



ДЕРЖАВНІ БУДІВЕЛЬНІ НОРМИ УКРАЇНИ

---

## ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ

**ДБН В.2.3-5:2018**

**Зміна № 1**

*Видання офіційне*

Київ  
Міністерство розвитку громад та територій України  
2022



ДЕРЖАВНІ БУДІВЕЛЬНІ НОРМИ УКРАЇНИ

---

## ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ

**ДБН В.2.3-5:2018**

**Зміна № 1**

*Видання офіційне*

Київ  
Мінрегіон України  
2022

**Мінрегіон України, 2022**

Видавець нормативних документів у галузі будівництва  
і промисловості будівельних матеріалів Мінрегіону України  
**Державне підприємство “Укрархбудінформ”**

**Зміна № 1 ДБН В.2.3-5:2018****ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ**

- 1 РОЗРОБЛЕНО: Державне підприємство “Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна” (ДП “ДерждорНДІ”)
- 2 РОЗРОБНИКИ: **А. Безуглий**, канд.екон.наук; **А. Цинка**, канд.техн. наук;  
**С. Ілляш**, канд.техн.наук( науковий керівник); **В. Зеленовський**;  
**С. Рибальченко**
- За участю: **О. Крижанівський**; **В. Сушкевич**; **Я. Грибальський**; **Є. Світ**;  
**П. Поліщук**
- 3 ЗАТВЕРДЖЕНО ТА НАДАНО ЧИННОСТІ: наказ Міністерства розвитку громад та територій України від 30.12.2021 №367 та накази від 31.01.2022 № 22, від 08.04.2022 № 62, від 16.05.2022 № 72, з першого числа місяця, що настає через 90 днів з дня реєстрації та оприлюднення на порталі Єдиної державної електронної системи у сфері будівництва (з 2022-09-01)

**ТЕКСТ ЗМІНИ****ЗМІСТ**

**Пункт 5.5.** Слова “Автомобільні стоянки” *замінити словами* “Автостоянки”.

**Додаток Д.** Слова “Схеми улаштування острівців безпеки” *замінити словами* “Схема зонування тротуару”.

*Доповнити наступним додатком:* “Додаток Е Класифікація вулиць”.

**Розділ 2. Нормативні посилання**

*Вилучити наступні документи:*

“ДБН 360-92\*\* Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень

ДБН Б.1.1-15:2012 Склад та зміст генерального плану населеного пункту

ДБН В.1.2-4-2006 Система надійності у будівництві. Інженерно-технічні заходи цивільного захисту (цивільної оборони)

ДБН В.2.3-14-2006 Мости та труби. Правила проектування

ДБН В.2.3-19-2008 Залізничі колії 1520 мм. Норми проектування

ДБН В.2.5-20-2001 Зовнішні мережі та споруди. Газопостачання

ДБН В.2.5-28-2006 Природне і штучне освітлення”.

*Доповнити наступними документами:*

“ДБН Б.1.1-14:2021 Склад та зміст містобудівної документації на місцевому рівні

ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова територій

ДБН В.1.2-4:2019 Інженерно-технічні заходи цивільного захисту

ДБН В.2.2-40:2018 Інклюзивність будівель і споруд

ДБН В.2.3-19:2018 Споруди транспорту. Залізничі колії 1520 мм. Норми проектування

ДБН В.2.5-20:2018 Газопостачання

ДБН В.2.5-28:2018 Природне і штучне освітлення

ГБН В.2.3-37641918-550:2018 Автомобільні дороги. Зупинки маршрутного транспорту. Загальні вимоги проектування

ДСТУ 2587:2021 Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні умови

ДСТУ 2935:2018 Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення понять

ДСТУ 4100:2021 Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування

Сторінка 2  
Сторінок 33

ДСТУ 4123:2020 Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. Загальні технічні вимоги  
ДСТУ 8745:2017 Автомобільні дороги. Методи вимірювання нерівностей основи і покриття дорожнього одягу

ДСТУ 8746:2017 Автомобільні дороги. Методи вимірювання зчпних властивостей поверхні дорожнього покриття

ДСТУ 8752:2017 Безпека дорожнього руху. Проект організації дорожнього руху. Правила розроблення, побудови, оформлення. Вимоги до змісту

ДСТУ 8906:2019 Планування та проектування велосипедної інфраструктури. Загальні вимоги  
ДСТУ Б А.1.1-100:2013 Автомобільні дороги. Терміни та визначення понять“.

### **Розділ 3. Терміни та визначення понять**

*Абзаци з першого по сьомий викласти у новій редакції:*

“У цих будівельних нормах вжито терміни, наведені у:

- [1]: автомобільна дорога, вулиця, штучні споруди;
- [2]: генеральний план населеного пункту, детальний план території, червоні лінії;
- [3]: охорона навколишнього природного середовища;
- [4]: маршрутні транспортні засоби, пішохідний перехід, пішохідна доріжка, перехрестя, тротуар, розділювальна смуга;
- [8]: благоустрій населених пунктів, територія, вулично-дорожня мережа, заходи з благоустрою населених пунктів, зелені насадження;
  - ДБН А.2.2-3: будівництво, нове будівництво;
  - ДБН Б.2.2-12: багатофункціональні споруди, громадські центри, охоронна зона пам'ятки культурної спадщини, соціальна інфраструктура;
  - ДБН В.2.2-40: маломобільні групи населення, пандус, тактильний елемент доступності, фактура, шлях руху;
  - ДБН В.2.3-4: видимість у напрямку руху, гірська місцевість, горбиста місцевість, зона транспортної розв'язки, стислі умови, транспортна розв'язка, смуга укріплена;
  - ДБН В.2.5-75: водний об'єкт, дощоприймач, каналізація, поверхневі стічні води, система дощової (зливної) каналізації;
  - ГБН В.2.3-37641918-550: заїзна кишень, зупинковий майданчик, маршрутний транспорт, посадковий майданчик, прилегла територія;
  - ДСТУ 2935: безпека дорожнього руху, пішохід, учасник дорожнього руху, шлях гальмування, транспортний засіб, дорожня розмітка, коефіцієнт поздовжнього зчеплення, узбіччя;
  - ДСТУ 8751: огороження дорожнє;
  - ДСТУ 8906: велосипедно-пішохідна доріжка;
  - ДСТУ Б А.1.1-100: видимість для зупинки автомобіля, видимість зустрічного автомобіля, дорожнє покриття, дорожній одяг, дорожня споруда, жорсткий дорожній одяг, земляне полотно, нежорсткий дорожній одяг, перехідно-швидкісна смуга, проїзна частина, смуга руху, технічні засоби організації дорожнього руху, узбіччя“.

**Пункт 3.1** *викласти у новій редакції:*

#### **“3.1 “віденська“ зупинка**

Піднята проїзна частина автомобільної дороги або вулиці для влаштування посадкового майданчика рейкового транспорту в межах проїзної частини“.

**Пункт 3.2** *викласти у новій редакції:*

#### **“3.2 капітальний ремонт вулиці**

Сукупність робіт з комплексного відновлення чи покращення транспортно-експлуатаційного стану існуючої вулиці та інженерних споруд або приведення геометричних параметрів і технічних характеристик окремих елементів до нормативних вимог з урахуванням перспективної інтенсивності руху та осьових навантажень без підвищення її категорії“.

**Пункт 3.3.** Слова “технічні та резервні смуги“ *вилучити*.

**Пункт 3.4** *викласти у новій редакції:*

**“3.4 центральна розділювальна смуга**

Смуга, яка розділяє потоки транспорту у зустрічних напрямках“.

**Пункт 3.6.** Слова “за допомогою дорожньої розмітки або конструктивно“ *замінити словами* “за допомогою дорожньої розмітки та/або конструктивно“.

**Пункт 3.9** *викласти у новій редакції:*

**“3.9 пішохідна зона тротуару**

Ділянка тротуару, яка призначена для безперешкодного пересування пішоходів, осіб на кріслах колісних, осіб які рухаються на немоторизованих засобах пересування“.

*Доповнити пунктами:*

**“3.12 місцевий (бічний) проїзд**

Додатковий елемент магістральних доріг або магістральних вулиць, що призначений для обслуговування прилеглої території

**3.13 бруківка**

Дорожнє покриття, яке влаштоване із застосуванням елементів з природного обробленого/необробленого або штучного матеріалу у вигляді плоских брусків

**3.14 реконструкція вулиці**

Перебудова існуючої вулиці, пов'язана із зміною її функціонального призначення (підвищення категорії) та/або збільшенням кількості смуг руху“.

**Розділ 4. Загальні положення**

**Пункт 4.1** *викласти у новій редакції:*

“Склад та зміст проектної документації, за якою здійснюється будівництво вулиць та доріг, визначаються згідно з ДБН А.2.2-3, іншими будівельними нормами та нормативними документами. Розділ організації дорожнього руху (тимчасові та постійні схеми організації дорожнього руху) є невід'ємною частиною проектної документації і повинен відповідати ДСТУ 8752.

Під час розроблення проектної документації потрібно дотримуватись вимог [5, 6, 7] “.

**Пункт 4.3** *викласти у новій редакції:*

“Норми містять вимоги до проектування основних елементів вулиць. Мінімумально допустимі строки експлуатаційної придатності елементів потрібно приймати згідно з додатком Л ДБН В.2.3-4. “.

**Пункт 4.4.1** *викласти у новій редакції:*

“Категорії вулиць населених пунктів за функціональним призначенням потрібно приймати згідно з додатком Е. “.

**Пункт 4.4.2.** *Абзац останній вилучити.*

*Таблицю 4.1 вилучити.*

**Таблицю 4.2** *викласти у новій редакції:*

“Таблиця 4.2

Категорії вулиць	Номінальне статичне навантаження на вісь, кН	Навантаження на колесо, кН	
		статичне	динамічне
Магістральні дороги та магістральні вулиці	115	57,5	74,75
Дороги в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах, дороги господарського призначення	100	50,0	65,0
Житлові вулиці, проїзди, паркові дороги, пішохідні доріжки, велосипедні доріжки	60	30,0	39,0
<p><b>Примітка 1.</b> Для розрахунку можуть прийматися навантаження від конкретних транспортних засобів з більшим навантаженням на вісь, ніж наведено в таблиці, якщо їх кількість перевищує 10 % від загальної інтенсивності.</p> <p><b>Примітка 2.</b> У разі проектування доріг у науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах, на яких передбачається проїзд багатоосьових (багатоколісних) транспортних засобів (контейнеровози, спеціалізовані автопоїзди або самохідні великовантажні платформи), а також для перевіряння на міцність дорожнього одягу існуючих вулиць та доріг за одиничних проїздів таких транспортних засобів, потрібно проводити окремі розрахунки на дію колісного навантаження згідно з ДБН В.2.3-4.</p> <p><b>Примітка 3.</b> Під час проектування дорожнього одягу пожежних проїздів у місцях висотної забудови, як правило, враховують навантаження від пожежних автомобілів згідно з ДБН Б.2.2-12.</p>			

**Пункт 4.5.1.** Слова “згідно з ДБН 360” замінити словами “згідно з ДБН Б.2.2-12”.

**Пункт 4.5.3** викласти у новій редакції:

“Облаштування вулиць технічними засобами організації дорожнього руху повинно здійснюватися згідно з відповідними нормативними документами. З метою підвищення безпеки руху на вулицях населених пунктів, як правило, застосовують засоби заспокоєння дорожнього руху згідно з ДСТУ 4123. “.

**Пункт 4.5.4** викласти у новій редакції:

“Для виділення зупинкових майданчиків маршрутних транспортних засобів (далі – маршрутний транспорт), перехідно-швидкісних і додаткових смуг на поворотах, в'їздах-виїздах, у тому числі велосипедних смуг та велосипедних доріжок, у місцях потреби підвищення уваги водія, рекомендується влаштовувати покриття, яке відрізняється кольором та/або матеріалом і за фактурою.”.

**Пункт 4.5.5.** Слова “а також передачу цієї інформації до АСКДР» замінити словами «а також передачу цієї інформації до автоматизованої системи керування дорожнім рухом (далі – АСКДР) “.

**Пункт 4.6.4.** Слова “Трасування магістральних вулиць і доріг” замінити словами “Трасування магістральних доріг та магістральних вулиць”.

Слова “зон охорони пам'яток історії і культури» замінити словами «охоронних зон пам'яток культурної спадщини”.

**Пункт 4.6.8** викласти у новій редакції:

“На вулицях населених пунктів потрібно передбачати організований збір поверхневих стічних вод із наступним їх відведенням у систему дощової (зливної) каналізації згідно з ДБН В.2.5-75 або у місця, які виключають забруднення водних об'єктів. “.

**Пункт 4.6.11** доповнити наступним реченням:

“На вулицях із садибною забудовою за відсутності системи дощової (зливної) каналізації допускається скид неочищеної води у місця, які виключають забруднення водних об'єктів.”.

**Пункт 4.7.3.** Абзац другий викласти у новій редакції:

“– для міст з населенням більше ніж 100 тис. мешканців – в комплексних схемах транспорту згідно з ДБН Б.2.2-12, а у випадку відсутності розробленої схеми – окремим розрахунком на базі відповідних кореспонденцій, визначених в генеральному плані населеного пункту згідно з [9];“.

### Розділ 5. Елементи вулиць та доріг

#### Пункт 5.1.1 викласти у новій редакції:

“Параметри основних елементів вулиць потрібно визначати згідно з Таблицею 5.1.

#### Таблицю 5.1 викласти у новій редакції:

“Таблиця 5.1

Категорія вулиць	Розрахункова швидкість руху, км/год	Ширина смуги руху, м	Кількість смуг руху в обох напрямках, шт.	Найбільший поздовжній похил, ‰	Мінімальна ширина пішохідної зони тротуару, м	
Найкрупніші, крупні міста	Магістральні дороги					
	Безперервного руху	100	3,75	4; 6; 8	40	1,00*
	Регульованого руху	60	3,75	4; 6; 8	60	1,00*
	Магістральні вулиці					
	Загальноміського значення безперервного руху	80	3,50	4; 6; 8	50	3,00
	Загальноміського значення регульованого руху	60	3,00	4; 6; 8	60	3,00
Великі міста	Районного значення	60	3,00	2; 4; 6	60	2,25
	Загальноміського значення регульованого руху	60	3,00	2; 4; 6	60	3,00
Середні та малі міста	Районного значення	60	3,00	2; 4	60	2,25
	Загальноміського значення регульованого руху	60	3,00	2; 4	60	2,25
Усі групи міських та сільські населені пункти	Вулиці та дороги місцевого значення					
	Житлові вулиці	50	3,00	2; 4	70	1,50
	Дороги в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах	50	3,00	2	60	1,50
	Проїзди, паркові дороги	30	3,00	2	80	1,50
		30	4,00	1	80	1,50
	Дороги господарського призначення	30	4,50	1	80	–
Пішохідні доріжки	–	1,80	–	–	–	

\* Технічний тротуар.

**Примітка 1.** В умовах горбистої та гірської місцевості або стислих умовах історичної та/або існуючої забудови допускається приймати параметри, виходячи з реальних умов з обов'язковим проектуванням відповідних заходів із забезпечення дорожньої безпеки та облаштуванням даних ділянок відповідними технічними засобами організації руху.

**Примітка 2.** В стислих умовах під час капітального ремонту ширину пішохідної зони тротуару можна зменшувати до 1,00 м.

**Примітка 3.** Для магістральних доріг, магістральних та житлових вулиць зазначена кількість смуг руху може бути застосована і для організації дорожнього руху в одному напрямку.



**Таблицю 5.2 вилучити.**

**Пункт 5.1.2 викласти у новій редакції:**

“Під час капітального ремонту магістральних вулиць загальноміського значення регульованого руху у найкрупніших та крупних містах на ділянках з існуючою забудовою, за відповідного обґрунтування, допускається зменшувати кількість смуг руху до двох (в обох чи в одному напрямку).”.

**Пункт 5.1.4. Речення перше абзацу другого викласти у новій редакції:**

“У стислих умовах, під час реконструкції або капітального ремонту місцеві (бічні) проїзди дозволяється не передбачати.”.

**Пункт 5.1.5 викласти у новій редакції:**

“Ширину проїзної частини місцевих (бічних) проїздів потрібно приймати:

–для одностороннього руху – 4,0 м;

–для двостороннього руху – 6,0 м.

За умови, коли місцевий проїзд для одностороннього руху може слугувати для тимчасової зупинки транспортних засобів, його ширину потрібно збільшувати до 6 м.”.

**Пункт 5.1.6.** Слова “На проїзній частині магістральних доріг і вулиць” *замінити словами* “На проїзній частині магістральних доріг та магістральних вулиць”.

*Абзац другий викласти у новій редакції:*

“Під час капітального ремонту ділянок вулиць з існуючою забудовою за наявності двох смуг руху в одному напрямку допускається влаштовувати смугу руху для маршрутних транспортних засобів в попутному або зустрічному напрямках згідно з рисунком А.1 (додаток А).”.

**Таблиця 5.3. Примітку вилучити.**

**Таблиця 5.4.** Слова “Розрахункова швидкість на магістралі” *замінити словами* “Розрахункова швидкість на магістральних дорогах та магістральних вулицях”, Слова “на в’їзді (виїзді) на (з) магістраль(і)” *замінити словами* “на в’їзді (виїзді) на(з) магістральну(ної) дорогу(и) та магістральну(ної) вулицю(і)”.

**Пункт 5.1.11.** Слова “Показники таблиці 5.3” *замінити словами* “Показники таблиці 5.4”.

**Пункт 5.1.12 викласти у новій редакції:**

“З обох боків проїзної частини магістральних доріг та магістральних вулиць, а також центральної розділювальної смуги потрібно влаштовувати укріплені смуги шириною:

–для магістральних доріг безперервного руху, магістральних вулиць загальноміського значення безперервного руху – 0,75 м;

–для магістральних доріг регульованого руху, магістральних вулиць загальноміського значення регульованого руху та магістральних вулиць районного значення – 0,5 м.

На вулицях та дорогах місцевого значення, за наявності велосипедної доріжки, рекомендується влаштування укріпленої смуги шириною 0,5 м з конструктивним відокремленням за потреби.

В умовах реконструкції та капітального ремонту допускається зменшувати ширину укріпленої смуги, але не менше ніж до двох висот бордюру.”.

**Таблиця 5.5.** Слова “безперервного руху” *замінити словами* “загальноміського значення безперервного руху”, слова “регульованого руху” *замінити словами* “загальноміського значення регульованого руху”.

У примітці слова “та інших обмежених умовах” *замінити словами* “та стислих умовах”, слова “на магістральних вулицях безперервного руху” *замінити словами* “на магістральних вулицях загальноміського значення безперервного руху”.

**Пункт 5.1.14 викласти у новій редакції:**

“Центральні розділювальні смуги повинні влаштовуватися на магістральних дорогах безперервного руху та магістральних вулицях загальноміського значення безперервного руху шириною не менше ніж 4 м, на магістральних вулицях загальноміського значення регульованого руху з проїзною частиною в 6 смуг руху – не менше ніж 3 м.

У стислих умовах магістральних доріг та магістральних вулиць загальноміського значення допускається зменшення ширини центральної розділювальної смуги до ширини огороження сумарно із смугою безпеки з обох сторін огороження шириною не менше ніж 0,5 м з використанням поступового зниження поверхні балок початкових та кінцевих ділянок огороження до поверхні розділювальної смуги.”.

**Пункти 5.1.15 та 5.1.16 вилучити.****Пункт 5.1.18 викласти у новій редакції:**

“Поперечний похил проїзної частини вулиці залежно від типу дорожнього одягу необхідно приймати згідно з таблицею 5.6.”.

**Таблицю 5.6 викласти у новій редакції:****“Таблиця 5.6**

Тип дорожнього одягу	Поперечні похили проїзної частини, ‰	
	вулиці та дороги	автостоянки
Капітальний	25	20
Удосконалений полегшений	25	20
Перехідний	30	–

**Примітка.** Під час приймального контролю виконують не менше ніж один вимір на 100 м проїзної частини, при цьому не більше ніж 10 % результатів вимірів можуть мати відхил від проектних значень в межах від мінус 5 ‰ до плюс 15 ‰, решта –  $\pm 5$  ‰.

**Пункт 5.1.19. Абзац четвертий викласти у новій редакції:**

“– місцеві (бічні) проїзди для одностороннього руху – односхилими, а при двосторонньому, як правило – двосхилими.”.

*Абзац останній вилучити.*

**Доповнити пунктом 5.1.21:**

**“5.1.21** Під час проектування потрібно враховувати вимоги ДБН В.2.5-74 щодо дотримання відстаней від пожежних гідрантів до крайки проїзної частини.”.

**Таблицю 5.7 викласти у новій редакції:****“Таблиця 5.7**

Розрахункова швидкість руху, км/год	Найменша відстань видимості зустрічного автомобіля, м	Найменша відстань видимості для зупинки автомобіля, м	Найменший радіус кривих у плані, м	Мінімальний радіус вертикальних кривих, м		
				при алгебраїчній різниці похилів поздовжнього профілю сполучних ділянок, ‰	опуклих	увігнутих
100	280	140	400	10 і більше	6000	1500
90	210	125	325		5000	1200
80	180	100	250		4000	1000
70	150	75	200		3000	800

Розрахункова швидкість руху, км/год	Найменша відстань видимості зустрічного автомобіля, м	Найменша відстань видимості для зупинки автомобіля, м	Найменший радіус кривих у плані, м	Мінімальний радіус вертикальних кривих, м		
				при алгебраїчній різниці похилів поздовжнього профілю сполучних ділянок, ‰	опуклих	увігнутих
60	120	60	125	15 і більше	2500	600
50	110	55	100		1500	400
40	100	50	60		1000	300
30	90	45	30		600	200
20	80	40	20		400	150

**Примітка.** Якщо поздовжній профіль проектується прямими лініями, то довжина прямих ділянок, одного похилу, крім ділянок зі стислими умовами, має бути не менше ніж 50 м.

**Пункт 5.2.3 викласти у новій редакції:**

“Під час нового будівництва транспортних розв’язок в одному рівні повинна бути забезпечена бічна видимість, яку потрібно визначати побудовою трикутника видимості (додаток Г), в зоні якого не допускається розміщення будь-яких перешкод висотою більше ніж 0,5 м.

У стислих умовах і під час реконструкції та капітального ремонту влаштування транспортних розв’язок в одному рівні допускається без забезпечення трикутника видимості, за умови передбачення відповідних заходів щодо безпечних умов проїзду.”

**Пункт 5.2.4.** Слова “на магістральних вулицях і дорогах” *замінити словами* “на магістральних дорогах та магістральних вулицях”.

**Пункт 5.2.5.** Слова “в обмежених умовах” *замінити словами* “у стислих умовах”.

**Пункт 5.2.6 викласти у новій редакції:**

“На транспортних розв’язках радіуси заокруглень проїзних частин магістральних доріг та магістральних вулиць, розділювальних смуг, а також доріг в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах потрібно приймати не менше ніж 12 м. У стислих умовах, а також під час капітального ремонту або реконструкції допускається зменшувати зазначений радіус до 6 м (за умови забезпечення проїзду розрахункового автомобіля). На інших вулицях та дорогах радіуси заокруглень повинні бути не менше ніж 6 м і обиратись в залежності від можливих способів використання перехрестя.”

**Пункт 5.3.1 викласти у новій редакції:**

“Ширину тротуарів потрібно визначати з урахуванням категорії вулиці згідно з таблицею 5.1. Ширина однієї смуги пішохідного руху повинна бути кратною 0,75 м. На пішохідній зоні тротуару допускається встановлення лінійних систем поверхневого водовідведення з урахуванням вимог ДБН В.2.2-40.

У пішохідній зоні тротуару не допускається встановлення будь-яких споруд, огорожень або конструкцій, які перешкоджають пішохідному руху.”

**Пункт 5.3.2 викласти у новій редакції:**

“Розташовані в населених пунктах залізничні переїзди потрібно облаштовувати пішохідними доріжками, тротуарами, звуковою сигналізацією, а також спеціальними тактильними смугами незалежно від інтенсивності пішохідного руху. Розташування спеціальних тактильних смуг повинно відповідати розташуванню їх перед пішохідним переходом та додатку В ДСТУ ISO 23599 [27] “.

**Пункт 5.3.4.** Речення *друге та третє викласти у новій редакції:*

“За висоти насипу більше ніж 2 м на тротуарах з боку проїзної частини потрібно влаштувати дорожнє огороження першої групи (зі збереженням ширини пішохідної зони). Перильне огороження для пішоходів влаштовується з боку укусу насипу.”

**Пункт 5.3.5. Речення друге викласти у новій редакції:**

“Сходи, пандуси, тротуари та пішохідні доріжки потрібно проектувати з урахуванням вимог ДБН В.2.2-40.”

**Пункт 5.3.6 викласти у новій редакції:**

“Тротуари, як правило, виконують односхилими з поперечним похилом від 20 ‰ до 25 ‰ та розміщують в один рівень з бордюром, який відділяє проїзну частину, прилеглі газони та смуги озеленення.

Пандуси тротуарів і пішохідних доріжок до пішохідних переходів, острівців безпеки або посадкових майданчиків зупинок повинні мати повздовжній похил не більше ніж 50 ‰, у стислих умовах допускається до 100 ‰.”

**Пункт 5.3.7 викласти у новій редакції:**

“Покриття пішохідної зони повинно бути рівним і не допускати ковзання у разі намокання. Зазори між стиками повинні мати ширину не більше ніж 5 мм. Покриття пішохідної зони, як правило, виконують таким, що відрізняється від покриття інших зон тротуару кольором та/або матеріалом і за фактурою.”

**Доповнити пунктом 5.3.7а:**

**“5.3.7а** Місця підходу до посадкового майданчика та пішохідного переходу повинні бути облаштовані спеціальними тактильними смугами згідно з ДБН В.2.2-40 і додатком В ДСТУ ISO 23599 [27].

Спеціальна попереджувальна тактильна смуга влаштовується перед виходом на проїзну частину перпендикулярно шляху руху на всю ширину пішохідного переходу. Відстань від крайки попереджувальної тактильної смуги до крайки проїзної частини повинна бути не більше ніж 0,2 м.

Спеціальна інформаційна тактильна смуга влаштовується на всю ширину пішохідної зони тротуару під кутом 90° відносно попереджувальної.

Поверхня тротуару за фактурою повинна відрізнятися від спеціальних тактильних смуг. Спеціальні тактильні смуги не можна влаштовувати на пішохідній зоні тротуарів, які влаштовані із фігурних елементів мощення з фасками або бруківки.”

**Пункт 5.3.8. Абзац перший викласти у новій редакції:**

“Велосипедні доріжки та велосипедні смуги, як правило, передбачають на територіях житлових і промислових районів, на магістральних дорогах та магістральних вулицях загальноміського значення безперервного і регульованого руху, вулицях та дорогах місцевого значення, що забезпечують під'їзд велосипедистів до житлових, громадських будинків, промислових підприємств, об'єктів масового відвідування, відкритих автостоянок і гаражів.”

**Абзац другий вилучити.**

**Таблиця 5.9.** Слова “Мінімальні радіуси кривої у плані, м” *замінити словами* “Мінімальні радіуси кривої у плані з урахуванням матеріалу покриття, м”, слова “асфальт/бетон” *замінити словами* “асфальтобетон, бруківка, фігурні елементи мощення”, слова “щебеневі/ґрунтові покриття” *замінити словами* “укріплені ґрунти”.

Таблицю 5.10 викласти у новій редакції:

“

Категорія вулиць		Форма організації велосипедного руху			
		Велосипедна доріжка	Велосипедна смуга	Вело-пішохідна доріжка	Змішаний рух на проїзній частині
Магістральні дороги	Безперервного руху	*	—	—	—
	Регульованого руху	*	—	—	—
Магістральні вулиці	Загальноміського значення безперервного руху	*	—	*	—
	Загальноміського значення регульованого руху	*	*	*	—
	Районного значення	*	*	—	—
Вулиці та дороги місцевого значення	Житлові вулиці	*	*	—	*
	Дороги в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах	*	*	*	*
	Проїзди, паркові дороги	*	*	—	*
	Дороги господарського призначення	*	*	*	*
	Пішохідні доріжки	*	*	*	—
<p>*— позначено місця, де дозволяється організація велосипедного руху.  <b>Примітка.</b> Спільна велосипедно-пішохідна доріжка влаштовується за сумарної інтенсивності руху не більше ніж 75 од./год.</p>					

“

**Таблиця 5.11.** Слово “Реконструкція” замінити словами “Реконструкція та капітальний ремонт”.

**Пункт 5.3.11** викласти у новій редакції:

“За наявності на проїзній частині автостоянки велосипедну смугу влаштовують:

– ліворуч від автостоянки, в умовах паралельного паркування зі смугою безпеки шириною 0,75 м (у стислих умовах – 0,5 м);

– праворуч від автостоянки, в умовах паралельного паркування зі смугою безпеки шириною 0,75 м (у стислих умовах – 0,5 м) з конструктивним відокремленням.

В умовах паркування автомобілів під кутом або перпендикулярно до проїзної частини, як правило, влаштовують велосипедні доріжки.”.

*Доповнити пунктом 5.3.14:*

**5.3.14** Планування та проектування елементів велосипедної інфраструктури на вулицях населених пунктів потрібно здійснювати з урахуванням вимог ДСТУ 8906.”.

**Пункт 5.4.1** викласти у новій редакції:

“Розміщення та обладнання зупинок маршрутного транспорту на вулицях потрібно здійснювати з урахуванням вимог ДБН Б.2.2-12, ДБН В.2.2-40, ДБН В.2.3-4, ДБН В.2.3-18, ДБН В.2.5-56 і цих норм. Під'їзди до зупинок маршрутного транспорту між проїзною частиною та тротуаром, як правило, облаштовують пішохідним огородженням згідно з ДСТУ 8751.”.

**Пункт 5.4.3** *викласти у новій редакції:*

“За потреби влаштування зупинок маршрутного транспорту з обох боків проїзної частини на магістральних дорогах та магістральних вулицях загальноміського значення безперервного руху потрібно передбачати сполучення між ними із застосуванням пішохідних переходів у різних рівнях, на магістральних вулицях загальноміського значення регульованого та районного значення – з влаштуванням пішохідних переходів в одному рівні із світлофорами та іншими технічними засобами організації дорожнього руху. Організація руху пішоходів при цьому забезпечується встановленням пішохідного огороження згідно з ДСТУ 8751. За наявності на розділювальній смузі дорожнього огороження, на ньому потрібно передбачати розміщення пішохідного огороження на відстані не менше ніж 100 м у кожен бік від переходу (зупинки).“.

**Пункт 5.4.5** *викласти у новій редакції:*

“Зупинки маршрутного транспорту, як правило, облаштовують заїзними кишенями, за виключенням випадків, коли є виділені смуги для маршрутного транспорту. За відсутності таких смуг у стислих умовах допускається влаштування зупинок без заїзних кишень.

Ширина заїзної кишені повинна становити не менше ніж 3 м. Довжину перехідної ділянки на в'їзді до зупинки потрібно приймати не менше ніж 20 м, на виїзді – не менше ніж 15 м. У стислих умовах довжину перехідної ділянки допускається зменшувати до 10 м.

Довжину зупинкового майданчика приймають на 5 м більше від розрахункової довжини одночасно зупинених транспортних засобів за розкладом руху з урахуванням їх максимальної довжини.“.

**Пункт 5.4.9** *викласти у новій редакції:*

“Посадкові майданчики на зупинках безрейкового маршрутного транспорту влаштовуються на (20 – 25) см вище поверхні проїзної частини.

Під час проектування зупинок маршрутного транспорту з низькою підлогою чи системою опускання підлоги або у разі застосування посадкових майданчиків з двома різновисокими поверхнями з урахуванням можливої експлуатації різних типів рухомого складу з різними конструкціями підвіски та ступенями їхнього зношення, для забезпечення доступу маломобільних груп населення без сторонньої допомоги потрібно висоту посадкового майданчика визначати рівнем низької підлоги рухомого складу. Допускається, щоб рівень посадкового майданчика був нижче рівня підлоги, але не більше ніж на 3 см. Такі майданчики можуть бути як бокового, так і острівного типу.

Поперечний профіль посадкового майданчика на зупинках безрейкового маршрутного транспорту повинен бути у межах (10 – 15) ‰ і спрямований у бік проїзної частини.

Посадкові майданчики трамвайних зупинок влаштовують згідно з ДБН В.2.3-18.“.

**Пункт 5.4.11** *викласти у новій редакції:*

“Ширину посадкового майданчика безрейкового маршрутного транспорту потрібно приймати залежно від пасажирообігу зупинки, часу очікування пасажирами маршрутних транспортних засобів, виходячи з розрахункової щільності пасажирів на майданчику 2 чол./м<sup>2</sup>, але не менше ніж 1,5 м без урахування павільйону або навісу.

Покриття посадкового майданчика, як правило, виконується таким, що відрізняється від покриття інших зон тротуару кольором та/або матеріалом і за фактурою.

Посадкові майданчики потрібно облаштовувати спеціальними попереджувальними тактильними смугами на всій протяжності майданчика та спеціальними інформаційними тактильними смугами на входах/виходах до нього під кутом 90° відносно попереджувальної на всю ширину посадкового майданчика. На попереджувальній тактильній смузі потрібно виділяти очікуване місце розташування першої двері маршрутного транспортного засобу при зупинці у вигляді квадрату площею не менше ніж 0,9 м<sup>2</sup> згідно з ДБН В.2.2-40.“.

**Пункт 5.4.12 викласти у новій редакції:**

“На зупинках маршрутного транспорту потрібно передбачати автопавільйони або нависи та засоби інформування пасажирів (електронні табло, таблиці з розкладом руху маршрутних транспортних засобів, схемою руху тощо), які не повинні погіршувати видимість для водіїв і заважати руху пішоходів.

Засоби інформування пасажирів (візуальні, тактильні, звукові, голосові інформатори та покажчики) повинні бути влаштовані з урахуванням вимог ДБН В.2.2-40.

Дорожні знаки, які позначають зупинки маршрутного транспорту, потрібно розташовувати згідно з ДСТУ 4100.“.

**Доповнити пунктами 5.4.13 – 5.4.15:**

**“5.4.13** Під час будівництва зупинок маршрутного транспорту, за потреби, влаштовують “віденські” зупинки. Посадкові майданчики цих зупинок потрібно облаштовувати пандусами з поздовжнім похилом не більше ніж 50 %.

**5.4.14** Зупинкові майданчики рекомендується облаштовувати бордюрами з увігнутою до проїзної частини дороги поверхнею для можливості під’їзду маршрутного транспорту впритул до посадкового майданчика.

**5.4.15** Зупинки маршрутного транспорту потрібно влаштовувати згідно з ДБН В.2.5-74 щодо дотримання відстаней від пожежних гідрантів до крайки проїзної частини.“.

**Пункт 5.5. Слова «Автомобільні стоянки» замінити словами «Автостоянки».**

**Пункт 5.5.1. Слова “санітарними нормами та ДБН 360” замінити словами “санітарними нормами та ДБН Б.2.2-12“.**

**Пункт 5.5.2. Речення перше викласти у новій редакції:**

“На магістральних вулицях загальноміського значення регульованого руху і вулицях та дорогах місцевого значення автостоянки тимчасового зберігання допускається розміщувати: “.

*Абзац другий вилучити.*

*Абзац третій викласти у новій редакції:*

“– у заїзних кишенях (місцеве розширення проїзної частини за рахунок смуги озеленення або тротуару, за умови забезпечення його пропускної здатності, залежно від прийнятої схеми розташування транспортних засобів), що відокремлені від основної проїзної частини розміткою або огороженням;“.

**Пункт 5.5.3 викласти у новій редакції:**

“Розміщення транспортних засобів на відкритих автостоянках потрібно виконувати згідно з додатком Д ДБН В.2.3-15.

Улаштування автостоянок тимчасового зберігання не допускається:

–вздовж проїзних частин магістральних доріг та магістральних вулиць загальноміського значення безперервного руху;

–вздовж проїзних частин магістральних доріг та магістральних вулиць загальноміського значення регульованого руху та районного значення у випадку, коли коефіцієнт використання їх пропускної здатності наближається до 1 та при виділенні на цих дорогах і вулицях окремих смуг для руху маршрутного транспорту;

–на тротуарах.“.

**Доповнити пунктом 5.5.5:**

**“5.5.5** Автостоянки потрібно влаштовувати згідно з ДБН В.2.5-74 щодо дотримання відстаней від пожежних гідрантів до крайки проїзної частини.“.

**Розділ 6. Транспортні розв’язки**

**Пункт 6.1.1. Абзац другий викласти у новій редакції:**

“На магістральних дорогах безперервного руху та магістральних вулицях загальноміського

значення безперервного руху всі транспортні розв'язки з перехрещенням потоків повинні бути в різних рівнях.“.

Слова “На магістральних вулицях і дорогах регульованого руху розв'язки в різних рівнях слід передбачати” *замінити словами* “На магістральних дорогах регульованого руху та магістральних вулицях загальноміського значення регульованого руху транспортні розв'язки в різних рівнях потрібно передбачати“.

**Пункт 6.1.3** *викласти у новій редакції:*

“Відстань між транспортними розв'язками з пересіченням потоків має забезпечувати зручність для користувачів і визначається виходячи з існуючих та/або перспективних транспортних схем. Такі розв'язки, як правило, влаштовують на магістральних дорогах та магістральних вулицях безперервного руху на відстані між ними не менше ніж через 1500 м, для інших магістральних вулиць – не менше ніж через 500 м. “.

**Пункт 6.1.4.** Слова “до магістральних вулиць і доріг з регульованим рухом” *замінити словами* “до магістральних доріг регульованого руху та магістральних вулиць загальноміського значення регульованого руху“.

**Пункт 6.1.5** *викласти у новій редакції:*

“Примикання житлових вулиць, доріг науково-виробничих, промислових і комунально-складських зон та проїздів до магістральних доріг та магістральних вулиць безперервного руху повинні влаштовуватись не менше ніж за 100 м до з'їздів транспортних розв'язок з влаштуванням перехідно-швидкісних смуг відповідно до таблиці 5.3. Відстань між примиканнями місцевих проїздів до магістральних доріг та магістральних вулиць регульованого руху рекомендується приймати через (300 – 400) м. У разі якщо відстань між такими розв'язками більше ніж 400 м, допускається влаштовувати примикання на перегоні з організацією руху тільки праворуч.

**Примітка.** Під час проведення реконструкції та капітального ремонту допускається влаштовувати правоповоротні примикання вулиць та доріг місцевого значення безпосередньо до основних проїзних частин вулиць та доріг безперервного руху, які не мають місцевих (бічних) проїздів. Відстань між такими примиканнями повинна бути не менше ніж 300 м з обов'язковим улаштуванням перехідно-швидкісних смуг. “.

**Пункт 6.1.7.** У абзаці першому слова “Перехрещення магістральних вулиць і доріг загальноміського значення” *замінити словами* “Перехрещення магістральних доріг безперервного руху та магістральних вулиць загальноміського значення безперервного руху“.

У абзаці третьому слова “Перехрещення магістральних вулиць і доріг регульованого руху” *замінити словами* “Перехрещення магістральних доріг регульованого руху та магістральних вулиць загальноміського значення регульованого руху“.

**Таблицю 6.1** *викласти у новій редакції:*

Перехрестя	Рух транспорту	Рух пішоходів та велосипедистів	Категорії вулиць, що перехрещуються
Нерегульовані	Нерегульований, можливо каналізований	нерегульований	Вулиці та дороги місцевого значення
З рухом по кільцю	Саморегульований, як правило, каналізований; можливо регульований	нерегульований, можливо регульований	Магістральні вулиці загальноміського значення регульованого руху; магістральні вулиці районного значення; вулиці та дороги місцевого значення
Регульовані	Регульований, можливо каналізований	регульований, можливо безперервний	Магістральні вулиці загальноміського значення регульованого руху; магістральні вулиці районного значення; житлові вулиці



**Пункт 6.2.6. Абзац четвертий викласти у новій редакції:**

“Додаткову смугу для правих або лівих поворотів потрібно улаштувати шириною не менше ніж ширина смуги руху даної вулиці. Можна відокремлювати правий поворот напрямним острівцем, через який потрібно влаштувати пішохідний перехід, згідно з рисунком В.4 (додаток В). “.

**Пункт 6.3.9. Слова “на основних напрямках магістральних вулиць і доріг” замінити словами “на основних напрямках магістральних доріг та магістральних вулиць”.**

**Пункт 6.4.1 викласти у новій редакції:**

“На магістральних дорогах безперервного руху та магістральних вулицях загальноміського значення безперервного руху потрібно передбачати пішохідні переходи у різних рівнях.

Пішохідні переходи та велосипедні переїзди в одному рівні з проїзною частиною, як правило, улаштовують через вулиці на відстані один від одного не менше ніж:

- а) на магістральних вулицях загальноміського значення регульованого руху – 300 м;
- б) на магістральних вулицях районного значення – 250 м;
- в) на вулицях та дорогах місцевого значення:
  - житлові вулиці – 150 м;
  - дороги в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах – 200 м. “.

**Пункт 6.4.2 викласти у новій редакції:**

“Ширину пішохідного переходу та велосипедного переїзду, що розмічається, потрібно приймати згідно з ДСТУ 2587. “.

**Пункт 6.4.3 доповнити абзацом третім та четвертим:**

“Пішохідні переходи на перехресті під час нового будівництва та реконструкції, як правило, влаштовують до початку заокруглення крайки проїзної частини.

Бордюру в місцях стику тротуару та/або велосипедної доріжки з пішохідним переходом та/або велосипедним переїздом повинен бути в один рівень, за відповідного обґрунтування допускається підвищення бордюру не більше ніж на 2 см. “.

**Пункт 6.4.5. Речення перше абзацу першого доповнити словами “згідно з ДСТУ 8751”.**

**Абзац перший доповнити реченням:**

“На острівцях безпеки з обох боків повинні бути встановлені спеціальні попереджувальні тактильні смуги по всій ширині пішохідного переходу. Розташування спеціальних попереджувальних тактильних смуг аналогічно їх розташуванню перед пішохідним переходом на тротуарах і повинно відповідати додатку В ДСТУ ISO 23599 [27]. “.

**Речення перше абзацу другого викласти у новій редакції:**

“Мінімальна ширина острівця безпеки в місці пішохідного переходу повинна бути не менше ніж 2,0 м, у стислих умовах – 1,5 м. Мінімальна довжина повинна бути не менше ніж 8,0 м, у стислих умовах – 4,0 м. Острівець безпеки може влаштуватись на розділювальній смузі або шляхом звуження смуг руху до 2,75 м (за умови наявності не менше ніж двох смуг руху в одному напрямку) та вигину осі смуги руху. “.

**Абзац третій викласти у новій редакції:**

“Острівці безпеки повинні відрізнитись за матеріалом покриття, фактурою або кольором. Повинні бути, як правило, піднятими над проїзною частиною з можливістю безперешкодного пересування осіб на кріслах колісних та інших маломобільних груп населення, передбачивши при цьому пониження бордюру до рівня проїзної частини або відсутність центральної частини острівця. Повинні бути виділеними дорожньою розміткою згідно з ДСТУ 2587. “.

**Абзац четвертий викласти у новій редакції:**

“Ширина ділянки для руху пішоходів та велосипедистів на острівцях безпеки повинна бути не менша ніж ширина пішохідного переходу чи велосипедного переїзду. “.

*Абзац п'ятий. “ДБН В.2.2-17” замінити на “ДБН В.2.2-40”.*

**Пункт 6.4.6 доповнити абзацом першим:**

“На пішохідних переходах та велосипедних переїздах поблизу навчальних закладів, об'єктів соціальної інфраструктури, громадських центрів і багатофункціональних споруд, а також на ділянках житлових вулиць, як правило, передбачають засоби заспокоєння дорожнього руху згідно з ДСТУ 4123. “.

*Абзац третій. Слова «для орієнтації осіб з вадами зору» замінити словами “для орієнтації осіб з порушенням зору”.*

**Пункт 6.4.8. У абзаці другому слова “на магістральних вулицях і дорогах безперервного руху» замінити словами “на магістральних дорогах безперервного руху та магістральних вулицях загальноміського значення безперервного руху”.**

*У примітці слова “планування всієї магістралі” замінити словами “планування всієї магістральної дороги та магістральної вулиці”.*

**Пункт 6.4.11 викласти у новій редакції:**

“Пішохідні переходи в різних рівнях повинні мати спеціальні пристрої для руху маломобільних груп населення: пандуси, підйомники або ліфти.

Сходи та пандуси потрібно проектувати з урахуванням вимог ДБН В.2.2-40 і ДБН В.2.3-22 та рекомендується розташовувати в межах тротуарів і смуг озеленення з урахуванням напрямків та інтенсивності пішохідного руху. “.

**Пункт 6.4.13. Абзац третій викласти у новій редакції:**

“Біля сходів і пандусів для підземних пішохідних переходів на всю їх ширину потрібно передбачати влаштування дощоприймальних лотків, зокрема з урахуванням вимог ДБН В.2.2-40. “.

**Доповнити пунктом 6.4.16:**

**“6.4.16** При вході на пішохідний перехід у різних рівнях потрібно встановлювати спеціальні попереджувальні та спеціальні направляючі тактильні смуги, розташування яких аналогічно їх розташуванню перед пішохідним переходом на тротуарах і повинно відповідати додатку В ДСТУ ISO 23599 [27]. “.

**Пункт 6.5.8. “ДБН В.2.3-14” вилучити.**

**Розділ 7. Земляне полотно**

**Пункт 7.7 вилучити.**

**Пункт 7.15 вилучити.**

**Розділ 8. Дорожній одяг**

**Пункт 8.6. Абзац другий та третій вилучити.**

**Пункт 8.7 викласти у новій редакції:**

“Коефіцієнт зчеплення дорожнього покриття магістральних доріг та магістральних вулиць повинен становити не менше ніж 0,5, а для вулиць і доріг місцевого значення – не менше ніж 0,4. Вимірювання проводяться згідно з ДСТУ 8746 в обсязі не менше ніж п'ять вимірів на 1 км по кожній смузі руху. При цьому не більше ніж 10 % результатів вимірів можуть мати відхили від встановленого значення в бік зменшення до 0,02. “.

**Пункт 8.8 викласти у новій редакції:**

“Матеріал покриття для конструкцій нежорсткого дорожнього одягу рекомендується призначати відповідно до таблиці 8.1. “.

**Таблицю 8.1 викласти у новій редакції:**

“Таблиця 8.1

Тип дорожнього одягу	Матеріал покриття
Капітальний	Щебенево-мастиковий асфальтобетон, асфальтобетон на бітумах, модифікованих полімерами або комплексом добавок, цементобетон
Удосконалений полегшений	Асфальтобетон, кам'яний матеріал, оброблений бітумом або комплексом в'язучих методом змішування в установці
Перехідний	Щебенево-піщана або гравійно-піщана суміш з поверхневою обробкою, бруківка, фігурні елементи мощення

**Пункт 8.9** Слова “на міцність згідно з [24] та [29]” замінити словами “на міцність згідно з [12]”  
Доповнити абзацом четвертим, абзацом п'ятим та таблицею 8.2:

“Коефіцієнт ущільнення асфальтобетонних сумішей у шарах дорожнього одягу тротуарів та ділянок проїздів, важкодоступних для роботи дорожніх котків, повинен бути не менше ніж 0,96.

Вимірювання нерівностей покриття, в залежності від типу дорожнього одягу, потрібно здійснювати по всіх смугах руху в обох напрямках згідно з ДСТУ 8745. Показники не повинні перевищувати значень, наведених у таблиці 8.2. Для забезпечення нормативного показника рівності під час влаштування покриття на магістральних дорогах безперервного руху, як правило, застосовують перевантажувач. На інших магістральних дорогах і магістральних вулицях, а також під час влаштування інших конструктивних шарів дорожнього одягу, перевантажувач застосовують за потреби.

Таблиця 8.2

Тип дорожнього одягу	Магістральні дороги безперервного руху	Магістральні дороги регульованого руху, магістральні вулиці	Вулиці та дороги місцевого значення	Допустимий відхил, для ділянок довжиною 100 м
Вимоги за IRI, (м/км), не більше ніж				
Капітальний	2,0	–	–	50 % – 10 %*
Вимоги за просвітами під триметровою рейкою (мм), не більше ніж				
Капітальний	3,0 (4,0)**	3,0 (5,0)	4,0 (6,0)	5 % – 6,0 (8,0)
Удосконалений полегшений	–	4,0 (6,0)	5,0 (7,0)	5 % – 7,0 (9,0)
Перехідний	–	–	7,0 (10,0)	5 % – 9,0 (12,0)
<p>* 50 % – 10 % – не більше ніж 50 % вимірів за IRI можуть мати відхилення в бік збільшення в межах до 10 %; 5 % – 6,0 (8,0) – не більше ніж 5 % вимірів за просвітами під триметровою рейкою можуть мати відхилення до 6,0 мм в поздовжньому, в дужках до 8 мм – в поперечному напрямках.</p> <p>** 3,0 (5,0) – граничні значення просвітів при прикладанні триметрової рейки в поздовжньому, в дужках – поперечному напрямках.</p> <p><b>Примітка 1.</b> Показник рівності за міжнародним індексом рівності IRI визначається профілометром чи іншим приладом не нижче 2-го класу точності по всіх смугах руху в обох напрямках, з точністю до 1 мм.</p> <p><b>Примітка 2.</b> За наявності каналізаційних люків вимоги до показника рівності за IRI потрібно збільшувати на наступну величину: до 10 люків/км – 0,1 м/км; до 50 люків/км – 0,3 м/км; більше ніж 50 люків/км – не нормується і визначається за просвітами під триметровою рейкою.</p> <p><b>Примітка 3.</b> Вимірювання нерівностей за просвітами під триметровою рейкою проводяться відповідно до додатка М ДБН В.2.3-4 та ДСТУ 8745.</p>				

**Пункт 8.12.** Слова “на магістральних вулицях і дорогах” замінити словами “на магістральних дорогах та магістральних вулицях”.

**Пункт 8.16 викласти у новій редакції:**

“Бруківку, фігурні елементи мощення потрібно влаштовувати на основі з щибених матеріалів, неукріплених або укріплених мінеральним в'язучим, товщиною в залежності від призначення покриття. “.

**Пункт 8.21 викласти у новій редакції:**

“Сполучення дорожнього одягу проїзної частини з тротуаром або газоном виконують встановленням бортового каменю, типи якого визначають згідно з ДСТУ Б В.2.7-237 та ДСТУ Б В.2.7-246, з організацією водовідведення.

У разі садибної забудови, а також у парках, скверах тощо допускається влаштування польового профілю з відкритою водовідвідною мережею. У таких випадках потрібно передбачати заходи із забезпечення безпеки руху пішоходів. “.

**Пункт 8.22 вилучити.****Пункт 8.24. Абзаци з другого по четвертий виключити.**

**Пункт 8.25.** Слова “на магістральних вулицях і дорогах” замінити словами “на магістральних дорогах та магістральних вулицях”.

**Розділ 9. Водовідведення****Пункт 9.1 викласти у новій редакції:**

“Проектування об'єктів системи дощової (зливної) каналізації вулиць та доріг населених пунктів для водовідведення та очищення поверхневих стічних вод виконують згідно з ДБН В.2.5-75 та цими нормами. “.

**Пункт 9.3. Абзац перший викласти у новій редакції:**

“Дощоприймальні колодязі потрібно встановлювати в понижених точках водовідвідних лотків, на перехрестях зі сторони притоку води до смуги пішохідного руху, на виїздах із дворів, кварталів, між перехрестями поза проїзною частиною.

Під час будівництва вулиць та доріг за наявності велосипедної смуги чи спільного руху велосипедів і транспорту потрібно передбачати використання водовідвідних лотків згідно з ДСТУ Б EN 1433 [24].“.

**Доповнити після абзацу другого:**

“Решітки дощоприймальних колодязів допускається розміщувати у місцевих розширеннях проїзної частини та поряд з посадковим майданчиком зупинки маршрутного транспорту. “.

**Пункт 9.8 викласти у новій редакції:**

“Геометричні параметри водостічних труб дощової каналізації потрібно приймати за розрахунком і згідно з ДБН В.2.5-75. “.

**Пункт 9.12 Речення перше викласти у новій редакції:**

“Під час проектування вулиць потрібно передбачати можливість проведення заходів із видалення снігових та льодяних утворень. “.

**Речення друге вилучити.****Доповнити пунктом 9.13:**

“**9.13** Для запобігання розмиву газонів і укосів земляного полотна на ділянках вулиць та доріг з поздовжнім похилом більше ніж 30 %, з насипами висотою більше ніж 2 м, у місцях увігнутих кривих у поздовжньому профілі менше ніж 8000 м потрібно передбачати влаштування поздовжніх водовідвідних лотків та інших споруд для збору та відведення поверхневої води з проїзної частини. “.

**Розділ 10. Зовнішнє освітлення****Пункт 10.2 викласти у новій редакції:**

“Норма середньої яскравості або середньої освітленості покриття проїзної частини в межах розв'язок в різних рівнях повинна відповідати освітленню магістральної дороги чи магістральної вулиці, на якій вона розташована. “.

**Пункт 10.5.** Слова “На магістральних вулицях і дорогах” *замінити словами* “На магістральних дорогах та магістральних вулицях”.

**Пункт 10.8.** *Абзац другий викласти у новій редакції:*

“1) магістральні дороги та магістральні вулиці:”.

*Речення перше абзацу останнього викласти у новій редакції:*

“У разі розміщення опор на центральній розділювальній смузі шириною не більше ніж 5 м потрібно влаштовувати огороження дорожнє металеве бар'єрного типу з поступовим зниженням поверхні балок початкових та кінцевих ділянок до поверхні розділювальної смуги або дорожнього покриття. “.

*У примітці слова* “на магістральних вулицях і дорогах безперервного та регульованого руху” *замінити словами* “на магістральних дорогах та магістральних вулицях загальноміського значення безперервного та регульованого руху”.

## **Розділ 11. Озеленення вулиць та доріг**

**Пункт 11.7** *викласти у новій редакції:*

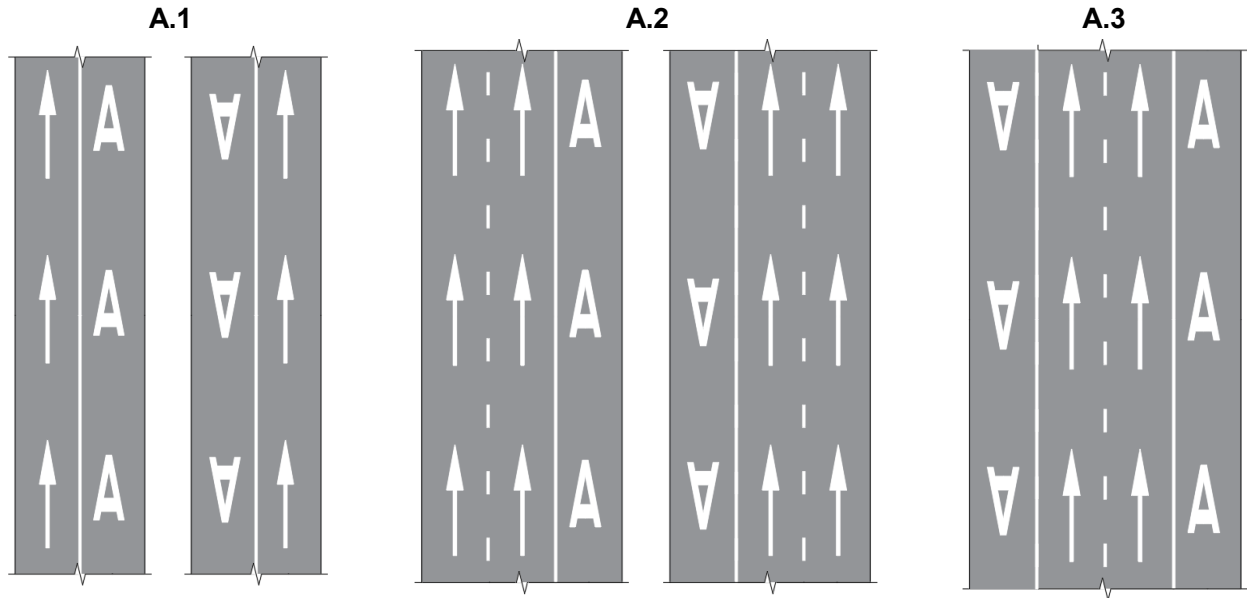
“Відстань від повітряних ліній електропередач до дерев потрібно приймати відповідно до [25]. “.

**Пункт 11.9** *вилучити.*

Додаток А викласти у новій редакції:

**“ДОДАТОК А**  
(довідковий)

**СХЕМА РОЗТАШУВАННЯ СМУГ РУХУ МАРШРУТНОГО ТРАНСПОРТУ**



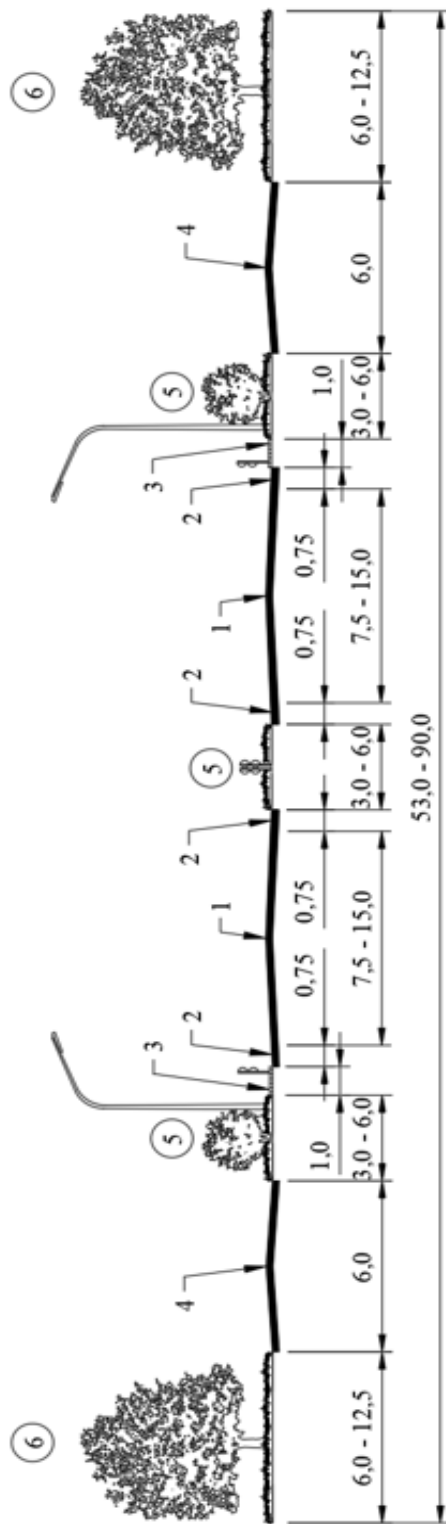
**Рисунок А –** Схема розташування смуг руху маршрутного транспорту“

Додаток Б викласти у новій редакції:

**«ДОДАТОК Б**

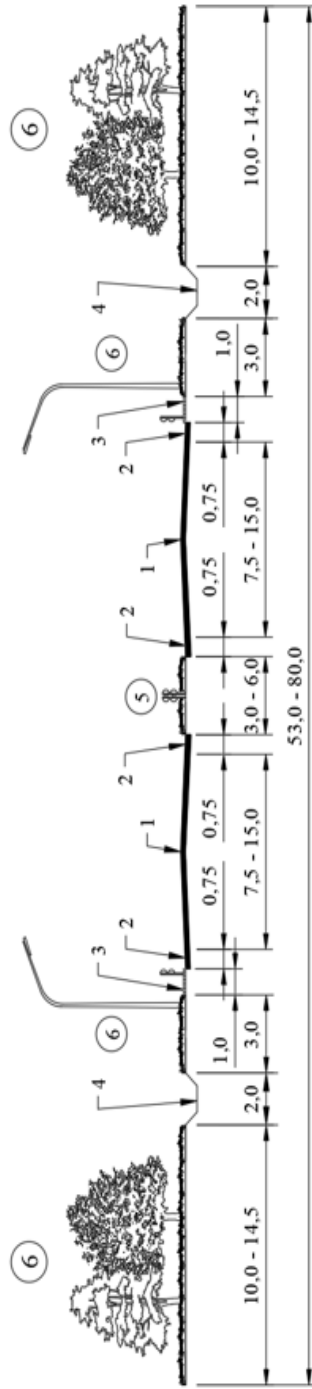
(ДОВІДКОВИЙ)

**НАЙБІЛЬШ ПОШИРЕНІ ТИПИ ПОПЕРЕЧНИХ ПРОФІЛІВ ВУЛИЦЬ**



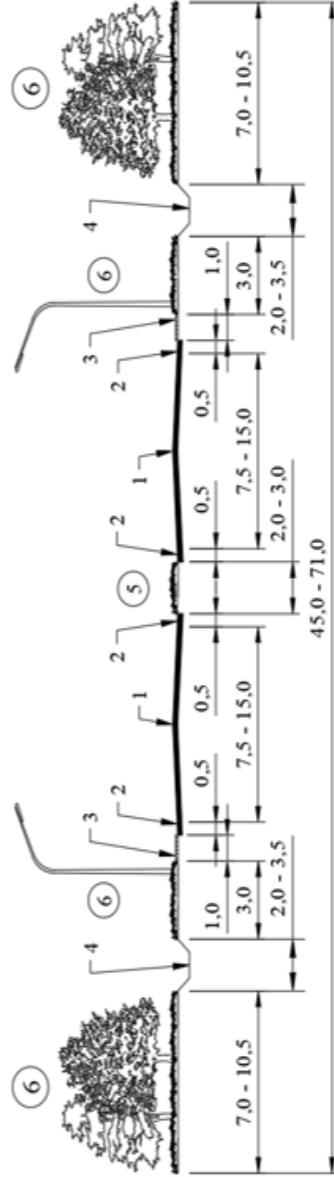
1 – проїзна частина; 2 – укріплена смуга; 3 – технічний тротуар; 4 – місцевий (бічний) проїзд;  
5 – розділювальна смуга; 6 – смуга озеленення

**Рисунок Б.1** – Магістральна дорога безперервного руху з місцевим (бічним) проїздом в найкрупніших та  
крупних містах



1 – проїзна частина; 2 – укріплена смуга; 3 – технічний тротуар; 4 – кювет;  
5 – розділювальна смуга; 6 – смуга озеленення

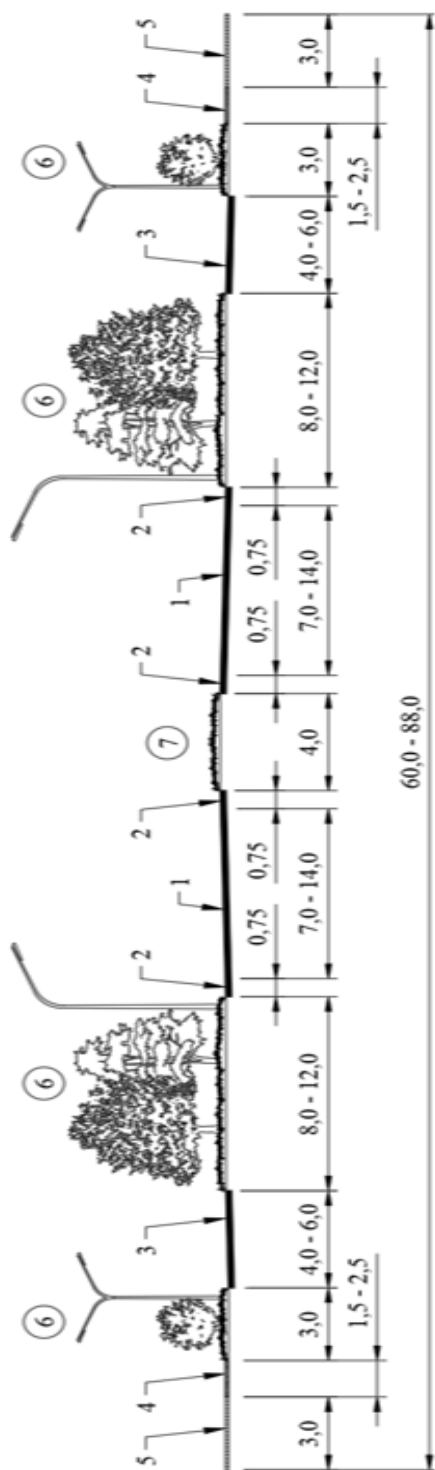
**Рисунок Б.2** – Магістральна дорога безперервного руху в найкрупніших та крупних містах



1 – проїзна частина; 2 – укріплена смуга; 3 – технічний тротуар; 4 – кювет; 5 – розділювальна смуга;  
6 – смуга озеленення

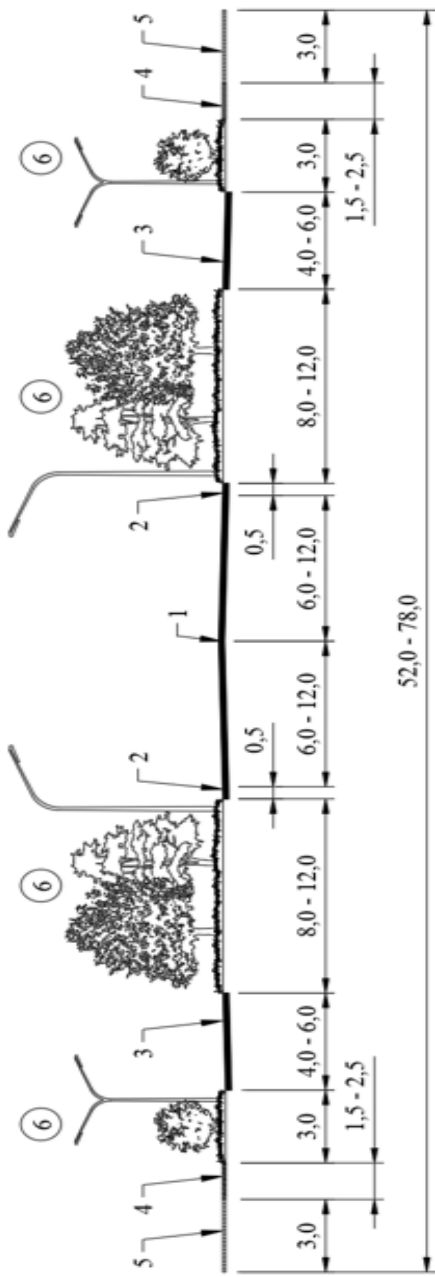
**Рисунок Б.3** – Магістральна дорога регульованого руху в найкрупніших та крупних містах





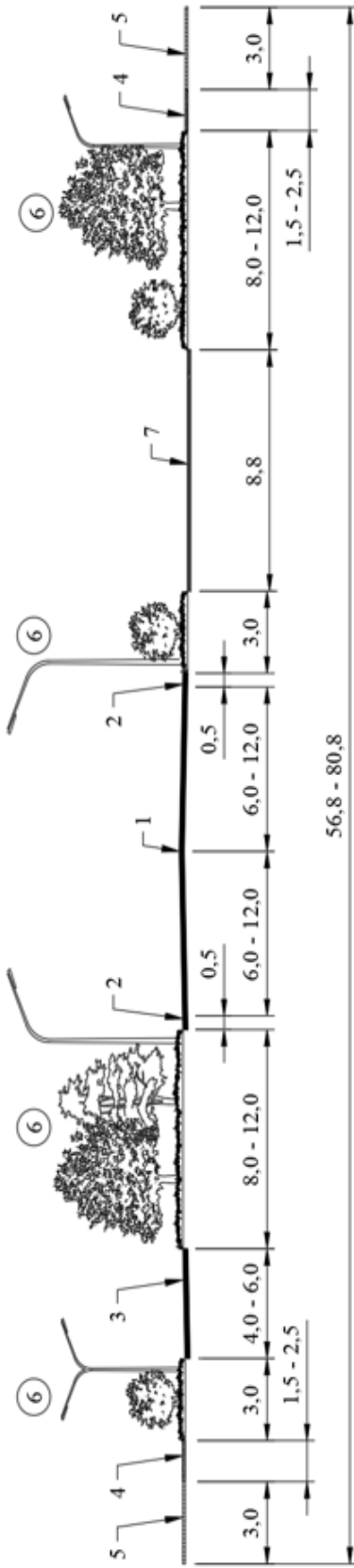
**Рисунок Б.4** – Магістральна вулиця загальноміського значення безперервного руху в найкрупніших та

крупних містах



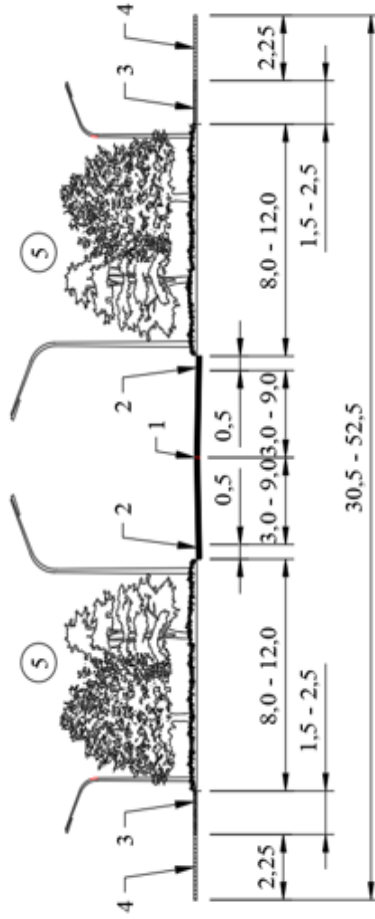
**Рисунок Б.5** – Магістральна вулиця загальноміського значення регульованого руху в найкрупніших та

крупних містах



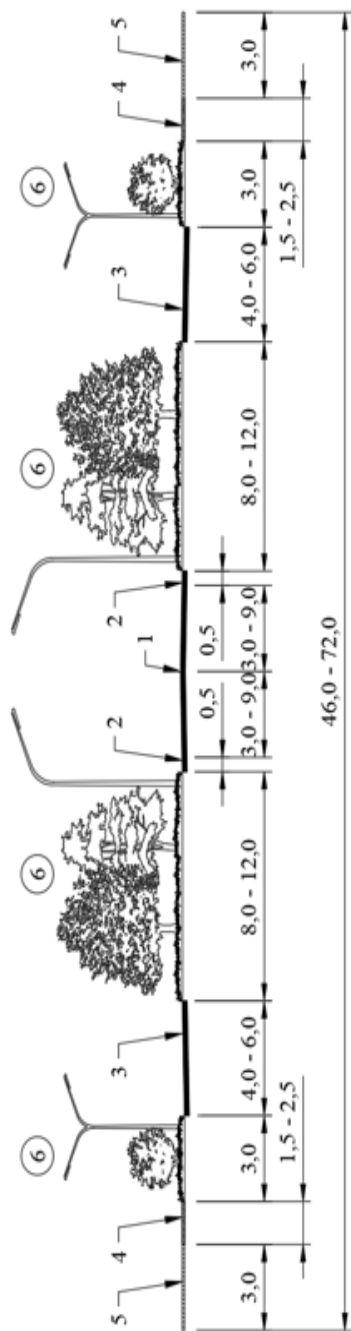
1 – проїзна частина; 2 – укріплена смуга; 3 – місцевий (бічний) проїзд; 4 – велоспедна доріжка;  
5 – пішохідна зона тротуару; 6 – смуга озеленення; 7 – трамвайні лінії

**Рисунок Б.6** – Магістральна вулиця загальноміського значення регульованого руху з трамвайними лініями в найкрупніших та крупних містах



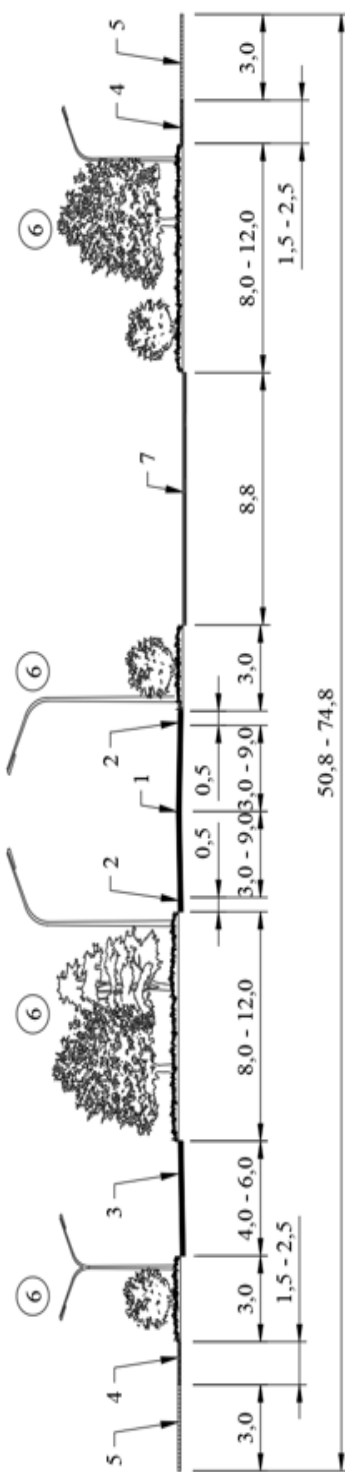
1 – проїзна частина; 2 – укріплена смуга; 3 – місцевий (бічний) проїзд; 4 – велоспедна доріжка;  
5 – пішохідна зона тротуару; 6 – смуга озеленення

**Рисунок Б.7** – Магістральна вулиця районного значення в найкрупніших та крупних містах



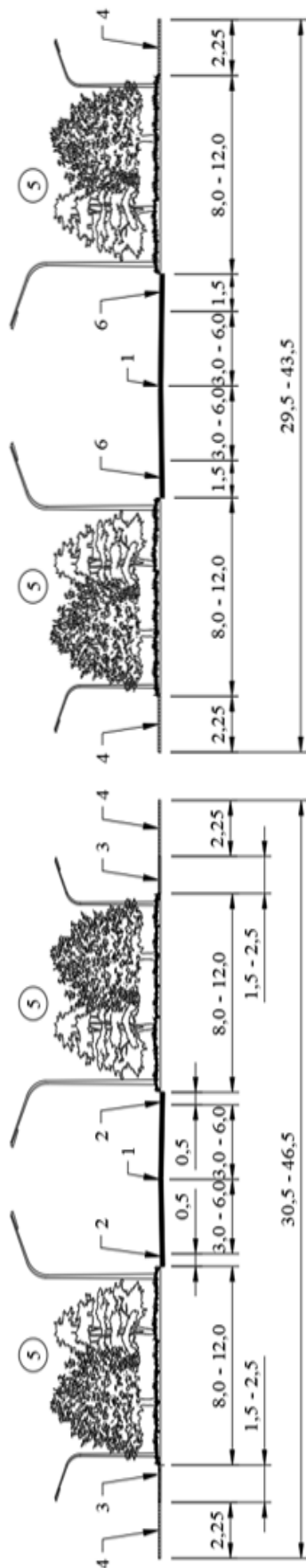
1 – проїзна частина; 2 – укріплена смуга; 3 – місцевий (бічний) проїзд; 4 – велосипедна доріжка;  
5 – пішохідна зона тротуару; 6 – смуга озеленення

**Рисунок Б.8** – Магістральна вулиця загальноміського значення регульованого руху у великих містах



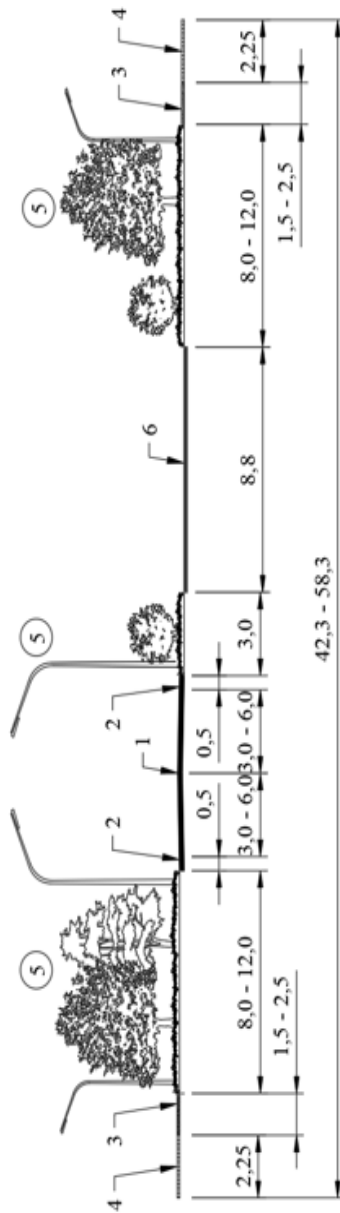
1 – проїзна частина; 2 – укріплена смуга; 3 – місцевий (бічний) проїзд; 4 – велосипедна доріжка;  
5 – пішохідна зона тротуару; 6 – смуга озеленення; 7 – трамвайні лінії

**Рисунок Б.9** – Магістральна вулиця загальноміського значення регульованого руху з трамвайними лініями у великих містах



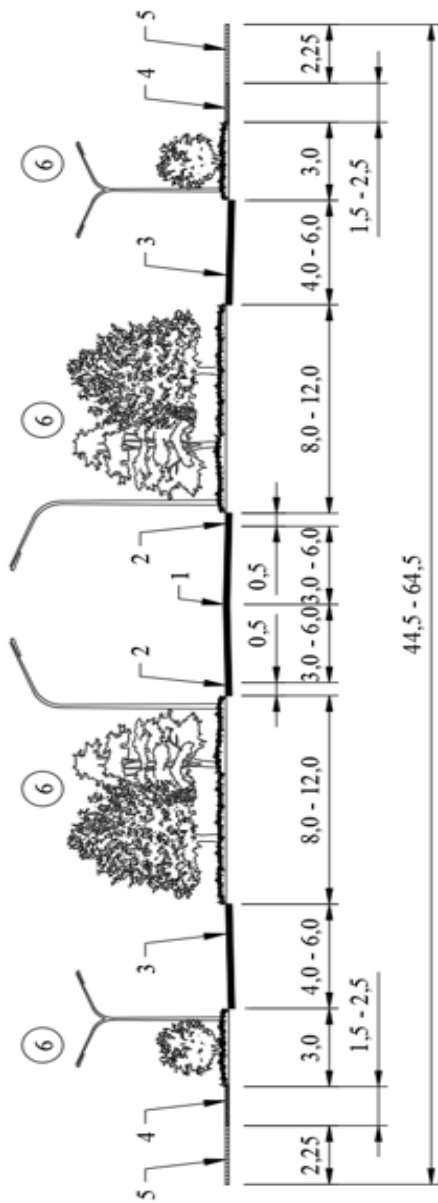
1 – проїзна частина; 2 – укріплена смуга; 3 – велосипедна доріжка; 4 – пішохідна зона тротуару; 5 – смуга озеленення; 6 – велосипедна смуга

**Рисунок Б.10** – Магістральна вулиця районного значення у великих містах



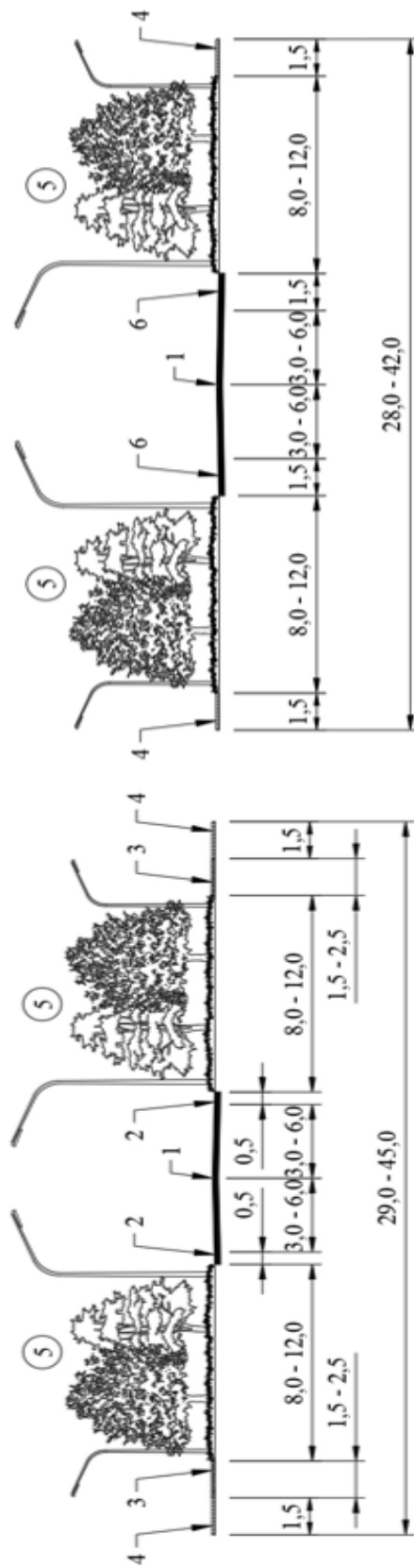
1 – проїзна частина; 2 – укріплена смуга; 3 – велосипедна доріжка; 4 – пішохідна зона тротуару; 5 – смуга озеленення; 6 – трамвайні лінії

**Рисунок Б.11** – Магістральна вулиця районного значення з трамвайними лініями у великих містах



1 – проїзна частина; 2 – укріплена смуга; 3 – місцевий (бічний) проїзд; 4 – велосипедна доріжка; 5 – пішохідна зона трогуару; 6 – смуга озеленення

**Рисунок Б.12** – Магістральна вулиця загальноміського значення регульованого руху в середніх та малих містах



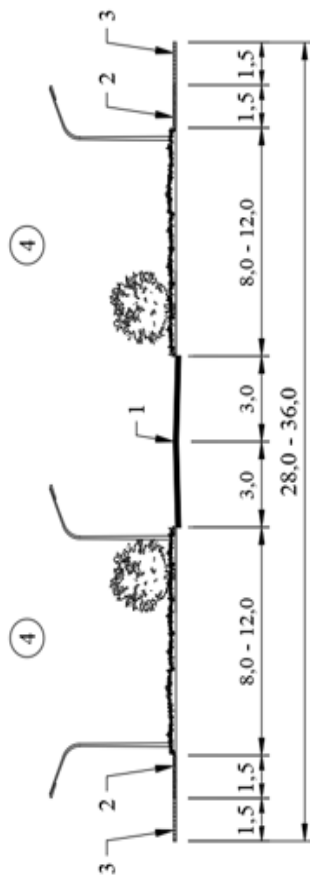
1 – проїзна частина; 2 – укріплена смуга; 3 – велосипедна доріжка; 4 – пішохідна зона трогуару; 5 – смуга озеленення; 6 – велосипедна смуга

**Рисунок Б.13** – Магістральна вулиця районного значення в середніх та малих містах



1 – проїзна частина; 2 – велосипедна доріжка; 3 – пішохідна зона тротуару; 4 – велосипедна смуга; 5 – смуга озеленення

**Рисунок Б.14** – Житлові вулиці в усіх групах міських та сільських населених пунктів



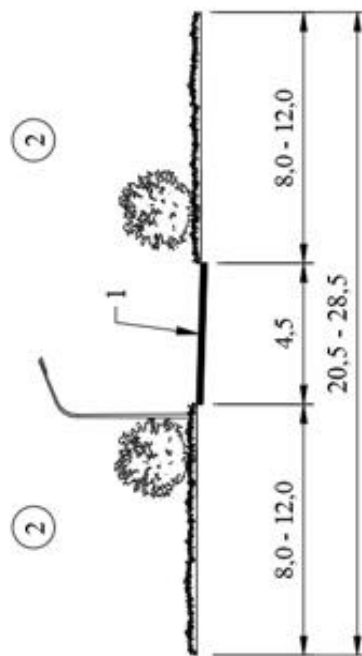
1 – проїзна частина; 2 – велосипедна доріжка; 3 – пішохідна зона тротуару; 4 – смуга озеленення

**Рисунок Б.15** – Дороги в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах в усіх групах міських та сільських населених пунктів



1 – проїзна частина; 2 – велосипедна доріжка; 3 – пішохідна зона тротуару

**Рисунок Б.16** – Проїзди, паркові дороги в усіх групах міських та сільських населених пунктів



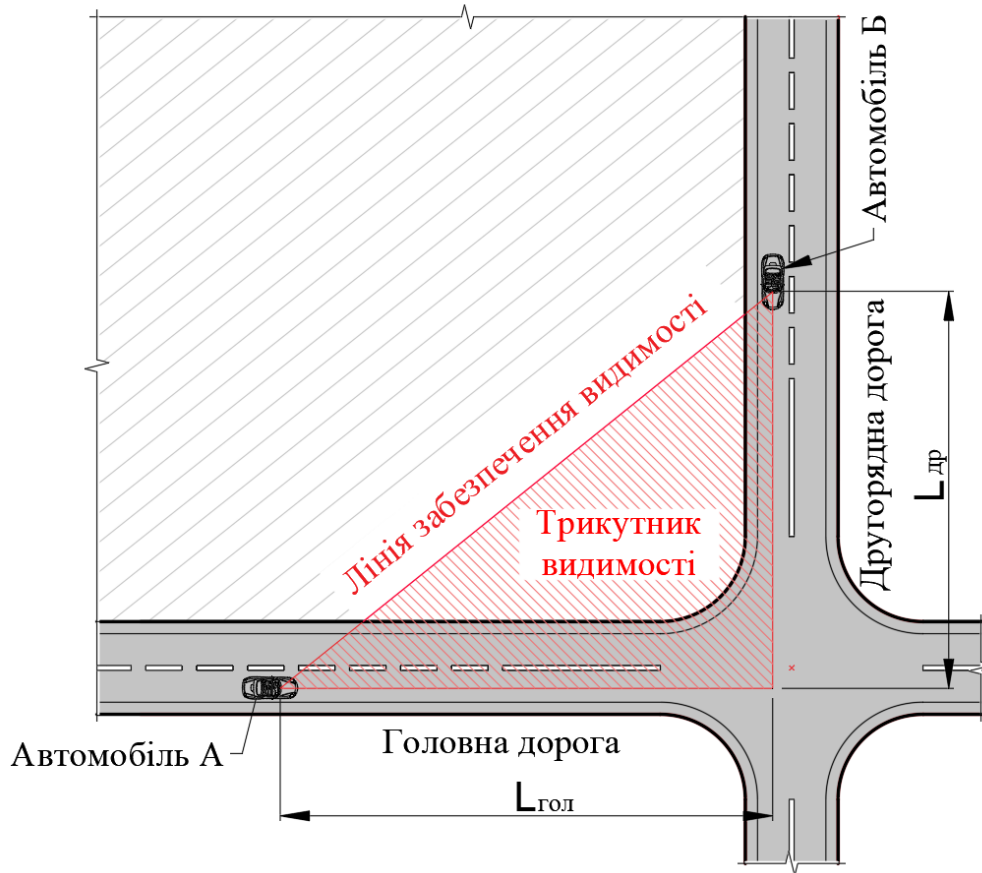
1 – проїзна частина; 2 – смуга озеленення

**Рисунок Б.17** – Дороги господарського призначення в усіх групах міських та сільських населених пунктів

Додаток Г викласти у новій редакції:

**“ДОДАТОК Г**  
(обов'язковий)

**СХЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИДИМОСТІ**



**Рисунок Г** – Схема забезпечення мінімальної відстані бічної видимості на нерегульованих транспортних розв'язках в одному рівні

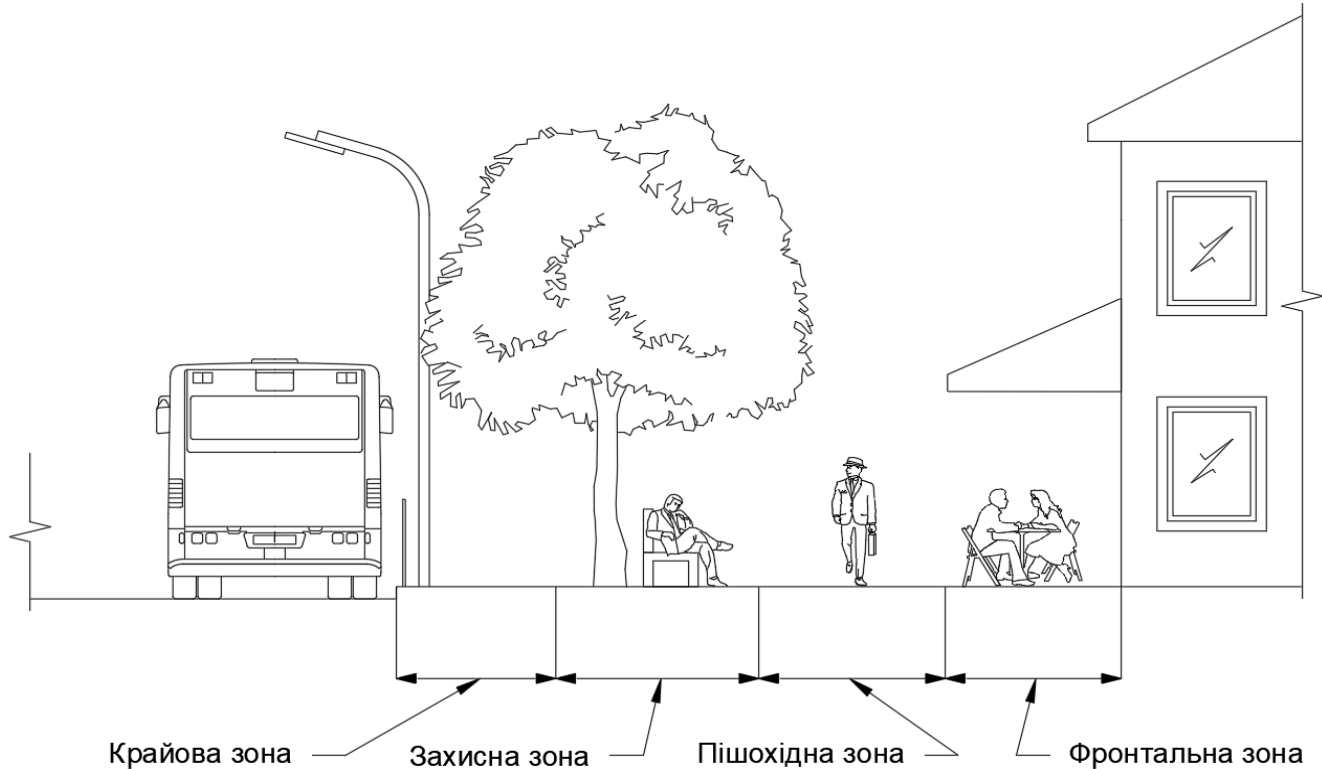
**Таблиця Г** – Вимоги до бічної видимості у напрямку руху на транспортних розв'язках в одному рівні

Розрахункова швидкість руху, км/год	100	80	60	50	40	30	20
Відстань видимості на транспортних розв'язках в одному рівні $L_{гол}$ або $L_{др}$ , м, не менше ніж	210	140	90	70	50	40	30



Додаток Д викласти у новій редакції:

**“ДОДАТОК Д**  
(довідковий)  
**СХЕМА ЗОНУВАННЯ ТРОТУАРУ**



Доповнити Додатком Е:

**“ДОДАТОК Е**  
(довідковий)  
**КЛАСИФІКАЦІЯ ВУЛИЦЬ**

Таблиця Е

Категорії вулиць	Основне призначення вулиць
<b>Магістральні дороги</b>	
Безперервного руху	Забезпечують швидкісний транспортний зв'язок між містом-центром, територіями і населеними пунктами системи розселення та регіону, віддаленими промисловими та планувальними районами в найкрупніших, крупних і великих містах, виходи на автомобільні дороги загального користування міжнародного та національного значення I-II категорій або їх продовження до аеропортів, крупних зон масового відпочинку; перехрещення з іншими вулицями і дорогами здійснюється в різних рівнях
Регульованого руху	Забезпечують транспортний зв'язок між віддаленими промисловими та планувальними (сельбищними) районами найкрупніших, крупних і великих міст, на окремих напрямках і ділянках переважно вантажного руху, що здійснюється поза житловою забудовою, виходи на автомобільні дороги загального користування, а також магістральні вулиці, що з'єднують ці виходи; перехрещення з іншими вулицями і дорогами здійснюється в одному та різних рівнях

Кінець таблиці Е

Категорії вулиць	Основне призначення вулиць
<b>Магістральні вулиці</b>	
Загальноміського значення безперервного руху	Забезпечують транспортний зв'язок між житловими, промислово-складськими районами, загальноміським та районними громадськими центрами в найкрупніших, крупних і великих містах, а також з іншими магістральними вулицями, вулицями і дорогами місцевого значення, автомобільними дорогами загального користування; перехрещення з іншими вулицями і дорогами здійснюється в різних рівнях
Загальноміського значення регульованого руху	Забезпечують транспортний зв'язок між житловими, промислово-складськими районами та центром міста, центрами планувальних районів, дублювання радіальних, хордових і кільцевих магістральних доріг, виходи на магістральні вулиці та автомобільні дороги загального користування; перехрещення з магістральними вулицями районного значення та вулицями і дорогами місцевого значення здійснюється в одному рівні
Районного значення	Забезпечують транспортний (переважно маршрутний пасажирський) і пішохідний зв'язки між житловими, житловими і промисловими районами та в їх межах, між громадськими центрами, виходи на інші магістральні вулиці; перехрещення з вулицями і дорогами місцевого значення здійснюється в одному рівні
<b>Вулиці та дороги місцевого значення</b>	
Житлові вулиці	Забезпечують транспортний (без пропуску вантажного транспорту) і пішохідний зв'язки на території житлових районів (мікрорайонів), виходи на магістральні вулиці загальноміського значення регульованого руху
Дороги в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах	Забезпечують транспортний зв'язок в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах, виходи на магістральні дороги та магістральні вулиці
Проїзди	Забезпечують під'їзд транспортних засобів до житлових і громадських будівель, закладів, підприємств обслуговування населення та інших об'єктів міської забудови в межах районів, мікрорайонів, кварталів
Паркові дороги	Забезпечують транспортний і пішохідний зв'язки у межах територій парків та лісопарків з переважним рухом пішоходів та велосипедистів
Дороги господарського призначення	Забезпечують транспортний і пішохідний зв'язки між об'єктами господарського та виробничого призначення в сільських населених пунктах та вихід від них на інші вулиці і дороги
Пішохідні доріжки	Забезпечують пішохідний зв'язок з житловими і громадськими будівлями, науково-виробничими, промисловими і комунально-складськими зонами, зонами масового відпочинку, рекреаційними територіями, зупинками маршрутного транспорту, станціями метро та залізничного транспорту, відкритими автостоянками і гаражами
Велосипедні доріжки	Забезпечують під'їзд велосипедистів окремо від інших видів транспортних засобів до громадських центрів, житлових районів, науково-виробничих, промислових і комунально-складських зон, зон масового відпочинку, рекреаційних територій, станцій метро та залізничного транспорту, відкритих автостоянок і гаражів, на всіх категоріях вулиць за межами проїзної частини та тротуарів

**“ДОДАТОК И**  
(довідковий)  
**БІБЛІОГРАФІЯ**

**Додаток И** викласти у новій редакції:

- 1 Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV “Про автомобільні дороги“
- 2 Закон України від 17.02.2011 № 3038-VI “Про регулювання містобудівної діяльності“
- 3 Закон України від 25.06.1991 № 1264-XII “Про охорону навколишнього природного середовища“
- 4 Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306
- 5 Закон України від 16.06.92 № 2457-XII «Про природно-заповідний фонд України“
- 6 Закон України від 24.06.2004 № 1864-IV “Про екологічну мережу України“
- 7 Закон України від 23.05.2017 № 2059-ВР “Про оцінку впливу на довкілля“
- 8 Закон України від 06.09.2005 № 2807-IV “Про благоустрій населених пунктів“
- 9 Постанова Кабінету Міністрів України від 01.09.2021 № 926 “Про затвердження Порядку розроблення, оновлення, внесення змін та затвердження містобудівної документації“
- 10 ДСТУ 3587-97 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану
- 11 ДСТУ 4092-2002 Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки
- 12 ГБН В.2.3-37641918-559:2019 Автомобільні дороги. Дорожній одяг нежорсткий. Проектування
- 13 ДСТУ Б В.2.7-246:2010 Каміні бортові і стінові з гірських порід. Технічні умови
- 14 ДСТУ Б ГОСТ 24451:2011 Тунелі автодорожні. Габарити наближення будівель та устаткування (ГОСТ 24451-80, IDT)
- 15 ДСТУ Б В.2.3-25:2009 Огородження дорожні тросового типу. Загальні технічні умови
- 16 ДСТУ Б В.2.1-2-96 (ГОСТ 25100-95) Ґрунти. Класифікація
- 17 ДСТУ Б В.2.3-1-95 (ГОСТ 26775-97) Габарити підмостові судноплавних прогонів мостів на внутрішніх водних шляхах. Норми і технічні вимоги
- 18 ДСТУ Б В.2.3-29:2011 Габарити наближення будівель і рухомого складу залізниць колії 1520 (1524) мм (ГОСТ 9238-83, MOD)
- 19 ДСТУ Б В.2.5-26:2005 (ГОСТ 3634-99) Люки оглядових колодязів і дощоприймачі зливостіч-них колодязів. Технічні умови
- 20 ДСТУ Б В.2.7-237:2010 Каміні бетонні і залізобетонні бортові. Технічні умови (ГОСТ 6665-91, MOD)
- 21 ДСТУ-Н Б В.2.2-31:2011 Будинки і споруди. Настанова з облаштування будинків і споруд цивільного призначення елементами доступності для осіб з вадами зору та слуху
- 22 ГБН В.2.3-37641918-555:2016 Автомобільні дороги. Транспортні розв'язки в одному рівні. Проектування
- 23 ГБН В.2.3-37641918-557:2016 Автомобільні дороги. Дорожній одяг жорсткий. Проектування
- 24 ДСТУ Б EN 1433:2016 Лотки водовідвідні для транспортних і пішохідних зон. Класифікація, вимоги до виготовлення, методи випробувань, маркування та оцінка відповідності (EN 1433:2002, IDT+EN 1433:2002/A1:2005, IDT+EN 1433:2002/AC:2004, IDT)
- 25 ПУЕ Правила улаштування електроустановок, затверджені наказом Міністерства енергетики та вугільної промисловості України від 21.07.2017 № 476
- 26 РСН 183-84/Госстрой УССР Нормы проектирования зеленых насаждений городов в различных зонах Украинской ССР
- 27 ДСТУ ISO 23599:2017 Вироби для надання допомоги сліпим і людям зі слабким зором. Тактильні індикатори пішохідної зони (ISO 23599:2012, IDT) “.

**Ключові слова доповнити наступними словами:** “дорожній одяг, капітальний ремонт вулиці, реконструкція вулиці, укріплена смуга, пішохідна зона тротуару, велосипедно-пішохідна доріжка”.

\*\*\*\*\*

Коректор- В. Князева  
Комп'ютерна верстка – В. Чукашкіна, О.Загородня  
Формат 60x84 <sup>1</sup>/<sub>8</sub> Папір офсетний. Гарнітура «Arial»  
Друк офсетний.

Державне підприємство “ Укрархбудінформ”  
вул.. М.Кривоноса,2/А,м. Київ-37,03037,Україна  
тел.067-884-88-79  
E-mail:uabi90@ukr.net

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до державного реєстру видавців  
ДК № 690 від 27.11.2001р.