сума добових нормативних витрат пластичних мастил усіх прибиральних машин парку, кг.».

3. Доповнити Технічні правила новими додатками 19-22, що додаються.

4. У тексті Технічних правил та в додатках слова «поверхневого водовідведення» замінити словами «дощової (зливної) каналізації».

**Заступник директора Департаменту –
начальник відділу формування та реалізації
політики з житлових питань Департаменту
житлової політики та благоустрою**

 **Світлана СТАРЦЕВА**

Додаток 19
до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та
доріг населених пунктів
(пункт 5.42. розділу V)

УСЕРЕДНЕНІ ДАНІ
Українського гідрометеорологічного центру щодо кліматичних умов у зимовий період за
адміністративно-територіальними одиницями

Адміністративно-територіальний поділ України	Кількість випадків ожеледі, дні			Снігопади при температурі, град.С								Максимальна кількість опадів у вигляді снігу за добу ¹ , мм	Максимальна кількість днів зі снігопадом поспіль, шт.
				від 0 до мінус 6				нижче ніж мінус 6 до мінус 18					
	всього	тривалістю, год.		всього	у тому числі кількість з інтенсивністю, шт.			всього	у тому числі кількість з інтенсивністю, шт.				
		до 3	понад 3		кількість, шт./тривалість, год.	від 5 мм/год до 10 мм/год	від 10 мм/год до 30 мм/год		понад 30 мм/год	кількість, шт./тривалість, год.	від 5 мм/год до 10 мм/год		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
АР Крим	13,1	2	11,1	11,9/85,4	7,7	3	1,2	3/21,3	2	0,7	0,3	24,6	2
Вінницька	12,1	1,8	10,3	8,5/54,8	5,5	2,1	0,9	2,1/13,7	1,4	0,5	0,2	35,2	2
Волинська	8,6	1,3	7,3	11/68,8	7,2	2,8	1	2,7/17,2	1,7	0,7	0,3	26,2	2
Дніпропетровська	11,6	1,7	9,9	10,2/68,6	6,6	2,6	1	2,6/17,2	1,7	0,6	0,3	30,4	2
Донецька	8,6	1,3	7,3	14,6/89,8	9,5	3,7	1,4	3,6/22,4	2,3	0,9	0,4	25,2	2

¹ Максимальна кількість опадів у вигляді снігу наведена у перерахунку на товщину шару води, що утворився в результаті танення снігу. Для перерахунку у товщину шару снігу (мм) використовують коефіцієнт 10.

[illegible]

Додаток 20
до Технічних правил ремонту і утримання
вулиць та доріг населених пунктів
(пункт 5.36. розділу V)

**ЗНАЧЕННЯ ПОКАЗНИКІВ,
необхідних для розрахунку необхідності в спеціалізованій техніці для
утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період**

Директивний час виконання окремих видів прибиральних робіт

Таблиця 1

Інтенсивність снігопаду, мм/год (за висотою неущільненого снігу)	Директивний час виконання окремих видів прибиральних робіт, год	
	обробка ПОМ	згрібання та підмітання снігу
5 - 10	1,0/2,0	3,0/2,0
10 - 30	1,0/2,0	3,0/2,0
понад 30	1,0/1,0	1,5/1,5

Примітка. У чисельнику зазначено директивний час у разі використання хімічних реагентів, у знаменнику - у разі використання піскосоляної суміші.

Значення експлуатаційних коефіцієнтів прибиральних машин

Таблиця 2

Види прибиральних машин	Коефіцієнт використання машин на лінії ($K_{\text{вик}}$)	Коефіцієнт змінності ($K_{\text{зм}}$)	Коефіцієнт випуску прибиральних машин на лінію ($K_{\text{в. п.}}$)
Плужно-щіткові снігоочишувачі	0,85	1,5	0,83
Розподілювачі ПОМ	0,85	1,5	0,8
Снігонавантажувачі	0,8	1,5	0,7
Самоскиди	-	1,5	-

Середня транспортна швидкість прибиральних машин

Таблиця 3

Тип прибиральної техніки	Середня транспортна швидкість прибиральних машин, км/год, при середній відстані між перехрестями, км				
	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2
Магістральні машини	31	35	38	40	42
Тротуарні машини	10	13	16	19	21

Коефіцієнти зниження продуктивності снігоавантажувача

Таблиця 4

Середня висота сніжного валу, м	Коефіцієнт зниження продуктивності снігоавантажувача ($K_{зп}$) при ширині сніжного валу, м			
	1	1,5	2	2,5
0,5	0,17	0,3	0,42	0,55
0,6	0,21	0,36	0,51	0,66
0,7	0,24	0,42	0,6	0,77
0,8	0,28	0,48	0,68	0,88
0,9	0,31	0,54	0,77	1
1	0,35	0,6	0,85	1

Додаток 21
до Технічних правил ремонту і утримання
вулиць та доріг населених пунктів
(пункт 5.50. розділу V)

НОРМИ ВИТРАТ ПАЛИВА

Норми витрат палива для розподільовачів ПОМ та снігоочисників

Таблиця 1

Шасі	Тип палива	Базова лінійна норма витрати палива на пробіг без виконання роботи, л/100 км	Норма витрати палива на пробіг при виконанні роботи, л/100 км
Розподільовачі ПОМ			
ЗИЛ	бензин	34,3	73,8
	дизельне паливо	25,2	47,2
ГАЗ	бензин	27,1	56,9
МАЗ	дизельне паливо	31,1	62,7
КамАЗ	дизельне паливо	29,7	68,7
Урал	бензин	36,8	89
	дизельне паливо	30	69
Снігоочисники			
ЗИЛ	бензин	35,2	80,6
	дизельне паливо	24,7	51,4
ГАЗ	бензин	27,8	71,5
МАЗ	дизельне паливо	31,5	61
КамАЗ	дизельне паливо	29,6	67,9
Урал	бензин	36,6	75
	дизельне паливо	30	64,3

Норми витрат палива для снігонавантажувачів

Таблиця 2

Марка снігонавантажувача	Шасі	Норма витрати палива на транспортний рух, л/год	Норма витрати палива на виконання роботи, л/год
Д-566А	спецшасі	4,8	4,8
КО-203	спецшасі	6,6	6,6
КО-206	спецшасі	7,8	7,8
КО-205	трактор МТЗ-82	8,2	8,2

ТМ-3А	спецшасі	5,8	5,8
МПУ-1	спецшасі	5,4	5,4

Норми витрат палива для самоскидів

Таблиця 3

Шасі	Тип палива	Базова лінійна норма витрати палива на пробіг з урахуванням транспортної роботи, л/100 км
ЗИЛ	бензин	38,3
	дизельне паливо	25,4
ГАЗ	бензин	29,1
	дизельне паливо	20,6
МАЗ	дизельне паливо	38,2
КамАЗ	дизельне паливо	37,2
Урал	дизельне паливо	41,8
ІФА	дизельне паливо	21,5
Magirus	дизельне паливо	37
MAN	дизельне паливо	35,7
Tatra	дизельне паливо	43,8
КАЗ	бензин	36
	дизельне паливо	28
КрАЗ	дизельне паливо	49,5

Додаток 22

до Технічних правил ремонту і утримання
вулиць та доріг населених пунктів
(пункт 5.56. розділу V)

Нормативи витрат мастильних матеріалів

Шасі	Моторні оливи, л/100 л палива	Трансмісійні оливи, л/100 л палива	Спеціальні оливи, л/100 л палива	Пластичні мастила, кг/100 л палива
Розподілювачі ПОМ та снігоочисники				
ЗИЛ	2,23	0,31	0,11	0,23
ГАЗ	2,09	0,27	0,09	0,23
МАЗ	3,47	0,43	0,12	0,33
КамАЗ	2,8	0,4	0,15	0,35
Урал	2,27	0,33	0,12	0,27
Самоскиди				
ЗИЛ	2,1	0,28	0,1	0,2
ГАЗ	2,13	0,28	0,1	0,25
МАЗ	2,95	0,4	0,13	0,35
КамАЗ	2,8	0,4	0,15	0,35
Урал	2,8	0,4	0,15	0,35
КАЗ	2,5	0,33	0,13	0,28
КрАЗ	2,95	0,4	0,1	0,33
ІФА	2,9	0,4	0,1	0,3
Magirus	2,5	0,4	0,1	0,3
Tatra	2,8	0,4	0,1	0,3

Порівняльна таблиця
до проекту наказу Міністерства розвитку громад та територій України
«Про внесення змін до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проекту акта	Пояснення змін
1.3. Наведені в цих Технічних правилах терміни вживаються у такому значенні: дорожні знаки - вироби, малюнки і написи, що призначені для інформування учасників дорожнього руху щодо умов і режимів руху на вулицях та дорогах; дорожній одяг - одно- або багатошарова конструкція проїзної частини автомобільної дороги, яка сприймає навантаження від транспортних засобів і передає його на ґрунт земляного полотна; дорожньо-кліматична зона - район з однорідними кліматичними умовами, що впливають на роботи з ремонту та утримання вулиць та доріг населених пунктів; дорожня розмітка - лінії, написи та інші позначення, що нанесені фарбою або виготовлені з відповідних матеріалів та закріплені на проїзній частині вулиць та доріг, на бордюрах, на штучних спорудах; призначені для інформування користувачів доріг про порядок та режими руху на дорозі і їх орієнтування; дренаж - природне або штучне відведення поверхневих та підземних вод природними водотоками чи за допомогою	1.3. Наведені в цих Технічних правилах терміни вживаються у такому значенні: директивний час – час, установлений спеціалізованим організаціям для ліквідації ожеледиці і очищення проїзної частини від снігу після припинення снігопаду, завірюхи або утворення (виявлення) ожеледиці; дорожні знаки - вироби, малюнки і написи, що призначені для інформування учасників дорожнього руху щодо умов і режимів руху на вулицях та дорогах; дорожній одяг - одно- або багатошарова конструкція проїзної частини автомобільної дороги, яка сприймає навантаження від транспортних засобів і передає його на ґрунт земляного полотна; дорожньо-кліматична зона - район з однорідними кліматичними умовами, що впливають на роботи з ремонту та утримання вулиць та доріг населених пунктів; дорожня розмітка - лінії, написи та інші позначення, що нанесені фарбою або виготовлені з відповідних матеріалів та закріплені на проїзній частині вулиць та доріг, на бордюрах, на штучних спорудах; призначені для інформування користувачів доріг про порядок та режими руху на дорозі і їх орієнтування; дренаж - природне або штучне відведення поверхневих та підземних вод природними водотоками чи за допомогою штучних споруд; експлуатаційне утримання – комплекс заходів щодо технічного нагляду, догляду та утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів; зимовий період – період року, який залежить від розташування населеного пункту на території України, що характеризується низькою температурою повітря, снігопадами, хуртовинами, сніговими відкладеннями, ожеледицею; інтенсивність руху транспортних засобів/пішоходів - кількість транспортних засобів/пішоходів, що перетинають переріз вулиці (дороги)/пішохідного переходу	Необхідність введення термінів в Технічні правила для висвітлення, розкриття та більшого розуміння питання підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду

штучних споруд; інтенсивність руху транспортних засобів/пішоходів - кількість транспортних засобів/пішоходів, що перетинають переріз вулиці (дороги)/пішохідного переходу (тротуару) за одиницю часу; лоток водовідвідний - збірна конструкція для збирання та відведення поверхневих стічних вод у складі систем поверхневого водовідведення; міжремонтний строк служби дорожнього одягу - період в роках від здачі вулиці (дороги) в експлуатацію до першого капітального (поточного) ремонту або між суміжними капітальними (поточними) ремонтами; основа - частина дорожнього одягу, що спільно з покриттям перерозподіляє і знижує тиск на додаткові шари та ґрунт земляного полотна; площа водозбору - площа поверхні, з якої поверхневі стічні води потрапляють у систему поверхневого водовідведення; <i>{Пункт 1.3 розділу I доповнено новим абзацом одинадцятим згідно з Наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства № 336 від 26.12.2017}</i> поверхневі стічні води - стічні води, що утворюються внаслідок випадіння атмосферних опадів (дощу і танення снігу чи	(тротуару) за одиницю часу; лоток водовідвідний – збірна конструкція для збирання та відведення поверхневих стічних вод у складі систем дощової (зливної) каналізації; міжремонтний строк служби дорожнього одягу - період в роках від здачі вулиці (дороги) в експлуатацію до першого капітального (поточного) ремонту або між суміжними капітальними (поточними) ремонтами; несприятливі погодні умови – погодні умови, за яких не дозволяється виконання окремих видів дорожніх робіт відповідно до вимог нормативних документів, що регламентують їх проведення; ожеледиця (ожеледь) – шар льоду чи зледенілого снігу, що утворюється на охолодженій вулично-дорожній мережі внаслідок замерзання атмосферних опадів або талої води; основа - частина дорожнього одягу, що спільно з покриттям перерозподіляє і знижує тиск на додаткові шари та ґрунт земляного полотна; площа водозбору - площа поверхні, з якої поверхневі стічні води потрапляють у систему дощової (зливної) каналізації; поверхневі стічні води - стічні води, що утворюються внаслідок випадіння атмосферних опадів (дощу і танення снігу чи льоду), а також поливання/зрошення зелених насаджень, поливання або миття покриттів тротуарів, проїжджої частини автомобільних доріг і вулиць на сельбищних територіях населених пунктів та території об'єктів господарювання; профілактична (превентивна) обробка проїзної частини – обробка проїзної частини перед початком снігопаду при отриманні попередження від метеорологічної служби про загрозу виникнення снігопаду з метою уникнення накатів та ожеледиці; ремонтна карта - місце ремонту покриття, що обмежене прямими лініями, паралельними і перпендикулярними до осі дороги, та захоплює непошкоджене покриття на ширину 3 - 5 сантиметрів; система дощової (зливної) каналізації – система каналізації, що складається з комплексу мереж і інженерних споруд (елементів благоустрою) для приймання,	
---	---	--

льоду), а також поливання/зрошення зелених насаджень, поливання або миття удосконалених покриттів тротуарів, проїжджої частини автодоріг і вулиць на територіях сільських населених пунктів та майданчиках об'єктів господарювання;

{Пункт 1.3 розділу I доповнено новим абзацом дванадцятим згідно з Наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства № 336 від 26.12.2017}

ремонтна карта - місце ремонту покриття, що обмежене прямими лініями, паралельними і перпендикулярними до осі дороги, та захоплює непошкоджене покриття на ширину 3 - 5 сантиметрів;

система поверхневого водовідведення - система для збирання та відведення поверхневих стічних вод, яка включає спеціальні споруди залежно від кліматичних та гідрологічних умов;

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

технічний огляд - захід, який виконують з метою спостереження за станом вулиць та доріг у встановлені строки;

відведення та очищення поверхневих стічних вод;

сніговий накат – ущільнення (трамбування) снігу колесами транспортних засобів;

страховий запас паливно-мастильних матеріалів – запас паливно-мастильних матеріалів, необхідний для безперебійного виконання робіт з утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період у максимально складних погодних умовах;

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

технічний огляд - захід, який виконують з метою спостереження за станом вулиць та доріг у встановлені строки;

утримання вулично-дорожньої мережі у зимовий період – комплекс заходів щодо забезпечення безпечного та безперебійного руху на вулицях, дорогах, місцевих проїздах, тротуарах у зимовий період, що включає захист вулично-дорожньої мережі від сніжних заметів, боротьбу з ожеледицею та очищення від снігу;

штучна споруда вулично-дорожньої мережі - інженерна споруда, яка призначена для руху транспортних засобів і пішоходів через перешкоди.

Розміри, форма та розміщення дорожніх знаків повинні відповідати положенням постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 "Про Правила дорожнього руху" (далі - Правила дорожнього руху) та ДСТУ 4100:2014 "Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування".

Розміри, форма та колір дорожньої розмітки повинні відповідати положенням Правил дорожнього руху та ДСТУ 2587:2010 "Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні умови. Методи контролювання. Правила застосування".

Інші терміни вживаються у значеннях, наведених у **законах** України "Про

штучна споруда вулично-дорожньої мережі - інженерна споруда, яка призначена для руху транспортних засобів і пішоходів через перешкоди. Розміри, форма та розміщення дорожніх знаків повинні відповідати положенням постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 "Про Правила дорожнього руху" (далі - Правила дорожнього руху) та ДСТУ 4100:2014 "Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування". <i>{Абзац вісімнадцятий пункту 1.3 розділу I із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства № 336 від 26.12.2017}</i> Розміри, форма та колір дорожньої розмітки повинні відповідати положенням Правил дорожнього руху та ДСТУ 2587:2010 "Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні умови. Методи контролювання. Правила застосування". Інші терміни вживаються у значеннях, наведених у Законах України "Про благоустрій населених пунктів", "Про автомобільні дороги", "Про регулювання містобудівної діяльності" та Правилах дорожнього руху.	благоустрій населених пунктів", "Про автомобільні дороги", "Про регулювання містобудівної діяльності" та Правилах дорожнього руху.	
---	---	--

V. Утримання вулиць та доріг у зимовий період Відсутні 5.1. Усі роботи, виконувані у зимовий період, поділяються на такі групи: снігоочищення, видалення снігу та сколу, боротьба із слизькістю доріг, ліквідація ожеледі. 5.2. При інтенсивності руху транспортних засобів менш ніж 120 автомобілів на годину із розрахунку на кожну смугу руху, а також під час снігопадів інтенсивністю до 5 мм/год (за висотою шару неущільненого снігу) снігоочищення проводять тільки плужно-щітковими снігоочисниками без застосування хімічних реагентів. Очищення проїзної частини починають не пізніше, ніж через 0,5 години після початку снігопаду і повторюють через кожні 1,5 - 2 години в міру накопичення снігу. Після закінчення снігопаду виконують завершальні роботи - сніг згрібають та підмітають. 5.3. При середній за добу інтенсивності руху транспортних засобів більше ніж 120 автомобілів на годину із розрахунку на кожну смугу застосовують комбінований спосіб снігоочищення засобами механізації та хімічних реагентів - механохімічний. 5.4. Процес механохімічного способу снігоочищення складається із циклів	V. Утримання вулиць та доріг у зимовий період 5.1. Робота з підготовки до утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період підприємством або балансоутримувачем розпочинається з аналізу підсумків його діяльності в умовах минулої зими. 5.2. Усі роботи, виконувані у зимовий період, поділяються на такі групи: снігоочищення, видалення снігу та сколу, боротьба із слизькістю доріг, ліквідація ожеледі. 5.3. При інтенсивності руху транспортних засобів менш ніж 120 автомобілів на годину із розрахунку на кожну смугу руху, а також під час снігопадів інтенсивністю до 5 мм/год (за висотою шару неущільненого снігу) снігоочищення проводять тільки плужно-щітковими снігоочисниками без застосування хімічних реагентів. Очищення проїзної частини починають не пізніше, ніж через 0,5 години після початку снігопаду і повторюють через кожні 1,5 - 2 години в міру накопичення снігу. Після закінчення снігопаду виконують завершальні роботи - сніг згрібають та підмітають. 5.4. При середній за добу інтенсивності руху транспортних засобів більше ніж 120 автомобілів на годину із розрахунку на кожну смугу застосовують комбінований спосіб снігоочищення засобами механізації та хімічних реагентів - механохімічний. 5.5. Процес механохімічного способу снігоочищення складається із циклів технологічних етапів. Кількість циклів залежить від тривалості снігопаду. Тривалість етапів механохімічного способу снігоочищення наведено у додатку 4 до цих	Необхідність введення нових пунктів в Технічні правила для висвітлення, розкриття та більшого розуміння питання підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду
--	---	--

технологічних етапів. Кількість циклів залежить від тривалості снігопаду. Тривалість етапів механохімічного способу снігоочищення наведено у додатку 4 до цих Технічних правил, де в чисельнику зазначена тривалість етапів у разі використання кристалічних реагентів, в знаменнику - у разі використання піскосоляної суміші. Цикли снігоочищення повторюють у такому порядку:

а) витримування (відрізок часу від початку снігопаду або від закінчення попереднього етапу) до моменту внесення технологічних матеріалів у сніг;

б) обробка дорожнього покриття розкидачами технологічних матеріалів (хімічними реагентами або піскосоляною сумішшю, далі - ПСС);

в) інтервал (припинення робіт, поки на обробленому покритті накопичуються і перемішуються сніг, снігосольова суміш, снігопісчана суміш);

г) згрібання та підмітання снігу та сумішей (плужно-щітковими снігоочисниками).

5.5. Вулиці та дороги, що мають більше 2 смуг руху у кожному напрямку, можуть оброблятися одночасно кількома розкидачами.

5.6. Згрібання і підмітання вулиць та доріг, що мають по одній смузі руху у кожную сторону або дві смуги при односторонньому

Технічних правил, де в чисельнику зазначена тривалість етапів у разі використання кристалічних реагентів, в знаменнику - у разі використання піскосоляної суміші. Цикли снігоочищення повторюють у такому порядку:

а) витримування (відрізок часу від початку снігопаду або від закінчення попереднього етапу) до моменту внесення технологічних матеріалів у сніг;

б) обробка дорожнього покриття розкидачами технологічних матеріалів (хімічними реагентами або піскосоляною сумішшю, далі - ПСС);

в) інтервал (припинення робіт, поки на обробленому покритті накопичуються і перемішуються сніг, снігосольова суміш, снігопісчана суміш);

г) згрібання та підмітання снігу та сумішей (плужно-щітковими снігоочисниками).

5.6. Вулиці та дороги, що мають більше 2 смуг руху у кожному напрямку, можуть оброблятися одночасно кількома розкидачами.

5.7. Згрібання і підмітання вулиць та доріг, що мають по одній смузі руху у кожную сторону або дві смуги при односторонньому русі, виконує один плужно-щітковий снігоочисник, при більшій ширині - колона плужно-щіткових

русі, виконує один плужно-щітковий снігоочисник, при більшій ширині - колона плужно-щіткових снігоочисників, кількість яких повинна забезпечити очищення половини проїзної частини за одне проходження, а на вулицях та дорогах з одностороннім рухом - очищення всієї ширини проїзду.

5.7. Протиожезедні матеріали розподіляють рівномірно по поверхні покриття відповідно до необхідних норм витрат. Усереднені норми розподілення чистих хлоридів наведено в додатку 5 до цих Технічних правил.

{Пункт 5.7 розділу V в редакції Наказу Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства № 309 від 19.11.2018}

5.8. На вулицях та дорогах, де снігоочищення покриття проводять із застосуванням хімічних реагентів, сніг складають тільки на проїзній частині.

5.9. Під час снігопадів інтенсивністю понад 30 мм/год сніг слід згрібати та підмітати окремо - спочатку згрібання плугом (щітки підняті), потім підмітання щітками після припинення снігопаду. Роздільне згрібання і підмітання снігу проводять також, коли снігоочищення складається з двох і більше циклів.

5.10. Після згрібання снігу з проїзної частини, у тому числі під час витримування

снігоочисників, кількість яких повинна забезпечити очищення половини проїзної частини за одне проходження, а на вулицях та дорогах з одностороннім рухом - очищення всієї ширини проїзду.

5.8. Протиожезедні матеріали розподіляють рівномірно по поверхні покриття відповідно до необхідних норм витрат. Усереднені норми розподілення чистих хлоридів наведено в додатку 5 до цих Технічних правил.

5.9. На вулицях та дорогах, де снігоочищення покриття проводять із застосуванням хімічних реагентів, сніг складають тільки на проїзній частині.

5.10. Під час снігопадів інтенсивністю понад 30 мм/год сніг слід згрібати та підмітати окремо - спочатку згрібання плугом (щітки підняті), потім підмітання щітками після припинення снігопаду. Роздільне згрібання і підмітання снігу проводять також, коли снігоочищення складається з двох і більше циклів.

5.11. Після згрібання снігу з проїзної частини, у тому числі під час витримування та інтервалів, наведених у додатку 4 до цих Технічних правил, слід здійснювати розчищення снігових валів на:

та інтервалів, наведених у додатку 4 до цих Технічних правил, слід здійснювати розчищення снігових валів на:

а) перехрестях;

б) пішохідних переходах - на довжину, що дорівнює ширині переходу, але не менше ніж на 5 м;

в) зупинках громадського транспорту - на довжину не менше ніж 45 м для одиночних і 65 м для зчленованих тролейбусів та автобусів, у тому числі на довжину не менше ніж 10 м в напрямку руху після встановленого дорожнього знака, що вказує місце зупинки громадського транспорту;

г) в'їздах у двори та внутрішньоквартальних проїздах.

Розчищення снігового валу слід виконувати повністю до самого бордюру.

5.11. На вулицях та дорогах, з яких сніг не передбачається вивозити на снігозвалище, снігові вали слід повністю розчищати над зливостічними колодязями.

5.12. Заборонено переміщувати сніг з проїзної частини на тротуари, смуги та ділянки зелених насаджень, а також скидати його у водойми.

5.13. Якщо снігові вали заважають рухові тролейбусів та автобусів або спричиняють умови, коли пропускна здатність звуженої валами проїзної частини

а) перехрестях;

б) пішохідних переходах - на довжину, що дорівнює ширині переходу, але не менше ніж на 5 м;

в) зупинках громадського транспорту - на довжину не менше ніж 45 м для одиночних і 65 м для зчленованих тролейбусів та автобусів, у тому числі на довжину не менше ніж 10 м в напрямку руху після встановленого дорожнього знака, що вказує місце зупинки громадського транспорту;

г) в'їздах у двори та внутрішньоквартальних проїздах.

Розчищення снігового валу слід виконувати повністю до самого бордюру.

5.12. На вулицях та дорогах, з яких сніг не передбачається вивозити на снігозвалище, снігові вали слід повністю розчищати над зливоприймальними колодязями.

5.13. Заборонено переміщувати сніг з проїзної частини на тротуари, смуги та ділянки зелених насаджень, а також скидати його у водойми.

5.14. Якщо снігові вали заважають рухові тролейбусів та автобусів або спричиняють умови, коли пропускна здатність звуженої валами проїзної частини менша за інтенсивність транспортного потоку, необхідно вивезти сніг не пізніше ніж за 2 - 4 доби після закінчення формування валів.

менша за інтенсивність транспортного потоку, необхідно вивезти сніг не пізніше ніж за 2 - 4 доби після закінчення формування валів.

5.14. До початку формування снігових валів під навантаження мають бути закінчені роботи з очищення тротуарів, які межують з проїзною частиною, сніг з яких скидають до лотка.

5.15. Самоскиди, які використовують для вивезення снігу з вулиць та доріг, повинні мати нарощувані борти.

5.16. Очищення покриття від шару снігово-льодового накату або льоду за умови відсутності снігопаду виконують у такій послідовності:

а) при температурі повітря до мінус 10 град.С обробка технічною сіллю за нормою розподілення 15 - 30 г/кв.м;

б) при температурі повітря від мінус 11 град.С до мінус 15 град.С покриття обробляють ПСС за норми розподілення технічної солі 70 г/кв.м. Після розподілу ПОМ необхідно зробити витримку до тих пір, поки відкладення унаслідок часткового їх плавлення не розпушаться в результаті дії коліс автомобілів. Розпушену масу, що утворилася, сколюють та зсовують автогрейдером;

в) при температурі атмосферного повітря нижче мінус 15 град.С покриття обробляють ПСС з мінімальним вмістом солі (5 %) за

5.15. До початку формування снігових валів під навантаження мають бути закінчені роботи з очищення тротуарів, які межують з проїзною частиною, сніг з яких скидають до лотка.

5.16. Самоскиди, які використовують для вивезення снігу з вулиць та доріг, повинні мати нарощувані борти.

5.17. Очищення покриття від шару снігово-льодового накату або льоду за умови відсутності снігопаду виконують у такій послідовності:

а) при температурі повітря до мінус 10 град.С обробка технічною сіллю за нормою розподілення 15 - 30 г/кв.м;

б) при температурі повітря від мінус 11 град.С до мінус 15 град.С покриття обробляють ПСС за норми розподілення технічної солі 70 г/кв.м. Після розподілу ПОМ необхідно зробити витримку до тих пір, поки відкладення унаслідок часткового їх плавлення не розпушаться в результаті дії коліс автомобілів. Розпушену масу, що утворилася, сколюють та зсовують автогрейдером;

в) при температурі атмосферного повітря нижче мінус 15 град.С покриття обробляють ПСС з мінімальним вмістом солі (5 %) за норми розподілення 150 400 г/кв.м, повторну і подальші обробки покриттів здійснюють при зсуві 50 % фрикційних матеріалів з проїзної частини.

норми розподілення 150 400 г/кв.м, повторну і подальші обробки покриттів здійснюють при зсуві 50 % фрикційних матеріалів з проїзної частини.

5.17. Для боротьби з ожеледицею у місцях із найбільш напруженим рухом, на аварійно-небезпечних ділянках, на крутих спусках, перед залізничними переїздами та на інших ділянках за інформацією Державної автомобільної інспекції України (далі - ДАІ) може бути застосовано профілактичне оброблення, яке запобігає утворенню ожеледиці. Профілактичне оброблення дорожнього покриття слід здійснювати за 1 - 2 години до виникнення ожеледиці (прогнозованої попереджувальними метеозведеннями).

5.18. Під час профілактичного оброблення норма посипання реагентів - 15 20 г/кв.м, норма посипання ПСС - 200 - 300 г/кв.м. На спусках, зупинках громадського транспорту, перехрестях та інших місцях, де може виникати необхідність екстреного гальмування, норма оброблення може бути доведена до 500 г/кв.м. Оброблення повторюють через 2 - 3 години, якщо зберігається льодова плівка.

5.19. Застосування хімічних реагентів під час зимового утримання вулиць та доріг з цементно-бетонним покриттям дозволено лише після 1,5 року з моменту закінчення його будівництва, якщо в цементних бетонах використовувалися повітрозалучаючі

5.18. Для боротьби з ожеледицею у місцях із найбільш напруженим рухом, на аварійно-небезпечних ділянках, на крутих спусках, перед залізничними переїздами та на інших ділянках за інформацією уповноваженого підрозділу Національної поліції може бути застосовано профілактичне оброблення, яке запобігає утворенню ожеледиці. Профілактичне оброблення дорожнього покриття слід здійснювати за 1 - 2 години до виникнення ожеледиці (прогнозованої попереджувальними метеозведеннями).

5.19. Під час профілактичного оброблення норма посипання реагентів - 15 20 г/кв.м, норма посипання ПСС - 200 - 300 г/кв.м. На спусках, зупинках громадського транспорту, перехрестях та інших місцях, де може виникати необхідність екстреного гальмування, норма оброблення може бути доведена до 500 г/кв.м. Оброблення повторюють через 2 - 3 години, якщо зберігається льодова плівка.

5.20. Застосування хімічних реагентів під час зимового утримання вулиць та доріг з цементно-бетонним покриттям дозволено лише після 1,5 року з моменту закінчення його будівництва, якщо в цементних бетонах використовувалися повітрозалучаючі добавки, а за їх відсутності - після 3 років.

добавки, а за їх відсутності - після 3 років.

5.20. Використання хімічних реагентів під час зимового утримання вулиць та доріг здійснюють з урахуванням граничних температур (в град.С). Граничні температури застосування хімічних реагентів наведено у додатку 6 до цих Технічних правил, нижче яких застосування хімічних реагентів малоефективне.

5.21. З метою зниження корозійної агресивності в хімічні реагенти вводять інгібітори. Норми введення інгібіторів в хімічні реагенти наведено у додатку 7 до цих Технічних правил.

Хлористий кальцій фосфатований (далі - ХКФ) інгібовано у процесі виготовлення, тому його використовують без додавання інгібіторів.

5.22. ПСС з хлористим натрієм (технічною сіллю) у кількості 3 - 8% від маси використовують, якщо температура повітря не нижча за мінус 20 град.С. Якщо температура нижча мінус 20 град.С, використовують суміш піску з хлористим кальцієм або хлористим магнієм.

5.23. У піску, який використовують для обробки дорожнього покриття взимку (у чистому вигляді або у суміші з хімічними реагентами), крупність частинок матеріалу не повинна перевищувати 6 мм, а вміст глинистих або мулових домішок - не більше 3%.

5.21. Використання хімічних реагентів під час зимового утримання вулиць та доріг здійснюють з урахуванням граничних температур (в град.С). Граничні температури застосування хімічних реагентів наведено у додатку 6 до цих Технічних правил, нижче яких застосування хімічних реагентів малоефективне.

5.22. З метою зниження корозійної агресивності в хімічні реагенти вводять інгібітори. Норми введення інгібіторів в хімічні реагенти наведено у додатку 7 до цих Технічних правил.

Хлористий кальцій фосфатований (далі - ХКФ) інгібовано у процесі виготовлення, тому його використовують без додавання інгібіторів.

5.23. ПСС з хлористим натрієм (технічною сіллю) у кількості 3 - 8% від маси використовують, якщо температура повітря не нижча за мінус 20 град.С. Якщо температура нижча мінус 20 град.С, використовують суміш піску з хлористим кальцієм або хлористим магнієм.

5.24. У піску, який використовують для обробки дорожнього покриття взимку (у чистому вигляді або у суміші з хімічними реагентами), крупність частинок матеріалу не повинна перевищувати 6 мм, а вміст глинистих або мулових домішок - не більше 3%.

5.24. Вдень очищення тротуарів та внутрішньоквартальних проїздів починають після проходження певного інтервалу часу. Інтервал часу від початку снігопаду до очищення тротуарів та внутрішньоквартальних проїздів вдень наведено у додатку 8 до цих Технічних правил.

Якщо снігопад триває, снігоочищення повторюють з таким самим періодом.

Сніг, який щойно випав, не рекомендовано прибирати вночі (від 22 до 6 години), оскільки в цей час він практично не ущільнюється.

5.25. Сніг з тротуарів згрібають на проїзну частину або внутрішньоквартальний проїзд, якщо між ними немає загорожі або роздільної смуги з зеленими насадженнями. Закінчують його згрібати до початку формування під навантаження снігового валу в лотку проїзної частини, а коли сніговий вал формується посередині проїзної частини вулиці або з лівого боку одностороннього проїзду - до останнього проходження плужно-щіткових снігоочисників.

5.26. Якщо сніг з тротуарів неможливо згрібати у лоток проїзної частини, снігову масу переміщують у бік, віддалений від проїзної частини, і складують на газоні.

5.27. Якщо ширина тротуару становить більш ніж 5 м, сніг згрібають і підмітають на його середину, формують у вал і

5.25. Вдень очищення тротуарів та внутрішньоквартальних проїздів починають після проходження певного інтервалу часу. Інтервал часу від початку снігопаду до очищення тротуарів та внутрішньоквартальних проїздів вдень наведено у додатку 8 до цих Технічних правил.

Якщо снігопад триває, снігоочищення повторюють з таким самим періодом.

Сніг, який щойно випав, **не прибирають** вночі (від 22 до 6 години), оскільки в цей час він практично не ущільнюється.

5.26. Сніг з тротуарів згрібають на проїзну частину або внутрішньоквартальний проїзд, якщо між ними немає загорожі або роздільної смуги з зеленими насадженнями. Закінчують його згрібати до початку формування під навантаження снігового валу в лотку проїзної частини, а коли сніговий вал формується посередині проїзної частини вулиці або з лівого боку одностороннього проїзду - до останнього проходження плужно-щіткових снігоочисників.

5.27. Якщо сніг з тротуарів неможливо згрібати у лоток проїзної частини, снігову масу переміщують у бік, віддалений від проїзної частини, і складують на газоні.

5.28. Якщо ширина тротуару становить більш ніж 5 м, сніг згрібають і підмітають на його середину, формують у вал і навантажують у самоскиди для

навантажують у самоскиди для вивезення на снігозвалище. 5.28. Сніг з внутрішньоквартальних проїздів згрібають до віддаленого від будинку бордюру. Можливе перекидання снігу на газон, якщо покриття не оброблювалось хімічними реагентами. 5.29. На тротуарах і внутрішньоквартальних проїздах слід використовувати пісок без домішок солі. В окремих випадках зледенілі або покриті снігово-льодовим накатом внутрішньоквартальні проїзди допускається посипати ПСС з трипроцентним вмістом солі, при цьому вона не повинна потрапляти на територію зелених насаджень. У цих випадках сніг необхідно складувати тільки на проїзди. 5.30. Тротуари та внутрішньоквартальні проїзди обробляють піском за нормою посипання 200 - 300 г/кв.м. На зупинках громадського транспорту, ділянках з уклонами та сходами, ділянках перед громадськими та побутовими об'єктами, закладами охорони здоров'я та дитячими закладами норму посипання збільшують до 400 - 500 г/кв.м. Обробка покриття має бути закінчена протягом 1 - 1,5 години після початку утворення слизькості покриття. 5.31. Якщо взимку тривалий час стоїть суха погода і на дорожніх покриттях відсутні	вивезення на снігозвалище. 5.29. Сніг з внутрішньоквартальних проїздів згрібають до віддаленого від будинку бордюру. Можливе перекидання снігу на газон, якщо покриття не оброблювалось хімічними реагентами. 5.30. На тротуарах і внутрішньоквартальних проїздах слід використовувати пісок без домішок солі. В окремих випадках зледенілі або покриті снігово-льодовим накатом внутрішньоквартальні проїзди допускається посипати ПСС з трипроцентним вмістом солі, при цьому вона не повинна потрапляти на територію зелених насаджень. У цих випадках сніг необхідно складувати тільки на проїзди. 5.31. Тротуари та внутрішньоквартальні проїзди обробляють піском за нормою посипання 200 - 300 г/кв.м. На зупинках громадського транспорту, ділянках з уклонами та сходами, ділянках перед громадськими та побутовими об'єктами, закладами охорони здоров'я та дитячими закладами норму посипання збільшують до 400 - 500 г/кв.м. Обробка покриття має бути закінчена протягом 1 - 1,5 години після початку утворення слизькості покриття. 5.32. Якщо взимку тривалий час стоїть суха погода і на дорожніх покриттях відсутні снігово-льодові відкладення, можливе їх підмітання. При цьому застосувати	
--	---	--

снігово-льодові відкладення, можливе їх підмітання. При цьому застосувати систему мокрого знепилювання робочої зони підмітально-прибиральних машин можна лише при плюсовій температурі повітря.

5.32. Механізоване прибирання залишків технологічних матеріалів, які застосовують для боротьби із зимовою слизькістю доріг, проводять автогрейдером, навантажувачем і підмітально-прибиральною або (при плюсовій температурі повітря) поливально-мийною машиною.

Відсутні

систему мокрого знепилювання робочої зони підмітально-прибиральних машин можна лише при плюсовій температурі повітря.

5.33. Механізоване прибирання залишків технологічних матеріалів, які застосовують для боротьби із зимовою слизькістю доріг, проводять автогрейдером, навантажувачем і підмітально-прибиральною або (при плюсовій температурі повітря) поливально-мийною машиною.

5.34. Необхідна кількість спеціалізованої техніки для утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період (снігоочисників, розподілювачів ПОМ, снігонавантажувачів, самоскидів) (далі – прибиральні машини) визначається з урахуванням розрахункових об'ємів робіт із утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період (далі – прибиральні роботи) та експлуатаційної продуктивності машин. При цьому передбачається, що снігонавантажувачі задіяні для виконання розрахункових об'ємів робіт протягом усієї робочої зміни чи довшого часу (півтори чи дві робочі зміни), а плужно-щіткові снігоочисники і розподілювачі ПОМ – лише протягом директивного часу, регламентованого технологією утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів у зимовий період.

При отриманні дробових значень необхідна кількість прибиральних машин округлюється до цілих у бік збільшення.

5.35. Обсяг робіт розраховується виходячи з максимально складних погодних умов виконання прибиральних робіт, характерних для даного населеного пункту, коли експлуатаційна продуктивність прибиральних машин найнижча. При цьому потрібна кількість плужно-щіткових снігоочисників і розподілювачів ПОМ розраховується окремо для виконання прибиральних робіт на вулично-дорожній мережі і в зонах, де робоча швидкість прибиральних машин обмежена (вузькі вулиці з інтенсивним рухом транспорту і пішоходів, тротуари, зупинки громадського транспорту). Загальна кількість плужно-щіткових снігоочисників (або розподілювачів ПОМ) визначається як сума

кількості машин, що використовується для виконання прибиральних робіт на вулицях та вулично-дорожній мережі і в зонах, де робоча швидкість цих машин обмежена.

5.36. Директивний час виконання окремих видів прибиральних робіт приймається за даними, наведеними у таблиці 1 додатка 20 до цих Технічних правил.

5.37. Необхідна кількість розподілювачів ПОМ (M^P) для виконання роботи протягом директивного часу визначається за формулою:

$$M^P = \sum_{i=1}^n M_{Pi}, \quad (5.1)$$

де n – кількість типів розподілювачів ПОМ;

M_{Pi} – необхідна кількість розподілювачів ПОМ i -го типу.

Необхідна кількість розподілювачів ПОМ i -го типу (M_{Pi}) визначається за формулою:

$$M_{Pi} = \frac{S_{Pi}}{\Pi_{Pi} \times T_{дир} \times K_{в.п.}}, \quad (5.2)$$

де S_{Pi} – площа покриття, що підлягає обробленню ПОМ розподілювачами i -го типу, тис. кв. м;

Π_{Pi} – експлуатаційна продуктивність розподілювача ПОМ i -го типу, тис. кв. м за годину;

$T_{дир}$ – директивний час розподілення ПОМ, год.;

$K_{в.п.}$ – коефіцієнт випуску розподілювачів ПОМ на лінію, приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил.

5.38. Експлуатаційна продуктивність (Π_{Pi}) розподілювачів ПОМ i -го типу визначається за формулою:

$$\Pi_{Pi} = V_p \times B_{Pi} \times K_{в.п.} \times \left(1 - \frac{t_{зг}}{t_{ог} + t_{зг}}\right), \quad (5.3)$$

де V_p – робоча швидкість руху розподілювача ПОМ, км/год., повинна становити 25 – 30 км/год., а під час роботи на вузьких вулицях з інтенсивним рухом транспорту і пішоходів, на тротуарах, а також у зоні зупинок

громадського транспорту – 10 – 15 км/год.;

B_{pi} – ширина оброблення розподілювачем ПОМ i -го типу, м, приймають за даними інструкцій з експлуатації прибиральної машини;

$K_{вик}$ – коефіцієнт використання розподілювачів ПОМ на лінії, приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

t_{zi} – час завантаження розподілювача ПОМ i -го типу, год.;

t_{oi} – час обробки покриття ПОМ розподілювачем ПОМ i -го типу при одному завантаженні бункера машини, год.

Час завантаження розподілювача ПОМ i -го типу (t_{zi}) визначається за формулою:

$$t_{zi} = t_{Hi} + \frac{2 \times L_e}{V_{Pmp}}, \quad (5.4)$$

де t_{Hi} – тривалість навантаження ПОМ до бункера розподілювача ПОМ i -го типу, год., залежить від корисної місткості бункера;

L_e – відстань від місця роботи прибиральної машини до бази ПОМ, км;

V_{Pmp} – транспортна швидкість руху розподілювачів ПОМ, км/год., приймається за даними, наведеними в таблиці 3 додатка 20 до цих Технічних правил, з урахуванням середньої відстані між перехрестями вулично-дорожньої мережі.

Середня відстань від місця роботи розподілювачів до бази ПОМ (L_e) визначається середньою відстанню від бази матеріалів до геометричних центрів міських територій, що обслуговуються кожною базою ПОМ.

Час обробки покриття ПОМ розподілювачем ПОМ i -го типу при одному завантаженні бункера машини (t_{oi}) визначають за формулою:

$$t_{oi} = 1000 \times M_{Ki} \times \frac{\rho}{q_n \times B_{pi} \times V_P}, \quad (5.5)$$

де M_{Ki} – корисна місткість бункера розподілювача ПОМ i -го типу, куб. м, приймається за даними інструкцій з експлуатації прибиральної машини;

ρ – щільність ПОМ, т/куб. м, щільність чистих кристалічних хімічних реагентів приймають рівною 1,15 – 1,25, лускоподібних – 0,6 – 0,7, піску і

піскосоляної суміші – 1,35 – 1,60 т/куб. м;

q_n – щільність посипання, г/кв. м, приймається за даними, наведеними в додатку 5 до цих Технічних правил;

B_{pi} – ширина оброблення розподілювачем ПОМ i -го типу, м;

V_p – робоча швидкість руху розподілювача ПОМ, км/год.

5.39. Необхідна кількість плужно-щіткових снігоочисників (M^O) для виконання роботи протягом директивного часу визначається за формулою:

$$M^O = \sum_{i=1}^m M_{Oi}, \quad (5.6)$$

де m – кількість типів плужно-щіткових снігоочисників;

M_{Oi} – необхідна кількість плужно-щіткових снігоочисників i -го типу.

Необхідна кількість плужно-щіткових снігоочисників i -го типу (M_{Oi}) визначається за формулою:

$$M_{Oi} = \frac{S_{Oi}}{P_{Oi} \times T_{дир} \times K_{в.п.}}, \quad (5.7)$$

де S_{Oi} – площа покриття, що підлягає очищенню плужно-щітковими снігоочисниками i -го типу, тис. кв. м;

P_{Oi} – експлуатаційна продуктивність плужно-щіткового снігоочисника i -го типу, тис. кв. м за годину;

$T_{дир}$ – директивний час очищення поверхні від снігу, год.;

$K_{в.п.}$ – коефіцієнт випуску плужно-щіткових снігоочисників на лінію, приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил.

5.40. Експлуатаційна продуктивність плужно-щіткових снігоочисників i -го типу (P_{Oi}) визначається за формулою:

$$P_{Oi} = V_O \times B_{Oi} \times K_{Bi} \times K_{вик}, \quad (5.8)$$

де V_O – робоча швидкість руху снігоочисників, км/год., для плужно-щіткових снігоочисників на міських вулицях не повинна перевищувати 20 км/год, а під час роботи на вузьких вулицях з інтенсивним рухом транспорту і пішоходів, на тротуарах, а також у зоні зупинок громадського транспорту – 10 – 15 км/год;

B_{oi} – ширина смуги, що очищується, плужно-щіткового снігоочисника i -го типу, м;

K_{Bi} – коефіцієнт перекриття смуги, що очищується, для плужно-щіткового снігоочисника i -го типу;

$K_{вик}$ – коефіцієнт використання плужно-щіткових снігоочисників на лінії, приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил.

Ширина смуги, що очищується, плужно-щіткового снігоочисника i -го типу (B_{oi}) визначається як ширина відвалу снігоочисника i -го типу з урахуванням кута його установки за формулою:

$$B_{oi} = d_i \times \sin \alpha, \quad (5.9)$$

де d_i – ширина відвалу плужно-щіткового снігоочисника i -го типу, м;

α – кут між відвалом та повздовжньою віссю смуги, що очищується.

Коефіцієнт перекриття смуги, що очищується, для плужно-щіткового снігоочисника i -го типу (K_{Bi}) визначається, виходячи з ширини смуги, що очищується, та ширини перекриття, за формулою:

$$K_{Bi} = \frac{B_{oi} - B_{п}}{B_{oi}}, \quad (5.10)$$

де B_{oi} – ширина смуги, що очищується, плужно-щіткового снігоочисника i -го типу, м;

$B_{п}$ – ширина перекриття, м; повинна становити 0,3 – 0,5 м.

5.41. Необхідна кількість снігонавантажувачів (M^H) визначається за формулою:

$$M^H = \sum_{i=1}^j M_{Hi}, \quad (5.11)$$

де j – кількість типів снігонавантажувачів;

M_{Hi} – необхідна кількість снігонавантажувачів i -го типу.

Необхідна кількість снігонавантажувачів i -го типу (M_{Hi}) визначається добовим обсягом робіт за формулою:

$$M_{Hi} = \frac{Q_{Hi}}{P_{Hi} \times K_{3M} \times K_{e.n.}}, \quad (5.12)$$

де Q_{Hi} – максимальний добовий обсяг прибиральних робіт снігоавантажувачів i -го типу, тис. куб. м/доб;

P_{Hi} – експлуатаційна продуктивність снігоавантажувача i -го типу, тис. куб. м за зміну;

K_{3M} – коефіцієнт змінності, приймають за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

$K_{e.n.}$ – коефіцієнт випуску снігоавантажувачів на лінію, приймають за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил.

5.42. Максимальний добовий обсяг прибиральних робіт снігоавантажувачів i -го типу (Q_{Hi}) визначається, виходячи з площі покриття, сніг з якої потрібно прибрати з використанням снігоавантажувачів i -го типу, за формулою:

$$Q_{Hi} = \frac{h_m \times K_{yщ} \times S_{Hi}}{T}, \quad (5.13)$$

де h_m – максимальна товщина шару снігу, що випав за добу, мм, приймається за даними, наведеними у колонці 13 додатка 19 до цих Технічних правил;

$K_{yщ}$ – коефіцієнт ущільнення снігу, 0,33 – 0,4;

S_{Hi} – площа покриття, сніг з якої потрібно прибрати з використанням снігоавантажувачів i -го типу, тис. кв. м;

T – строк вивезення снігу з вулиць, діб, приймається згідно з пунктом 5.15 розділу V цих Технічних правил.

5.43. Експлуатаційна продуктивність снігоавантажувачів i -го типу (P_{Hi}) визначається за формулою:

$$P_{Hi} = 0,001 \times P_{Ti} \times T \times K_{3П} \times K_{euk} \times \left(1 - \frac{t_0}{t_{Hi} + t_0}\right), \quad (5.14)$$

де P_{Ti} – технічна продуктивність снігоавантажувачів i -го типу, куб. м/год., приймається за даними інструкцій з експлуатації машин;

T – тривалість робочої зміни, год.;

$K_{зп}$ – коефіцієнт зниження продуктивності снігонавантажувача, приймається за даними, наведеними в таблиці 4 додатка 20 до цих Технічних правил;

$K_{вик}$ – коефіцієнт використання снігонавантажувачів на лінії, приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

t_0 – час припинення роботи снігонавантажувача у разі заміни самоскидів, які надходять під навантаження, хв.;

t_{Hi} – час навантаження снігу до самоскида снігонавантажувачем i -го типу, хв.

Час припинення роботи снігонавантажувача в разі заміни самоскидів, які надходять під навантаження (t_0), залежить від інтенсивності руху транспорту по сусідній смузі (авт./год.) та дорівнює:

при відсутності руху – 0,83, хв.;

при 200 автомобілів за годину – 0,88 хв.;

при 400 автомобілів за годину – 0,97 хв.;

при 600 автомобілів за годину – 1,1 хв.;

при 800 автомобілів за годину – 1,28 хв.

При навантаженні снігу роторним снігонавантажувачем $t_0 = 0$ хв.

Час навантаження снігу до самоскида снігонавантажувачем i -го типу (t_{Hi}) визначається за формулою:

$$t_{Hi} = \frac{60 \times V_{сн}}{П_{Ti} \times K_{зп}}, \quad (5.15)$$

де $V_{сн}$ – об'єм снігу, що навантажують до самоскида (середня місткість кузова самоскидів), куб. м, приймається за даними інструкцій з експлуатації машин (середня місткість кузова самоскидів);

$П_{Ti}$ – технічна продуктивність снігонавантажувачів i -го типу, куб. м/год.;

$K_{зп}$ – коефіцієнт зниження продуктивності снігонавантажувача.

5.44. Необхідна кількість самоскидів (M^c) визначається за формулою:

$$M^C = \sum_{i=1}^j (k_i M_{Ci}) , \quad (5.16)$$

де j – кількість типів снігонавантажувачів;

k_i – кількість снігонавантажувачів i -го типу;

M_{Ci} – необхідна кількість самоскидів для забезпечення безперервної роботи одного снігонавантажувача i -го типу.

Необхідна кількість самоскидів для забезпечення безперервної роботи одного снігонавантажувача i -го типу (M_{Ci}) визначається за формулою:

$$M_{Ci} = 1 + \frac{t_b + \frac{120 \times L_c}{V_{Cnp}}}{t_{Hi} + t_0} , \quad (5.17)$$

де t_b – час вивантаження снігу із самоскида, хв.;

L_c – відстань до снігозвалища, км;

V_{Cnp} – транспортна швидкість руху самоскида, км/год., визначається за даними, наведеними в таблиці 3 додатка 20 до цих Технічних правил, з урахуванням середньої відстані між перехрестями вулично-дорожньої мережі і приймається як для прибиральних машин магістрального типу;

t_{Hi} – час навантаження снігу до самоскида снігонавантажувачем i -го типу, хв.;

t_0 – час припинення роботи снігонавантажувача у разі заміни самоскидів, які надходять під навантаження, хв.

Середня відстань до снігозвалища (L_c) визначається середньою відстанню від снігозвалища до геометричних центрів міських територій, що обслуговуються снігозвалищем.

5.45. Необхідна кількість автогрейдерів і тракторів зі снігоочисним обладнанням, що використовуються для очищення покриття від сніжно-льодового накату або льоду, розраховується аналогічно необхідній кількості плужно-щіткових снігоочисників. При цьому робоча швидкість автогрейдера (або трактора) приймається рівною 5 – 7 км/год.

5.46. Необхідна кількість комбінованих машин, що одночасно виконують роботу зі згрібання снігу та обробки вулично-дорожньої мережі ПОМ, розраховується аналогічно необхідній кількості розподілювачів ПОМ.

5.47. Страховий запас паливно-мастильних матеріалів визначається щодо кожного суб'єкта господарювання, який виконує роботи із утримання вулично-дорожньої мережі населеного пункту у зимовий період.

5.48. Страховий запас паливно-мастильних матеріалів визначається як сума запасу для кожної конкретної прибиральної машини.

5.49. Страховий запас палива визначається окремо для бензину, дизельного палива, зрідженого нафтового газу та стисненого природного газу.

5.50. Страховий запас палива розраховується, виходячи з добових нормативних витрат палива прибиральними машинами. Добові нормативні витрати палива визначаються на основі норм витрат палива, що наведені у таблицях 1 – 3 додатка 21 до цих Технічних правил. Норми витрат газового палива визначаються шляхом коригування норм витрат рідкого палива із застосуванням перевідних коефіцієнтів:

бензин (л/100 км, л/год) – стиснений природний газ – 1:1 (куб. м/100 км, куб. м/год.);

бензин (л/100 км, л/год) – зріджений нафтовий газ (ЗНГ) – 1:1,25 (л/100 км, л/год.).

Норми витрат палива для прибиральних машин, що не наведені у таблицях 1 – 3 додатка 21 до цих Технічних правил, визначаються шляхом проведення контрольних замірів.

5.51. Добові нормативні витрати палива розподільвачами ПОМ (Q^P_H) визначаються за формулою:

$$Q^P_H = K_{ЗМ} \times [0,01 \times (H_{SP} \times S_P + H_{SCP} \times S_{CP}) + H_n \times N], \quad (5.18)$$

де $K_{ЗМ}$ – коефіцієнт змінності розподільвачів ПОМ, приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

H_{SP} – базова лінійна норма витрати палива на пробіг розподільвача ПОМ без виконання роботи, л/100 км, приймається згідно з таблицею 1 додатка 21 до цих Технічних правил;

S_P – усереднений пробіг розподільвача ПОМ без виконання роботи, кілометрів за зміну, визначається згідно з дорожніми листами;

H_{SCP} – норма витрати палива на пробіг розподільвача ПОМ при виконанні роботи, л/100 км, приймається згідно з таблицею 1 додатка 21 до цих Технічних правил;

S_{CP} – усереднений пробіг розподільвача ПОМ при виконанні роботи,

кілометрів за зміну, визначається згідно з дорожніми листами;

H_n – норма витрати палива на розкидання одного кузова ПОМ розподілювачем ПОМ, л;

N – усереднена кількість кузовів розкиданих ПОМ розподілювачем ПОМ за зміну, визначається згідно з дорожніми листами.

Норма витрати палива на розкидання одного кузова ПОМ приймається у розмірі 0,97 л.

Добові нормативні витрати палива комбінованими машинами, що одночасно виконують роботу зі згрібання снігу та обробки вулиць ПОМ, визначаються аналогічним чином, як і для розподілювачів ПОМ.

5.52. Добові нормативні витрати палива плужно-щітковими снігоочисниками, автогрейдером і тракторами зі снігоочисним обладнанням (далі – снігоочисники) (Q^O_H) визначаються за формулою:

$$Q^O_H = K_{3M} \times 0,01 \times (H_{SO} \times S_O + H_{SCO} \times S_{CO}), \quad (5.19)$$

де K_{3M} – коефіцієнт змінності снігоочисників, приймається за даними, наведеними у значеннях експлуатаційних коефіцієнтів відповідно до таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

H_{SO} – базова лінійна норма витрати палива на пробіг снігоочисника без виконання роботи, л/100 км, приймається відповідно до таблиці 1 додатка 21 до цих Технічних правил;

S_O – усереднений пробіг снігоочисника без виконання роботи, кілометрів за зміну, визначається згідно з дорожніми листами;

H_{SCO} – норма витрати палива на пробіг снігоочисника при виконанні роботи, л/100 км, приймається відповідно до таблиці 1 додатка 21 до цих Технічних правил;

S_{CO} – усереднений пробіг снігоочисника при виконанні роботи, кілометрів за зміну, визначаються згідно з дорожніми листами.

5.53. Добові нормативні витрати палива снігонавантажувачами (Q^H_H) визначаються за формулою:

$$Q^H_H = K_{3M} \times (H_{SH} \times T_H + H_{SCH} \times T_{CH}), \quad (5.20)$$

де K_{3M} – коефіцієнт змінності снігонавантажувачів, приймається за даними, наведеними у значеннях експлуатаційних коефіцієнтів прибиральних машин відповідно до таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

H_{SH} – норма витрати палива снігонавантажувачем на транспортний рух,

л/год., визначається відповідно до таблиці 2 додатка 21 до цих Технічних правил;

T_H – усереднений час здійснення транспортного руху снігонавантажувачем, годин за зміну, визначається згідно з дорожніми листами;

H_{SCH} – норма витрати палива снігонавантажувачем на виконання роботи, л/год., визначається відповідно до таблиці 2 додатка 21 до цих Технічних правил;

T_{CH} – усереднений час виконання роботи снігонавантажувачем, годин за зміну, визначається згідно з дорожніми листами.

5.54. Добові нормативні витрати палива самоскидами (Q^C_H) визначаються за формулою:

$$Q^C_H = K_{3M} \times [0,01 \times H_{SC} \times S_C + H_Z \times Z], \quad (5.21)$$

де K_{3M} – коефіцієнт змінності самоскида, приймається за даними, наведеними в таблиці 2 додатка 20 до цих Технічних правил;

H_{SC} – базова лінійна норма витрати палива на пробіг самоскида з урахуванням транспортної роботи, л/100 км, визначається відповідно до таблиці 3 додатка 20 до цих Технічних правил;

S_C – усереднений пробіг самоскида, кілометрів за зміну, визначається згідно з дорожніми листами;

H_Z – норма на маневрування у місцях завантаження і розвантаження та виконання операції з розвантаження самоскида, л;

Z – усереднена кількість поїздок з вантажем самоскида за зміну, визначається згідно з дорожніми листами.

Норма на маневрування у місцях завантаження і розвантаження та виконання операції з розвантаження самоскида (H_Z) визначаються за формулою:

$$H_Z = 0,02 \times G_B, \quad (5.22)$$

де G_B – вантажопідйомність самоскида.

У разі живлення двигуна бензином H_Z збільшується на 25 %.

5.55. Страховий запас по кожному типу палива для парку прибиральних машин розраховується за формулою

$$Q = z \times Q_{H\Sigma} \quad (5.23)$$

де z – кількість діб, для яких потрібно забезпечити запас палива та

мастильних матеріалів, визначається виходячи з максимальної кількості діб зі снігопадами поспіль, згідно з даними колонки 14 додатка 19 до цих Технічних правил;

$Q_{H\Sigma}$ – сума добових нормативних витрат відповідного типу палива всіх прибиральних машин парку, що працюють на цьому типі палива.

5.56. Страховий запас мастильних матеріалів визначається, виходячи з добових нормативних витрат моторних олив, трансмісійних олив, спеціальних олив та пластичних мастил. Добові нормативні витрати мастильних матеріалів визначаються на основі нормативів витрат мастильних матеріалів, що наведені у додатку 22 до цих Технічних правил. Нормативи витрат мастильних матеріалів для прибиральних машин приймаються у таких розмірах:

для дизельних прибиральних машин з повною масою понад 3,5 т:

моторна олива – до 2,8 л/100 л палива;

трансмісійна олива – до 0,4 л/100 л палива;

спеціальні оливи – до 0,1 л/100 л палива;

пластичні мастила – до 0,3 кг/100 л палива;

для інших прибиральних машин:

моторна олива – до 1,8 л/100 л палива;

трансмісійна олива – до 0,15 л/100 л палива;

спеціальні оливи – до 0,05 л/100 л палива;

пластичні мастила – до 0,1 кг/100 л палива.

5.57. Добові нормативні витрати моторних олив (L^C_M), трансмісійних олив (L^C_T), спеціальних олив (L^C_C) та пластичних мастил (L^C_P) самоскидами визначаються за формулами, що наведені нижче.

Добові нормативні витрати моторних олив (L^C_M) самоскидами визначаються за формулою:

$$L^C_M = L^C_{HM} \times \frac{Q^C_H}{100}, \quad (5.24)$$

де L^C_{HM} – норматив витрати моторної оливи самоскидом, літрів на 100 літрів Q^C_H , визначаються згідно з додатком 22 до цих Технічних правил;

Q^C_H – добові нормативні витрати палива самоскидом, л.

Добові нормативні витрати трансмісійних олив (L^C_T) самоскидами визначаються за формулою:

$$L^C_{\Gamma} = L^C_{HT} \times \frac{Q^C_H}{100}, \quad (5.25)$$

де L^C_{HT} – норматив витрати трансмісійної оливи самоскидом, літрів на 100 літрів Q^C_H , визначаються згідно з додатком 22 до цих Технічних правил.

Добові нормативні витрати спеціальних олив (L^C_C) самоскидами визначаються за формулою:

$$L^C_C = L^C_{HC} \times \frac{Q^C_H}{100}, \quad (5.26)$$

де L^C_{HC} – норматив витрати спеціальної оливи самоскидом, літрів на 100 літрів Q^C_H .

Добові нормативні витрати пластичних мастил (L^C_{Π}) самоскидами визначаються за формулою:

$$L^C_{\Pi} = L^C_{H\Pi} \times \frac{Q^C_H}{100}, \quad (5.27)$$

де $L^C_{H\Pi}$ – норматив витрати пластичного мастила самоскидом, кілограмів на 100 літрів Q^C_H , визначаються згідно з додатком 22 до цих Технічних правил.

Нормативи витрат мастильних матеріалів зменшуються на 50 % для усіх автомобілів, які перебувають в експлуатації до трьох років.

Нормативи витрат мастильних матеріалів збільшуються до 20 % для автомобілів, що перебувають в експлуатації більше восьми років.

5.58. Добові нормативні витрати моторних олив (L^i_M), трансмісійних олив (L^i_{Γ}), спеціальних олив (L^i_C) і пластичних мастил (L^i_{Π}) розподільвачами ПОМ, снігоочисниками, снігонавантажувачами та комбінованими машинами, що одночасно виконують роботу зі згрібання снігу та обробки вулиць ПОМ, визначаються аналогічним чином, як і для самоскидів.

5.59. Страховий запас мастильних матеріалів для парку прибиральних машин розраховується за формулами, що наведені нижче.

Страховий запас моторних олив для парку прибиральних машин

	визначається за формулою: $L_M = z \times L_{M\Sigma}, \quad (5.28)$ де z – кількість діб, для яких потрібно забезпечити запас палива та мастильних матеріалів, визначають, виходячи з максимальної кількості діб зі снігопадами поспіль, згідно з додатком 19 до цих Технічних правил; $L_{M\Sigma}$ – сума добових нормативних витрат моторних олиив усіх прибиральних машин парку, л. Страховий запас трансмісійних олиив для парку прибиральних машин визначається за формулою: $L_T = z \times L_{T\Sigma}, \quad (5.29)$ де $L_{T\Sigma}$ – сума добових нормативних витрат трансмісійних олиив усіх прибиральних машин парку, л. Страховий запас спеціальних олиив для парку прибиральних машин визначається за формулою: $L_C = z \times L_{C\Sigma}, \quad (5.30)$ де $L_{C\Sigma}$ – сума добових нормативних витрат спеціальних олиив усіх прибиральних машин парку, л. Страховий запас пластичних мастил для парку прибиральних машин визначається за формулою: $L_P = z \times L_{P\Sigma}, \quad (5.31)$ $L_{P\Sigma}$ – сума добових нормативних витрат пластичних мастил усіх прибиральних машин парку, кг.	
Відсутні	Доповнити Технічні правила новими додатками 19-22, що додаються.	Необхідність введення нових додатків в Технічні правила для висвітлення, розкриття та

		більшого розуміння питання підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового період																														
Відсутні	У тексті Технічних правил та в додатках слова «поверхневого водовідведення» замінити словами «дощової (зливної) каналізації».	Згідно з ДБН В.2.5.-75:2013																														
Відсутні	«Додаток 19 до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів (пункт 5.42. розділу V) УСЕРЕДНЕНІ ДАНІ Українського гідрометеорологічного центру щодо кліматичних умов у зимовий період за адміністративно-територіальними одиницями <table><tr><td rowspan="3">Адміністративно-територіальний поділ України</td><td colspan="2">Кількість випадків ожеледі, дні</td><td colspan="4">Снігопади при температурі, град.С</td><td rowspan="3">Максимальна кількість опадів у вигляді снігу за добу¹, мм</td><td rowspan="3">Максимальна кількість днів зі снігопадом поспіль, шт.</td></tr><tr><td colspan="2"></td><td colspan="2">від 0 до мінус 6</td><td colspan="2">нижче ніж мінус 6 до мінус 18</td></tr><tr><td>всього</td><td>тривалістю, год.</td><td>всього</td><td>у тому числі кількість з інтенсивністю, шт.</td><td>всього</td><td>у тому числі кількість з інтенсивністю, шт.</td></tr><tr><td colspan="9"></td></tr></table>	Адміністративно-територіальний поділ України	Кількість випадків ожеледі, дні		Снігопади при температурі, град.С				Максимальна кількість опадів у вигляді снігу за добу ¹ , мм	Максимальна кількість днів зі снігопадом поспіль, шт.			від 0 до мінус 6		нижче ніж мінус 6 до мінус 18		всього	тривалістю, год.	всього	у тому числі кількість з інтенсивністю, шт.	всього	у тому числі кількість з інтенсивністю, шт.										Необхідність введення нових додатків в Технічні правила для висвітлення, розкриття та більшого розуміння питання підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду
Адміністративно-територіальний поділ України	Кількість випадків ожеледі, дні		Снігопади при температурі, град.С				Максимальна кількість опадів у вигляді снігу за добу ¹ , мм	Максимальна кількість днів зі снігопадом поспіль, шт.																								
			від 0 до мінус 6		нижче ніж мінус 6 до мінус 18																											
	всього	тривалістю, год.	всього	у тому числі кількість з інтенсивністю, шт.	всього	у тому числі кількість з інтенсивністю, шт.																										

[illegible]

Максимальна кількість опадів у вигляді снігу наведена у перерахунку на товщину шару води, що утворився в результаті танення снігу. Для перерахунку у товщину шару снігу (мм) використовують коефіцієнт 10.

«Додаток 20
до Технічних правил ремонту і утримання
вулиць та доріг населених пунктів
(пункт 5.36. розділу V)

ЗНАЧЕННЯ ПОКАЗНИКІВ,

**необхідних для розрахунку необхідності в спеціалізованій
техніці для утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів
у зимовий період**

**Директивний час виконання окремих видів прибиральних
робіт**

Таблиця 1

Інтенсивність снігопаду, мм/год (за висотою неущільненого снігу)	Директивний час виконання окремих видів прибиральних робіт, год	
	обробка ПОМ	згрібання та підмітання снігу
5 - 10	1,0/2,0	3,0/2,0
10 - 30	1,0/2,0	3,0/2,0
понад 30	1,0/1,0	1,5/1,5

Примітка. У чисельнику зазначено директивний час у разі використання хімічних реагентів, у знаменнику - у разі використання піскосоляної суміші.

Значення експлуатаційних коефіцієнтів прибиральних машин

Таблиця 2

Види прибиральних машин	Коефіцієнт використання машин на лінії (К _{вик})	Коефіцієнт змінності (К _{зм})	Коефіцієнт випуску прибиральних машин на лінію (К _{в. п.})
Плужно-щіткові снігоочишувачі	0,85	1,5	0,83
Розподілювачі ПОМ	0,85	1,5	0,8
Снігоавантажувачі	0,8	1,5	0,7
Самоскиди	-	1,5	-

Середня транспортна швидкість прибиральних машин

Таблиця 3

Тип прибиральної техніки	Середня транспортна швидкість прибиральних машин, км/год, при середній відстані між перехрестями, км				
	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2
Магістральні машини	31	35	38	40	42
Тротуарні машини	10	13	16	19	21

Коефіцієнти зниження продуктивності снігоавантажувача

Таблиця 4

Середня висота сніжного валу, м	Коефіцієнт зниження продуктивності снігонавантажувача (К _{зп}) при ширині сніжного валу, м			
	1	1,5	2	2,5
0,5	0,17	0,3	0,42	0,55
0,6	0,21	0,36	0,51	0,66
0,7	0,24	0,42	0,6	0,77
0,8	0,28	0,48	0,68	0,88
0,9	0,31	0,54	0,77	1
1	0,35	0,6	0,85	1

«Додаток 21
до Технічних правил ремонту і утримання
вулиць та доріг населених пунктів
(пункт 5.50. розділу V)

НОРМИ ВИТРАТ ПАЛИВА

Норми витрат палива для розподілювачів ПОМ та снігоочисників

Таблиця 1

Шасі	Тип палива	Базова лінійна норма витрати палива на пробіг без виконання роботи, л/100 км	Норма витрати палива на пробіг при виконанні роботи, л/100 км
Розподілювачі ПОМ			

ЗИЛ	бензин	34,3	73,8
	дизельне паливо	25,2	47,2
ГАЗ	бензин	27,1	56,9
МАЗ	дизельне паливо	31,1	62,7
КамАЗ	дизельне паливо	29,7	68,7
Урал	бензин	36,8	89
	дизельне паливо	30	69
Снігоочисники			
ЗИЛ	бензин	35,2	80,6
	дизельне паливо	24,7	51,4
ГАЗ	бензин	27,8	71,5
МАЗ	дизельне паливо	31,5	61
КамАЗ	дизельне паливо	29,6	67,9
Урал	бензин	36,6	75
	дизельне паливо	30	64,3

Норми витрат палива для снігонавантажувачів

Таблиця 2

Марка снігонавантажувача	Шасі	Норма витрати палива на транспортний рух, л/год	Норма витрати палива на виконання роботи, л/год
Д-566А	спецшасі	4,8	4,8
КО-203	спецшасі	6,6	6,6
КО-206	спецшасі	7,8	7,8
КО-205	трактор МТЗ-82	8,2	8,2

ТМ-3А	спецшасі	5,8	5,8
МПУ-1	спецшасі	5,4	5,4

Норми витрат палива для самоскидів

Таблиця 3

Шасі	Тип палива	Базова лінійна норма витрати палива на пробіг з урахуванням транспортної роботи, л/100 км
ЗИЛ	бензин	38,3
	дизельне паливо	25,4
ГАЗ	бензин	29,1
	дизельне паливо	20,6
МАЗ	дизельне паливо	38,2
КамАЗ	дизельне паливо	37,2
Урал	дизельне паливо	41,8
ІФА	дизельне паливо	21,5
Magirus	дизельне паливо	37
MAN	дизельне паливо	35,7
Tatra	дизельне паливо	43,8
КАЗ	бензин	36
	дизельне паливо	28
КрАЗ	дизельне паливо	49,5

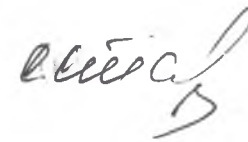
«Додаток 22
до Технічних правил ремонту і утримання
вулиць та доріг населених пунктів
(пункт 5.56. розділу V)

Нормативи витрат мастильних матеріалів

Шасі	Моторні оливи, л/100 л палива	Трансмісійні оливи, л/100 л палива	Спеціальні оливи, л/100 л палива	Пластичні мастила, кг/100 л палива
Розподілювачі ПОМ та снігоочисники				
ЗИЛ	2,23	0,31	0,11	0,23
ГАЗ	2,09	0,27	0,09	0,23
МАЗ	3,47	0,43	0,12	0,33
КамАЗ	2,8	0,4	0,15	0,35
Урал	2,27	0,33	0,12	0,27
Самоскиди				
ЗИЛ	2,1	0,28	0,1	0,2
ГАЗ	2,13	0,28	0,1	0,25
МАЗ	2,95	0,4	0,13	0,35
КамАЗ	2,8	0,4	0,15	0,35
Урал	2,8	0,4	0,15	0,35

	КАЗ	2,5	0,33	0,13	0,28
	КрАЗ	2,95	0,4	0,1	0,33
	IFA	2,9	0,4	0,1	0,3
	Magirus	2,5	0,4	0,1	0,3
	Tatra	2,8	0,4	0,1	0,3

Заступник директора Департаменту – начальник відділу формування та реалізації політики з житлових питань Департаменту житлової політики та благоустрою



Світлана СТАРЦЕВА



Міністерство розвитку громад та територій України

Офіційний веб-сайт Міністерства

[Головна](#) > [Нормативно-правова база](#) > [Регуляторна політика](#) > [Проекти регуляторних актів для обговорення та аналізу регуляторного впливу](#) > Проект наказу "Про затвердження Змін до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів"

Проект наказу "Про затвердження Змін до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів"

29.07.2020

МІНІСТЕРСТВО

РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ

НАКАЗ

від____20__р.

Київ

№____

Про затвердження Змін до Технічних правил

ремонту і утримання вулиць

та доріг населених пунктів

Відповідно до пункту 5 частини першої статті 7 Закону України «Про благоустрій населених пунктів», пункту 40 Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198, пункту 4 Положення про Міністерство розвитку громад та територій України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2014 року № 197 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 25 вересня 2019 року № 850), та з метою оптимізації нормативно-правових актів у сфері утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Зміни до Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, затверджених наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14 лютого 2012 року № 54, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України від 05 березня 2012 року за № 365/20678 (зі змінами), що додаються.



2. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 17 липня 2013 року № 319 «Про затвердження Методики підготовки вулично-дорожньої мережі населених пунктів до зимового періоду», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 09 серпня 2013 року за № 1371/23903.
2. Департамент житлової політики та благоустрою (Старцева С.) разом з Юридичним департаментом (Чепелюк О.) забезпечити в установленому порядку подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.
4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.
5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Н. Хоцянівську.

Міністр

Олексій ЧЕРНИШОВ

- [АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ - проект наказу 54 зміни](#)
- [ДОДАТКИ проект наказу 54 зміни](#)
- [ЗМІНИ до проекту наказу 54](#)
- [ТЕСТ малого підприємництва \(М-Тест\)](#)
- [порівняльна таблиця проект наказу 54 зміни](#)
- [ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА - проект наказу 54 зміни](#)

