

УДК 625.7/8

Ілляш С. І., канд. техн. наук, <http://orcid.org/0000-0002-3001-8012>Зеленовський В. А., д-р філос. з будівництва та цивільної інженерії, <https://orcid.org/0000-0001-5834-5456>Рибальченко С. А., <https://orcid.org/0000-0002-4628-9546>

Державне підприємство «Національний інститут розвитку інфраструктури (ДП «НІРІ»),
м. Київ, Україна

УДОСКОНАЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ПРОЄКТУВАННЯ ОБ'ЄКТІВ ДОРОЖНЬОГО СЕРВІСУ НА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Анотація

Вступ. У статті розглянуті питання щодо удосконалення та розвитку проєктування об'єктів дорожнього сервісу — спеціально облаштованих місць, на яких здійснюється обслуговування учасників дорожнього руху та які розміщуються на землях дорожнього господарства або потребують їх використання для заїзду та виїзду на автомобільні дороги загального користування (далі — автомобільні дороги). Серед них особливу увагу наділено об'єктам дорожнього сервісу, які складають їх значну частину та є власністю державних організацій — відпочинкові майданчики та зупинки маршрутного транспорту. Удосконалення проєктування цих об'єктів були розроблені на підставі вітчизняного і світового досвіду та аналізу чинних вітчизняних і європейських нормативно-правових актів, будівельних норм, нормативних документів, технічної літератури за напрямком об'єкта стандартизації.

Проблематика. Потреба в удосконаленні та розвитку проєктування об'єктів дорожнього сервісу, з урахуванням сучасних вимог їх експлуатування, визначенням відповідних геометричних параметрів, характеристик і споживчих властивостей об'єктів.

Мета статті. Інформування фахівців дорожнього господарства про розроблення нових нормативних документів у сфері проєктування об'єктів дорожнього сервісу та обґрунтування потреби в їх подальшому удосконаленні.

Матеріали і методи. У статті використано напрацювання ДП «НІРІ» за напрямком досліджень, чинні вітчизняні нормативно-правові акти, будівельні норми та національні стандарти, закордонні нормативно-правові акти та нормативні документи і технічна література щодо проєктування об'єктів дорожнього сервісу. Під час розроблення нормативних документів урахувано також вітчизняний і європейський досвід їх проєктування та експлуатування.

Результат. З метою впровадження сучасних розроблень щодо проєктування об'єктів дорожнього сервісу розроблено ДСТУ 9325:2025 «Настанова з проєктування відпочинкових майданчиків на автомобільних дорогах загального користування» та ДСТУ 9326:2025 «Настанова з проєктування зупинок маршрутного транспорту на автомобільних дорогах загального користування», вимоги яких ураховують сучасні підходи до організування безпеки та комфортності дорожнього руху і забезпеченню інклюзивності, а також актуалізують дорожню термінологію.

Висновки. Запропоновані в нових національних стандартах загальні настанови з проєктування об'єктів дорожнього сервісу встановлюють нові науково обґрунтовані вимоги до параметрів, характеристик і споживчих властивостей об'єктів, що сприятиме підвищенню безпеки та комфортності дорожнього руху і забезпеченню інклюзивності.

Ключові слова: автомобільна дорога, відпочинковий майданчик, дорожній покрив, зона відпочинку, зупинки маршрутного транспорту, майданчик для стоянки транспортних засобів, маломобільні групи населення, об'єкт дорожнього сервісу.

Вступ

Національна транспортна стратегія України (далі — Стратегія), схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550, зазначає, що сучасний стан галузі транспорту не повною мірою відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі до транс'європейських Trans-European Transport Network (TEN-T). Стратегічними цілями Стратегії зокрема визначено розвиток ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі, відповідно до політики та стандартів ЄС і забезпечення якісних пасажирських перевезень та безперешкодної мобільності, що потребує наявності розвитої системи дорожнього сервісу.

Стратегія зазначає, що з огляду на закріпленій у Конституції України курс на європейську та євроатлантичну інтеграцію та на переорієнтацію транспортних потоків до ЄС, яка розпочалась ще до повномасштабного вторгнення Російської Федерації на територію України та суттєво прискорилась з його початком, національна транспортна система об'єктивно потребує якнайшвидшої нормативної та технічної інтеграції до транспортної системи ЄС.

Завдання Стратегії зокрема спрямовані на:

- розвиток та технічне обслуговування автомобільних маршрутів, включених до індикативних карт транс'європейської транспортної мережі;
- запровадження сучасних стандартів та підходів на усіх етапах життєвого циклу автомобільних доріг;
- забезпечення функціональної прийнятності мережі автомобільних доріг загального користування шляхом їх відновлення та розвитку з урахуванням інтеграції української мережі автомобільних доріг до європейської.

Потрібно зазначити, що пріоритети та завдання Стратегії в частині розвитку, будівництва, реконструкції, ремонту, облаштування та модернізації пунктів пропуску через державний кордон, їх утримання та експлуатування деталізуються в Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24.12.2024 № 1337-р, якою передбачається розвиток і розбудова сервісних зон, а саме території перед пунктом пропуску для автомобільного сполучення, на якій особам, що здійснюють рух через державний кордон, надаються послуги з харчування, медичної допомоги, торгівлі, страхування, проживання, технічного обслуговування та заправлення паливом автомобільного транспорту, паркування тощо. На Львівщині, на кордоні з Польщею, вже будують майданчики для стоянки вантажівок. Зараз на пунктах перетину державного кордону вантажні автомобілі по кілька днів стоять вздовж дороги на кордон і виникає потреба у відпочинкових майданчиках, що мають відповідний сервіс, як це є на території європейських країн.

Очікуваними результатами досягнення стратегічних цілей окремо визначено:

- удосконалення підходів до проєктування, будівництва та утримання автомобільних доріг з урахуванням кращих світових практик та європейських стандартів;
- забезпечення надання населенню високоякісних, безпечних та доступних транспортних послуг, у тому числі з туристичною чи рекреаційною метою, незалежно від місця проживання відповідно до європейських стандартів якості послуг пасажирського транспорту;
- збільшення до 2030 року частки об'єктів транспортної інфраструктури, дорожнього сервісу, облаштованих з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (далі — МГН), до 60 відсотків.

Для виконання зазначених цілей одним з перших завдань є удосконалення проєктування, зокрема об'єктів дорожнього сервісу.

Окремо потрібно зазначити, що відпочинкові майданчики потрібні для виконання постанови Кабінету Міністрів України від 27.06.2007 № 879 «Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування» (зі змінами), якою передбачено впровадження заходів зі збереження несучої здатності конструкції дорожнього одягу від впливу динамічних навантажень в умовах підвищеної температури повітря.

Ця стаття має оглядовий характер і містить пропозиції щодо вдосконалення проектування зупинок маршрутного транспорту, відпочинкових майданчиків та інших місць для стоянки автомобільного транспорту та відпочинку учасників дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу

Базовими документами, що на даний час встановлюють ці вимоги є відповідно ГБН В.2.3-37641918-549:2018 «Автомобільні дороги. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Загальні вимоги проектування» та ГБН В.2.3-37641918-550:2018 «Автомобільні дороги. Зупинки маршрутного транспорту. Загальні вимоги проектування» та ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво».

Наказом Національного органу стандартизації ДП «УкрНДНЦ» від 15.05.2025 № 76 прийняті вперше з наданням чинності з 01.10.2025 ДСТУ 9325:2025 та ДСТУ 9326:2025, які будуть встановлювати загальні вимоги до проектування відпочинкових майданчиків і зупинок маршрутного транспорту є відповідно. Ці нормативні документи враховують вимоги ДБН В.2.3-4:2015 до цих об'єктів сервісу.

У ДСТУ 9325:2025 подано визначення термінів «відпочинок і «перерва» з урахуванням «Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» (далі — Положення), затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340, яке враховує РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 561/2006 від 15.03.2006 про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, внесення змін до регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85.

Зазначено, що відпочинкові майданчики влаштовують для відпочинку учасників дорожнього руху, зокрема для перерви на відпочинок водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів або/та вантажів згідно з розділом IV Положення, яке надає роз'яснення щодо строків перерв (45 хв після 4 год 30 хв роботи, або 15 хв та 30 хв) (рис. 1).



Рисунок 1

Залежно від розташування відпочинкових майданчиків їх встановлено класифікацію за типами:

- міжміські, які розташовані за межами міської смуги;
- при об'єкті, які розташовані в межах населених пунктів, а також на відстані до 1 км або поряд з природними або соціально-культурними об'єктами, що задовольняють естетичним

потребам автотуристів та інших учасників дорожнього руху (природними ландшафтами, пам'ятками архітектури або історії, культовими об'єктами тощо), а також іншими об'єктами, де постійно зупиняються учасники дорожнього руху для перерви та відпочинку (транспортно-пересадочними вузлами, місцями перетину державного кордону тощо).

Установлено вимоги до їх складових, а саме до:

- майданчиків для стоянки транспортних засобів (далі — ТЗ);
- з'їздів / в'їздів з/на автомобільної(у) дороги(у) до/з відпочинкового майданчика;
- зон відпочинку для учасників руху;
- пішохідних доріжок та елементів їх облаштування;
- споруд для відведення поверхневих стічних вод;
- споруд інженерного захисту (у разі потреби);
- очисних споруд і випарних басейнів (у разі потреби);
- технічних засобів організування дорожнього руху (далі — ТЗОДР);
- інженерного та архітектурного облаштування і елементів благоустрою відповідно до завдання на проектування.

Установлено вимоги щодо призначення та розміщення відпочинкових майданчиків.

Складовою нововведень у вітчизняних будівельних нормах і нормативних документах є показники щодо розміщення відпочинкових майданчиків, залежно від інтенсивності руху, які рекомендовано приймати згідно з **табл. 1**.

Таблиця 1

Показники щодо розміщення відпочинкових майданчиків

Інтенсивність руху в транспортних одиницях, авт/добу	Відстань між відпочинковими майданчиками не менше ніж, км	Кількість місць для паркування	Розміщення відносно осі автомобільної дороги
Понад 35 000	20	Понад 30	двостороннє
» 25 000 до 35 000 включ.	25	» 25 до 30 включ.	двостороннє
» 15 000 » 25 000 »	30	» 20 » 25 »	двостороннє
» 10 000 » 15 000 »	40	» 15 » 20 »	двостороннє
» 5 000 » 10 000 »	50	» 8 » 15 »	двостороннє
» 2 000 » 5 000 »	55	» 7 » 13 »	одностороннє
Не більше ніж 2 000	60	7	одностороннє

Майданчики відпочинку рекомендовано влаштовувати не ближче ніж 1 км від населених пунктів. У разі розміщення майданчиків у межах населеного пункту або на відстані ближче ніж 1 км від нього дозволено приймати кількість місць для паркування з коефіцієнтом 0,6.

Під час вибору місця розташування відпочинкового майданчика потрібно враховувати:

- наявність об'єктів маршрутного орієнтування, туристичних маршрутів, пунктів масового відвідування та обслуговування (пунктів громадського харчування, мотелів, кемпінгів, закладів торгівлі, заправних станцій тощо);
- відстані видимості у плані, поздовжньому профілі та бічну видимість відповідно до ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво»;
- мінімальні відстані до інженерних споруд і мереж;
- наявність водоохоронних зон рік та інших поверхневих водоймищ;
- наявний радіаційний фон тощо.

Конфігурацію та розміри майданчиків для стоянки ТЗ і з'їздів / в'їздів до них визначають з урахуванням розташування певної кількості РТЗ за їх видами і габаритами, мінімального радіуса повороту РТЗ та його динамічного габариту D_r для здійснення маневрів відповідно до

ГБН В.2.3-37641918-555:2016 «Автомобільні дороги. Транспортні розв'язки в одному рівні. Проектування».

Уперше встановлено геометричні розміри та розподіл майданчиків відпочинку за планувальними рішеннями (розміщення майданчика для стоянки ТЗ відносно автомобільної дороги). Майданчики за планувальними рішеннями з розміщення поділяють на:

- кишенькового типу — що примикають до дороги з улаштуванням напрямного острівця;
- тупикового типу — в яких суміщений з'їзд / в'їзд;
- наскрізного типу — в яких влаштовано з'їзд / в'їзд з одностороннім рухом на майданчику

з улаштуванням напрямного острівця.

З'їзд / в'їзд влаштовують шириною:

- з одностороннім рухом — 5,5 м;
- з двостороннім рухом — 6,5 м.

Зони стоянок для автобусів, вантажного та легкового транспорту повинні бути розмежовані та забезпечувати для кожного типу ТЗ окремий в'їзд на відповідний майданчик для стоянки. У разі складання плану майданчиків для стоянки ТЗ понад 25 автопотягів рекомендовано призначити окремі зони для автопотягів і вантажних автомобілів. Кількість місць для паркування вантажних ТЗ повинна складати від 20 % до 50 % від загальної.

З'їзд / в'їзд влаштовують шириною:

- з одностороннім рухом — 5,5 м;
- з двостороннім рухом — 6,5 м.

Ширину проїзду на майданчику для стоянки ТЗ залежно від їх типів, приймають відповідно до **табл. 2**.

Таблиця 2

Ширина проїзду залежно від типів ТЗ

Типи ТЗ	Ширина проїзду, м
Всі типи ТЗ для проїзду з двостороннім рухом	6,50
Проїзди з одностороннім рухом	
Вантажні та легкові автомобілі, автобуси, легкові автомобілі з причепами (кемпери) разом	6,50
Тільки легкові автомобілі	4,50
Тільки легкові автомобілі з одночасним наскрізним проїздом автобусів та/або легкових автомобілів з причепами (кемперів)	5,50

Мінімальні розміри одного місця для паркування з урахуванням мінімально допустимих зазорів безпеки потрібно приймати не менше ніж для:

- легкових ТЗ — 2,5 м × 5,50 м;
- вантажних ТЗ — 3,5 м × 18,0 м;
- автобусів — 3,5 м × 14,0 м;
- легкових ТЗ з причепами (кемперів) — 3,5 м × 14,0 м;
- мотоциклів — 1,2 м × 2,5 м.

Якщо місце для паркування використовують для різних видів ТЗ, його розміри повинні відповідати найбільшому ТЗ. Місця для паркування позначають дорожньою розміткою 1.34 згідно з ДСТУ 2587:2021 «Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні умови».

У зоні для стоянки легкових автомобілів призначають місця для паркування ТЗ, якими керують особи з інвалідністю, в обсязі не менше ніж 10 % місць для стоянки (але не менше двох місць). Місця для паркування повинні мати розміри не менше ніж 3,5 м × 8,0 м і позначені дорожньою розміткою 1.35 згідно з ДСТУ 2587:2021.

Розташування місць для паркування ТЗ, якими керують особи з інвалідністю, повинні забезпечувати доступ до задньої частини ТЗ, щоб використовувати пандус або підйомний пристрій відповідно до рисунка 6 ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будинків і споруд. Основні положення».

З місця для паркування потрібно передбачити безперешкодний доступ до тротуару або пішохідної доріжки для МГН.

У водіїв ТЗ під час руху поступово в міру втоми збільшується час реакції, зменшується уважність, зростає кількість помилок і збільшується час на виконання необхідних операцій при керуванні. Інститут гігієни та фізіології праці в Цюріху для водіїв-професіоналів рекомендує робити зупинки на 5 хвилин через кожну годину руху, а після 2-ї та 4-ї години руху зупинка має бути не менше ніж 30 хв з легкою закускою. Для комфортного відпочинку учасників дорожнього руху зони відпочинку передбачено облаштування відпочинкових майданчиків спорудами для відпочинку, громадськими вбиральнями, локальними очисними спорудами, пішохідними доріжками, інженерними комунікаціями, елементами архітектурного облаштування та благоустрою.

Споруди відпочинку (павільйони, альтанки, перголи тощо) зі столами та лавками з урахуванням, що їх розмір повинен задовольняти мінімальні розміри функціональної зони для осіб на колісних кріслах. На вході до споруди, яку використовують відвідувачі на колісних кріслах, дозволено влаштування ганку за умови влаштування пандуса відповідно до ДБН В.2.2-40.

Геометричні параметри пішохідних доріжок, пандусів і споруд відпочинку також повинні відповідати вимогам ДБН В.2.2-40, а їх покриття вимогам ДБН Б.2.2-5:2011 «Планування та забудова міст, селищ і функціональних територій. Благоустрій територій».

У зонах відпочинку дозволено мати дитячі ігрові майданчики згідно з ДБН Б.2.2-5, які вже влаштовані на окремих об'єктах відпочинку на автомобільних дорогах, зокрема рекреаційних пунктах ДП «Ліси України» (рис. 2).



https://drive.google.com/file/d/1F_eKrxuddJRToaVPFqf5yoPYcH14zXiT/view

Рисунок 2

ДСТУ 9326:2025 класифікує зупинки маршрутного транспорту (далі — зупинки) за розташуванням як кінцеві та проміжні.

Проміжні зупинки, за використанням, розподіляють на:

- уособлені, які призначені для окремого маршруту;
- сумісні, призначені для двох і більше маршрутів одного напрямку;
- пересадочні, на яких відбувається зміна напрямку руху окремих пасажирів.

Складовими елементами зупинок є:

- зупинковий майданчик;
- посадковий майданчик;
- автопавільйон або навіс (далі — автопавільйон) з лавкою / лавками;
- пішохідні доріжки з елементами їх облаштування;
- громадська вбиральня (відповідно до завдання на проєктування);
- споруди інженерного захисту (у разі потреби);
- ТЗОДР;
- інженерне та архітектурне облаштування та елементи благоустрою відповідно до завдання на проєктування.

Місткість та відповідні параметри посадкових майданчиків (**рис. 3**) призначають за прогнозом на десятирічний перспективний пасажирообіг з урахуванням можливостей їх подальшого розвитку. Довжину зупинкового / посадкового майданчиків призначають:

- на уособлених зупинках — за довжиною найдовшого МТЗ плюс 2 м, але не менше ніж 12 м;
- на пересадочних і сумісних зупинках — не менше ніж 20 м.



<https://www.istockphoto.com/uk/search/2/image-film?page=51&phrase=автобусна%20зупинка>

Рисунок 3

Установлено геометричні параметри перехідно-швидкісних смуг, клинів відгону, зупинкового майданчика, а також посадкового майданчика та пішохідних доріжок з урахуванням вимог ДБН В.2.2-40 і ДБН Б.2.2-5:2011.

Установлено вимоги щодо призначення та розміщення зупинок. У додатку А наведено схеми-прикладні їх розміщення.

Визначені вимоги щодо складових елементів зупинок:

- дорожнього одягу;
- бордюрів;
- павільйону;
- інженерного облаштування;
- організування дорожнього руху;
- прилеглої території.

Геометричні параметри та освітлення громадських вбиральень або мобільних туалетів на об'єктах дорожнього сервісу повинні відповідати вимогам цих національних стандартів і ДБН В.2.2-40, а їх покриття — вимогам ДБН Б.2.2-5:2011. Мобільні туалети влаштовують згідно з

ДБН Б.2.2-5. Одна з мобільних туалетних кабін має бути доступна для осіб з інвалідністю, які пересуваються в колісних кріслах, та ідентифікована піктограмою Міжнародного символу доступності.

У нормативних документах викладено вимоги щодо охорони довкілля.

Встановлено вимоги до місць влаштування бюветів, шахтних колодязів і каптажів джерел та фізико-хімічних показників природної води.

Наведені вимоги до локальних очисних споруд для збирання рідких побутових відходів у складі септика та фільтрувального колодязя.

Ураховані умови збереження і використання родючого ґрунту з метою рекультивациі порушених земель, влаштування системи поверхневого водовідведення, вибору місця розміщення очисних споруд, місця стоянки машин та механізмів під час будівництва з дорожнім покриттям згідно з ДБН В.2.3-4, заправлення їх паливно-мастильними матеріалами, технічного оглядання та обслуговування і відповідні захисні засоби для запобігання потраплянню токсичних викидів на прилеглу територію.

Висновки

Розроблені нормативні документи враховують значне збільшення обсягів пасажирських і вантажних перевезень та удосконалюють вимоги до об'єктів стандартизації, зокрема стосовно інклюзивності та збереження довкілля.

ДСТУ 9325:2025 ураховує Стратегію розвитку туризму та курортів на період до 2026 року, затверджену розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.03.2017 № 168-р, у якій туризм визнано однією з основних галузей економіки.

Потрібно зазначити, що відпочинкові майданчики призначені для короткотермінового відпочинку / перерви учасників дорожнього руху і не призначені для щоденного відпочинку водіїв за визначенням [1]. За європейськими вимогами належний щоденний (міжзмінний) відпочинок водія вантажного автомобіля / автобуса не може здійснюватися водієм у салоні вантажного автомобіля / автобуса і для цього існують об'єкти дорожнього сервісу — комплекси відпочинку або готелі з різними рівнями обслуговування. Для цього вступив у дію Делегований Регламент Комісії (ЄС) 2022/1012 від 07.04.2022 що доповнює Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради щодо стандартів, які регламентують рівень обслуговування та надійності безпечних і захищених паркувальних зон, а також процедури їх сертифікації [3].

Європейська Комісія у співпраці з різними організаціями (в тому числі IRU, DEKRA та ESPORG) розробила стандарти для безпечних зон паркування вантажівок – Safe and Secure Truck Park Areas (SSTPA). В Європі запроваджено сертифікацію паркувальних зон для вантажівок Dekra з чотирма рівнями безпеки: бронзовим, срібним, золотим і платиновим. Сертифікат видається Dekra, єдиною акредитованою організацією в Європі, уповноваженою надавати це визнання на підставі стандартів безпеки та обслуговування ЄС для паркування вантажних автомобілів. Сертифікат Dekra Platinum гарантує найвищий рівень безпеки та захищеності паркінгу. Перша паркувальна зона з таким сертифікатом з'явилася у липні 2024 року в Румунії біля кордону з Угорщиною.

В ЄС доступно 300 000 паркувальних місць для вантажних автомобілів із суттєвою нестачею 100 000 місць для задоволення загального попиту. При цьому тільки 7000 існуючих паркувальних місць, або менше 3%, знаходяться в сертифікованих зонах. У 2023 році, згідно зі звітом Асоціації захисту транспортованих активів в регіоні Європи, Близького Сходу та Африки (ТАРА ЕМЕА), кількість зареєстрованих крадіжок вантажів перевищила 50 000, що становить понад 140 крадіжок щодня. За даними ТАРА ЕМЕА у 2025 році щодня з вантажівок крадуть на 1,2 мільйони євро товарів. Побудова надійної мережі безпечних і захищених майданчиків для паркування вантажівок в Україні, зокрема з сертифікацією Dekra, сприятиме розвитку автотранспортної галузі, одночасно покращуючи умови праці водіїв і підвищуючи безпеку на дорогах. Для цього потрібно розробити відповідні нормативно-правові акти та нормативні документи щодо вимог до транспортних складових комплексів відпочинку, готелів, підприємств харчування та торгівлі тощо, а саме: розміщення паркувальних місць, організування водовідведення та дорожнього руху на території

об'єкта дорожнього сервісу (влаштування розмітки, дорожніх знаків, дорожніх огорож і напрямних пристроїв, шлагбаумів, висувних автоматичних і напівавтоматичних блокувальників (боллардів), засобів заспокоєння руху, зокрема делініаторів у вигляді малих архітектурних форм тощо), влаштування пунктів зарядки для електромобілів, трифазних розеток для холодильних установок, стінових і кутових гумових демпферів, інформаційних елементів, цілодобової охорони з відеоспостереженням, тепловізорами, контролем доступу з реєстрацією номерних знаків (APNR) і розпізнаванням обличчя тощо (рис. 4).



Рисунок 4 — Inntaler Autohof Raubling

Також, потрібно внести зміни у ДСТУ 2587:2021 «Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні умови» щодо застосування розмітки 1.34, яким передбачено її застосування на майданчиках для паркування ТЗ. Визначення терміну «відведені майданчики для паркування» надано в Правилах паркування транспортних засобів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2009 № 1342, але майданчики для стоянки ТЗ у складі відпочинкових майданчиків не підпадають під це визначення. Пункт 10.2.34 ДСТУ 2587:2021 потрібно доповнити застосуванням розмітки 1.34 на майданчиках для стоянки ТЗ.

Список літератури

1. Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340 : в ред. від 27.01.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0811-10#Text> (дата звернення: 03.02.2026).
2. Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту і Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту та про внесення змін до Регламентів Ради (ЄС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, а також про скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3820/85 : в ред. від 20.08.2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_761#Text (дата звернення: 28.01.2026).
3. Делегований регламент Комісії (ЄС) 2022/1012 від 07.04.2022, що доповнює Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради щодо стандартів, які регламентують рівень обслуговування та надійності безпечних і захищених паркувальних зон, а також процедури їх сертифікації : робочий переклад ДП «ДержавтотрансНДІпроект». Не є офіційним документом. URL: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/del.reg2022_1012.pdf (дата звернення: 03.02.2026).
4. ДБН В.2.3-4:2015. Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво. Київ, 2015. 48 с. (Інформація та документація).
5. ДБН В.2.3-5:2018 Вулиці та дороги населених пунктів. Київ, 2018. 68 с. (Інформація та документація).

6. ДБН В.2.3-15:2007 Споруди транспорту. Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів : зі Змінами № 1, № 2, № 3. Київ, 2007. 53 с. (Інформація та документація).
7. ГБН В.2.3-37641918-549:2018 Автомобільні дороги. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Загальні вимоги проектування. Київ : Мінрегіон України, 2018. URL: https://mtu.gov.ua/files/Dok_NORMATUVKA/ГБН_549.pdf (дата звернення: 03.03.2025).
8. ДБН Б.2.2-12:2019 Планування і забудова територій. Київ, 2019. (Інформація та документація).
9. Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони : постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 № 198 : в ред. від 12.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/198-94-%D0%BF> (дата звернення: 13.02.2026).

References

1. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro robochyi chas i chas vidpochynku vodiiv kolisnykh transportnykh zasobiv: nakaz Ministerstva transportu ta zviazku Ukrainy vid 07.06.2010 № 340: v red. vid 27.01.2025 [On approval of the Regulation on working time and rest time of drivers of wheeled vehicles: Order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine dated June 07, 2010 No. 340: as amended on January 27, 2025]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0811-10#Text> (accessed February 03, 2026) [in Ukrainian].
2. Rehlament (YeS) № 561/2006 Yevropeiskoho Parlamentu i Rady vid 15 bereznia 2006 roku pro harmonizatsiiu pevnoho sotsialnoho zakonodavstva stosovno dorozhnoho transportu ta pro vnesennia zmin do Rehlamentiv Rady (YeES) № 3821/85 ta (YeS) № 2135/98, a takozh pro skasuvannia Rehlamentu Rady (YeES) № 3820/85: v red. vid 20.08.2020 [Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85: as amended on August 20, 2020]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_761#Text (accessed January 28, 2026) [in Ukrainian].
3. Delehovanyi rehlament Komisii (YeS) 2022/1012 vid 07.04.2022, shcho dopovniuiе Rehlament (YeS) № 561/2006 Yevropeiskoho Parlamentu ta Rady shchodo standartiv, yaki rehlamentuiut rivnia obsluhovuvannia ta nadiinosti bezpechnykh i zakhyschenykh parkovalnykh zon, a takozh protsedury yikh sertyfikatsii: robochyi pereklad DP «DerzhavtotransNDIproekt». Ne ye ofitsiinym dokumentom [Commission Delegated Regulation (EU) 2022/1012 of 7 April 2022 supplementing Regulation (EU) No. 561/2006 of the European Parliament and of the Council as regards the standards for the level of service and security of safe and secure parking areas and the certification procedures: working translation by SE «DerzhavtotransNDIproekt». Not an official document]. URL: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/del.reg2022_1012.pdf (accessed February 03, 2026) [in Ukrainian].
4. DBN V.2.3-4:2015 Avtomobilni dorohy. Chastyna I. Proektuvannia. Chastyna II. Budivnytstvo [State Building Norms V.2.3-4:2015. Automobile roads. Part I. Design. Part II. Construction]. Kyiv, 2015. 48 p. (Informatsiia ta dokumentatsiia) [in Ukrainian].
5. DBN V.2.3-5:2018 Vulytsi ta dorohy naselenykh punktiv [State Building Norms V.2.3-5:2018. Streets and roads of populated areas]. Kyiv, 2018. 68 p. (Informatsiia ta dokumentatsiia) [in Ukrainian].
6. DBN V.2.3-15:2007 Sporudy transportu. Avtostianky i harazhi dlia lehkoykh avtomobiliv: zi Zminamy № 1, № 2, № 3 [State Building Norms V.2.3-15:2007. Transport structures. Parking lots and garages for passenger cars: with Amendments No. 1, No. 2, No. 3]. Kyiv, 2007. 53 p. (Informatsiia ta dokumentatsiia) [in Ukrainian].
7. HBN V.2.3-37641918-549:2018 Avtomobilni dorohy. Maidanchyky dlia stianky transportnykh zasobiv i vidpochynku uchasnykiv dorozhnoho rukhu. Zahalni vymohy proektuvannia [Branch Building Norms V.2.3-37641918-549:2018. Automobile roads. Areas for parking vehicles and rest of road users. General design requirements]. Kyiv: Minrehion Ukrainy, 2018. URL: https://mtu.gov.ua/files/Dok_NORMATUVKA/ГБН_549.pdf (accessed March 03, 2025) [in Ukrainian].

8. DBN B.2.2-12:2019 Planuvannia i zabudova terytorii [State Building Norms B.2.2-12:2019. Planning and development of territories]. Kyiv, 2019. (Informatsiia ta dokumentatsiia) [in Ukrainian].

9. Pro zatverdzhennia Yedynykh pravyl remontu i utrymannia avtomobilnykh dorih, vulyts, zaliznychnykh pereizdiv, pravyl korystuvannia nymy ta okhorony: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.03.1994 № 198: v red. vid 12.04.2023 [On approval of the Uniform rules for repair and maintenance of highways, streets, railway crossings, rules for their use and protection: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated March 30, 1994 No. 198: as amended on April 12, 2023]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/198-94-%D0%BF> (accessed February 13, 2026) [in Ukrainian].

Sergey Ilyash, Ph.D., <http://orcid.org/0000-0002-3001-8012>

Volodymyr Zelenovsky, Ph.D., <https://orcid.org/0000-0001-5834-5456>

Sergii Rybalchenko, <https://orcid.org/0000-0002-4628-9546>

State Enterprise «National Institute for Development Infrastructure» (SE «NIDI»), Kyiv, Ukraine

IMPROVEMENT AND DEVELOPMENT OF THE DESIGN OF ROAD SERVICE FACILITIES ON PUBLIC ROADS

Abstract

Introduction. The article discusses issues related to the improvement and development of the design of road service facilities — specially equipped places where road users are served and which are located on road administration land or require its use for entry and exit to public roads (hereinafter referred to as motorways). Among them, special attention is paid to road service facilities that constitute a significant part of them and are owned by state organisations — rest areas and public transport stops. Improvements to the design of these facilities were developed based on domestic and international experience and analysis of current domestic and European regulations, building codes, regulatory documents, and technical literature related to the subject of standardisation.

Problem statement. The need to improve and develop the design of road service facilities, taking into account modern requirements for their operation, determining the appropriate geometric parameters, characteristics and consumer properties of facilities.

Objective. Informing road management specialists about the development of new regulatory documents in the field of road service facility design and justifying the need for their further improvement.

Materials and methods. The article uses the findings of the State Enterprise "NIRI" in the field of research, current domestic regulatory and legal acts, building codes and national standards, foreign regulatory and legal acts and regulatory documents, and technical literature on the design of road service facilities. During the development of regulatory documents, domestic and European experience in their design and operation was also taken into account.

Results. In order to implement modern developments in the design of road service facilities, DSTU 9325:2025 "Guidelines for the design of rest areas on public roads" and DSTU 9326:2025 "Guidelines for the design of public transport stops on public roads" have been developed, the requirements of which take into account modern approaches to organising road safety and comfort and ensuring inclusiveness, as well as updating road terminology.

Conclusions. The general guidelines for the design of road service facilities proposed in the new national standards establish new scientifically based requirements for the parameters, characteristics and consumer properties of facilities, which will contribute to improving road safety and comfort and ensuring inclusiveness.

Keywords: motorway, rest area, recreation area, public transport stops, vehicle parking area, people with reduced mobility, road service facility, road surface.