



ДЕРЖАВНІ БУДІВЕЛЬНІ НОРМИ УКРАЇНИ

**ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ
НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ**

ДБН В.2.3-5:2018

Зміна № 1

(Проект, перша редакція)

Київ

Міністерство регіонального розвитку, будівництва
та житлово-комунального господарства України
201X

sozi.com.ua

Мінрегіон України, 20XX

Видавець нормативних документів у галузі будівництва
і промисловості будівельних матеріалів Мінрегіону України
Державне підприємство «Украпрхбудінформ»

Сторінка 3
Сторінок 33

Зміна № 1 до 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; С. Ілляш (науковий керівник); В. Зеленовський
- 3 ЗАТВЕРДЖЕНО наказ Мінрегіону України від _____ р. № ____ ,
ТА НАДАНО з першого числа місяця, що настає через 90 днів з дня її
ЧИННОСТІ: опублікування в офіційному друкованому вигляді
Міністерства «Інформаційний бюллетень Міністерства
регіонального розвитку, будівництва та житлово-
комунального господарства України» (з 20XX-XX-XX)

ТЕКСТ ЗМІНИ

Розділ 1 СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

Перший абзац викласти у новій редакції:

«Ці будівельні норми встановлюють вимоги на проектування, капітальний ремонт, реконструкцію та будівництво вулиць і доріг населених пунктів.».

Розділ 2 НОРМАТИВНІ ПОСИЛАННЯ

Виключити наступні посилання:

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

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 Залізниці колії 1520 мм. Норми проектування

Сторінка 4
Сторінок 33

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

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

Доповнити наступними посиланнями:

«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. Залізниці колії 1520 мм. Норми проектування

ДБН В.2.3-22:2009 Мости та труби. Основні вимоги проектування

ДБН В.2.5-20:2018 Газопостачання

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

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

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

Виключити наступні терміни та визначення понять: «вулиці населених пунктів», «дороги населених пунктів» та «дорожньо-транспортні споруди».

Абзац перший викласти у новій редакції:

«У [1] Закон України «Про автомобільні дороги» наведено визначення таких термінів: вулиця, дорожнє покриття (далі – дорожній одяг), земляне полотно, проїзна частина, смуга руху, технічні засоби, штучні споруди.».

Абзац шостий викласти у новій редакції:

«У ДБН В.2.3-4 наведено визначення таких термінів: видимість у напрямку руху, гірська місцевість, горбиста місцевість, зона транспортної розв’язки, транспортна розв’язка, стислі умови.».

Сторінка 5
Сторінок 33

Доповнити після четвертого абзацу:

«У [28] Закон України «Про благоустрій населених пунктів» наведено визначення таких термінів: благоустрій населених пунктів, територія, вулично-дорожня мережа, заходи з благоустрою населених пунктів, зелені насадження.

Доповнити після шостого абзацу:

У ДБН В.2.2-40 наведено визначення такого терміну: маломобільні групи населення.

У ДСТУ 2935 наведено визначення таких термінів: безпека дорожнього руху, пішохід, учасник дорожнього руху, шлях гальмування, транспортний засіб, автомобільна дорога, вулиця, дорога, дорожня розмітка, залізничний переїзд, коефіцієнт поздовжнього зчеплення, перехрестя, пішохідний перехід, смуга руху, тротуар, узбіччя, засоби організації дорожнього руху.

У ДСТУ Б А.1.1-100 наведено визначення таких термінів: автомобільна дорога, дорожнє покриття, дорожній одяг, дорожня споруда, жорсткий дорожній одяг, нежорсткий дорожній одяг, перехідно-швидкісна смуга, проїзна частина, розділювальна смуга, смуга руху, узбіччя, видимість для зупинки автомобіля, видимість зустрічного автомобіля.

Пункт 3.1 викласти у новій редакції:

«3.1 вулиці населених пунктів

Смуга міської або сільської території, обмежена геодезично-фіксованою межею, що відокремлює територію вулиць і доріг від інших видів використання територій поселень (червоною лінією), яка призначена для руху транспортних засобів та/або пішоходів, з усіма складовими елементами вулиці, розташованими в її межах (спорудами та інженерними мережами)».

Пункт 3.4 виключити.

Пункт 3.6 викласти у новій редакції:

Сторінка 6
Сторінок 33

«3.6 велосипедна смуга

Смуга, призначена для руху велосипедистів в межах проїзної частини вулиці та/або дороги, яка виділена за допомогою дорожньої розмітки».

Пункт 3.7 викласти у новій редакції:

«3.7 велосипедна доріжка

Елемент дороги та/або вулиці, відокремлений конструктивно та/або за допомогою горизонтальної дорожньої розмітки, призначений для руху велосипедистів та осіб, які рухаються на персональних електричних або немоторизованих засобах пересування, позначений дорожнім знаком 4.12 згідно з [4].».

Пункт 3.9 викласти у новій редакції:

«3.9 пішохідна зона

Ділянка дороги та/або вулиці, відокремлена дорожнім огороженням або огороженням перильного типу та/або за допомогою горизонтальної дорожньої розмітки, де рух автомобілів заборонений, призначена для безперешкодного руху пішоходів, велосипедистів, осіб які рухаються на персональних електричних або немоторизованих засобах пересування, позначена дорожнім знаком 5.33 згідно з [4]. На території пішохідної зони розміщаються елементи благоустрою».

Доповнити наступними визначеннями:

«3.12 велосипедно-пішохідна доріжка

Елемент дороги та/або вулиці, відокремлений конструктивно та/або за допомогою горизонтальної дорожньої розмітки, призначений для спільногоруху пішоходів та велосипедистів, а також осіб які рухаються на персональних електричних або немоторизованих засобах пересування, позначений дорожнім знаком 4.14 згідно з [4].

Сторінка 7
Сторінок 33

3.13 світлофорний об'єкт

Комплекс світлофорного обладнання та технічних засобів організації дорожнього руху, який забезпечує регулювання черговості руху учасників транспортних та/або пішохідних потоків на одній або декількох ділянках вулично-дорожньої мережі населеного пункту або ділянці дороги

3.13 зона заспокоєння руху

Зона зниження швидкості руху транспортного потоку, обладнана технічними засобами організації дорожнього руху, що призначена для підвищення безпеки руху

3.14 зупинка маршрутного транспорту

Місце зупинки наземного міського пасажирського транспорту загального користування за маршрутом регулярних перевезень, обладнане для посадки, висадки пасажирів та очікування транспортних засобів

3.15 перехідно-швидкісна смуга

Додаткова смуга проїзної частини вулиці або дороги, що влаштовується для забезпечення розгону або гальмування автомобілів при виїзді з транспортного потоку або в'їзді в потік, що рухається по основним смугах руху

3.16 пішохідна дорога

Дорога, що проходить вздовж вулично-дорожньої мережі та входить до поперечного профілю вулиці або проходить через незалежні від вулично-дорожньої мережі траси, яка призначена для безперешкодного руху пішоходів, осіб, які рухаються в кріслах колісних та на персональних електричних або немоторизованих засобах пересування

3.17 розділювальна смуга

Конструктивний елемент, що відокремлює інші елементи вулиці або дороги один від одного

Сторінка 8
Сторінок 33

3.18 трикутник видимості

Простір трикутної форми, дві сторони якого складають відстань від учасників руху до точки їх зустріч, а третя сторона – відстань від учасників руху по прямій у момент відкриття видимості (додаток Г, рисунок Г.1)

3.19 трикутник бічної видимості

Простір трикутної форми в зоні злиття транспортних потоків, обмежений закінченням розділової смуги, забезпечується між з'їздом та основним напрямком руху (додаток Г, рисунок Г.2)

3.20 автомобільна стоянка (автостоянка)

Відкритий майданчик, призначений для постійного або тимчасового зберігання та/або паркування легкових автомобілів, позначений дорожніми знаками 5.38 або 5.39

3.21 капітальний ремонт дороги

Приведення параметрів дороги (складових дороги) до нормативних вимог

3.22 реконструкція дороги

Зміна функціонального призначення дороги (складових дороги) або збільшення кількості смуг руху».

Розділ 4 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Пункт 4.1 викласти у новій редакції:

«Склад та зміст проектної документації, за якою здійснюється капітальний ремонт, реконструкція та будівництво вулиць і доріг, визначаються згідно з ДБН А.2.2-3 та іншими будівельними нормами та нормативними документами. Розділ організації дорожнього руху (тимчасові та постійні схеми організації дорожнього руху) є невід'ємною частиною проектної документації. При розробленні проектної документації необхідно дотримуватись вимог [5, 6, 7].».

Сторінка 9
Сторінок 33

Пункт 4.3 викласти у новій редакції:

«Норми містять вимоги до проектування основних елементів вулиць та доріг: Мінімально допустимі строки експлуатаційної придатності елементів дороги потрібно приймати відповідно до таблиці (додаток Л) ДБН В.2.3-4.».

Пункт 4.4.1 Слова «відповідно до ДБН 360» замінити словами «згідно з ДБН Б.2.2-12».

Пункт 4.4.2. Абзац останній та таблицю 4.1 виключити.

Пункт 4.4.3 Таблицю 4.2 викласти у новій редакції

« Категорія вулиць і доріг	Номінальне статичне навантаження на вісь, кН	Навантаження на колесо, кН	
		статичне	динамічне
Магістральні дороги та магістральні вулиці,	150	75	95
Вулиці та дороги в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах (районах), селищні дороги, головні вулиці, дороги господарського призначення	100	50	65
Вулиці в житловій забудові (житлові вулиці), пішохідні вулиці та дороги, паркові дороги, тротуари та велосипедні доріжки, площи	60	30	40

Примітка 1. 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.

Примітка 2 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 перевірки на міцність одягів існуючих вулиць і доріг за одиничних проїздів таких транспортних засобів, необхідно проводити окремі розрахунки на дію колісного навантаження згідно з ДБН В.2.3-4 ».

Пункт 4.5.1 Слова «згідно з ДБН 360» замінити словами «згідно з ДБН Б.2.2-12».

Сторінка 10
Сторінок 33

Пункт 4.5.5 Слова «а також передачу цієї інформації до АСКДР» замінити словом «а також передачу цієї інформації до автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР).».

Пункт 4.6.11 Доповнити наступним реченням:

«На вулицях із садибною забудовою за відсутності зливової каналізації допускається скид неочищеної води на рельєф місцевості.».

Пункт 4.7.3 Слова «відповідно до ДБН 360» замінити словами «згідно з ДБН Б.2.2-12».

Розділ 5 ЕЛЕМЕНТИ ВУЛИЦЬ І ДОРІГ

Пункт 5.1 Таблицю 5.1 та таблицю 5.2 викласти у новій редакції

«Таблиця 5.1

Група населених пунктів Категорія вулиць і доріг		Розрахункова швидкість руху, км/год	Ширина смуги руху, м	Макси- мальна ширина смуги руху, м	Кіль- кість смуг пройзної частини	Най- більший поздовжній пояхіл, % ₀₀	Най- менші радіуси кривих у плані, м	Мініма- льна ширина пішохідної зони тротуару, м	Гранична пропускна здатність, прив.авто/год
Магістральні дороги		100	3,75	3,75	4-8	40	500	1,00*)	500
Магістральні вулиці									
Найкру- піші, крупні міста	Загальноміського значення безперервного руху	80	3,50	3,75	4-8	50	400	3,00	500
	Те саме, регульованого руху	60	3,00	3,50	4-8	60	250	3,00	500
Великі міста	Районного значення	60	3,00	3,00	2-6	60	250	2,25	500
	Загальноміського значення	60	3,00	3,50	2-6	60	250	3,00	500
Середні, малі міста	Районного значення	60	3,00	3,00	2-4	60	250	2,25	500
	Загальноміського значення	60	3,00	3,50	2-4	60	250	2,25	500
	Районного значення	60	3,00	3,00	2-4	60	250	1,50	500
Місцеві вулиці та дороги									
Усі групи населе- них пунктів	Житлові вулиці	30	2,50	2,75	2	70	125	1,50	500
	Вулиці та дороги в науково- виробничих, промислових і комунально- складських зонах (районах)	40	3,00	3,00	2	60	250	1,50	500
	Проїзді	30	2,50	2,75	2	80	30	1,00	500
		30	4,00	4,00	1	80	30	1,00	500

*) Технічний тротуар.

Примітка 1. В умовах горбистої та гірської місцевості, якщо за умовами рельєфу або стислих умов неможливе застосування даних норм, допускається піраметри приймати виходячи з реальних умов з обов'язковим проектуванням відповідних заходів із забезпечення дорожньої безпеки та обганюванням даних ділянок відповідними технічними засобами організації руху.

Примітка 2. За умов неможливості забезпечити існування окремого велопарку на магістральному транспорті на магістральних вулицях міста при відповідному обрутнтуванні дозволяється влаштовувати смугу руху для громадського транспорту та велосипедом при ширині смуги не менше 4,5м

>>

Сторінка 12
Сторінок 33

«Таблиця 5.2

Категорія вулиць та доріг	Розрахункова швидкість руху, км/год	Ширина смуг руху, м	Кількість смуг руху	Мінімальна ширина пішохідної зони тротуару, м
Селищна дорога	60	3,0	2,4	-
Головна вулиця	40	3,0	2,3	1,5
Житлова вулиця (вулиця в житловій забудові у них)	40	2,75	2	1,0
Проїзд	20	2,75	1,2	0-1
Дорога господарського призначення	30	4,5	1	-
Пішохідна дорога	-	0,75	2,4	-

».

Пункт 5.1.2 викласти у новій редакції:

«При капітальному ремонті та реконструкції на ділянках вулиць з історичною та/або існуючою забудовою на магістральних вулицях регульованого руху може зменшуватись кількість смуг руху до двох.».

Пункт 5.1.4 викласти у новій редакції:

«В обмежених умовах та при капітальному ремонті (реконструкції) місцеві (бічні) проїзди переважно одностороннього руху.».

Пункт 5.1.5 викласти у новій редакції:

«Ширину проїзної частини місцевих (бічних) проїздів слід приймати:

- для одностороннього руху – 3,5 м;
- для двостороннього руху – 6,0 м.

За умови, коли місцевий проїзд може слугувати для тимчасової зупинки транспортних засобів, його ширину, при відповідному обґрунтуванні, можна збільшувати..».

Пункт 5.1.6 Абзац другий викласти у новій редакції:

«При капітальному ремонті (реконструкції) на ділянках вулиць з історичною та/або існуючою забудовою дозволяється влаштовувати смуги руху для

Сторінка 13
Сторінок 33

маршрутних транспортних засобів при двох смугах руху в одному напрямку, або при відповідному обґрунтуванні ефективності даного рішення, при одній смузі руху.».

Пункт 5.1.12 викласти у новій редакції:

З обох боків проїзних частин магістральних доріг (магістральних вулиць) для кожного напрямку руху, а також центральної розділювальної смуги повинні передбачатись смуги безпеки шириною:

- для магістральних доріг (магістральних вулиць загальноміського значення) безперервного руху – 0,75 м;
- для магістральних вулиць загальноміського значення регульованого руху та магістральних вулиць районного значення – 0,5 м.

В умовах капітального ремонту (реконструкції) дозволяється зменшувати ширину смуги безпеки, але не менше ніж до двох висот бордюру.

На магістральних вулицях, за наявності велосипедної смуги, смуги безпеки можна не передбачати з боку велосипедної доріжки.».

Пункт 5.1.13 Примітку до таблиці 5.5 викласти у наступній редакції:

«**Примітка.** В умовах реконструкції та інших обмежених умовах допускається:
– зменшувати ширину розділювальної смуги між основною проїзною частиною та місцевим проїздом на магістральних вулицях безперервного руху до 5 м, регульованого – до 3 м;
– зменшувати ширину смуги відокремлення між проїзною частиною і віссю близньої трамвайної колії – до 3,5 м, а між проїзною частиною, автостоянками, зупинками пасажирського транспорту (за необхідності) і тротуаром або велосипедною доріжкою передбачати проміжок безпеки шириною не менше ніж 0,75 м.

».

Пункт 5.1.14 викласти у новій редакції:

«Центральні розділювальні смуги повинні передбачатись на магістральних дорогах (магістральних вулицях загальноміського значення) з безперервним рухом 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.

Сторінка 14
Сторінок 33

На інших магістральних вулицях загальноміського значення допускається центральна розділювальна смуга ширинорою 2 м за умови влаштування її у рівні проїзної частини та виділення суцільною лінією розмітки згідно з [8].

У стислих умовах магістральних доріг (магістральних вулицях безперервного руху) допускається зменшення ширини центральної розділювальної смуги до ширини огороження сумарно із смugoю безпеки з обох сторін огороження шириною не менше 0,5 м з обов'язковим влаштуванням по осі суцільного огороження бар'єрного типу з поступовим зниженням балок початкових та кінцевих ділянок до поверхні розділювальні смуги або дорожнього покриття згідно з [29].

Центральну розділювальну смугу на магістральних дорогах (магістральних вулицях безперервного руху) доцільно влаштовувати піднятою над рівнем проїзної частини та з'єднувати її з основним проїздом за допомогою технічних смуг шириною 1 м і поперечним похилом не менше ніж 30 %. Ширина цих смуг входить у загальну ширину розділювальної смуги.

Влаштування розривів у центральній розділювальній смузі магістральних доріг (магістральних вулиць загальноміського значення) безперервного руху допускається, при відсутності транспортних розв'язок в різних рівнях та за умови наявності не менше двох смуг руху в одному напрямку руху, не частіше ніж через 500 м шляхом виділення спеціальної смуги перед розривом для лівоповоротного потоку транспорту за рахунок загального простору вулиць (доріг) у червоних лініях і локальної зміни траєкторії руху основного транспортного потоку або звуження розділювальної смуги. Ширину розриву слід приймати за розрахунком динамічного габариту плюс 0,5 м але не менше ніж 7,5 м.

На магістральних дорогах регульованого руху влаштування розривів для розвороту транспорту допускається без звуження розділювальної смуги. Ширина

Сторінка 15
Сторінок 33

розвривів на цих магістралях визначається розрахунком, виходячи з умови розміщення на розвриві динамічних габаритів транспортних засобів, які здійснюють розворот.».

Пункт 5.1.15 У абзаці четвертому слова «ДБН 360» замінити словами «ДБН Б.2.2-12».

Пункт 5.1.18 Таблицю 5.6 викласти у новій редакції:

« Матеріал покриття	Поперечні похили пройзної частини, %,	
	вулиці і дороги	площі та автостоянки
Удосконалені капітальні: – асфальтобетонні та цементобетонні – з природної або штучної бруківки	25 25-30	20 20
Удосконалені полегшені	25	20
Перехідні	30	-

».

Пункт 5.1.19 Абзац чотири викласти у новій редакції:

«— місцеві (бічні) проїзди магістральних вулиць для одностороннього руху – односхилими, а при двосторонньому з похилом праворуч до водовідвідного лотка за напрямком руху – двосхилими.».

Абзац останній виключити.

Пункт 5.2.3 Таблицю 5.7 викласти у новій редакції:

«Таблиця 5.7

Розрахункова швидкість руху, км/год	Найменша відстань видимості зустрічного автомобіля, м	Найменша видимість для зупинки автомобіля, м	Найменший радіус кривих у плані, м	Мінімальний радіус вертикальних кривих, м		
				при алгебраїчній різниці похилів поздовжнього профілю сполучних ділянок, %	опукливих	увігнутих
1	2	3	4	5	6	7
100	280	140	400	10 і більше	6000	1500
90	210	125	325	10 і більше	5000	1200

Сторінка 16
Сторінок 33

Кінець таблиці 5.7

1	2	3	4	5	6	7
80	180	100	250	10 і більше	4000	1000
70	150	75	200	10 і більше	3000	800
60	120	60	125	15 і більше	2500	600
50	110	55	100	15 і більше	1500	400
40	100	50	60	15 і більше	1000	300
30	90	45	30	15 і більше	600	200
20	80	40	20	15 і більше	400	150

Примітка 1. Якщо поздовжній профіль проектується прямыми лініями, то довжина прямих ділянок одного похилу має бути не менше 50 м.

Пункт 5.2.3 викласти у новій редакції:

«На транспортних розв'язках в одному рівні повинна бути забезпечена бічна видимість, яку слід визначати побудовою трикутника видимості (додаток Г), в зоні якого не допускається розміщення будь-яких перешкод заввишки більше ніж 0,9 м.

У стислих умовах та при реконструкції влаштування транспортних розв'язок в одному рівні допускається без забезпечення трикутника видимості за умови передбачення відповідних заходів щодо безпечних умов проїзду.».

Пункт 5.2.6 викласти у новій редакції:

«На транспортних розв'язках радіуси заокруглень проїзних частин магістральних вулиць та доріг, розділювальних смуг, а також доріг в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах слід приймати не менше ніж 12 м; на площах – не менше ніж 15 м. У стислих умовах а також при капітальному ремонті (реконструкції) допускається зменшувати зазначені радіуси відповідно до 6 м та 10 м. На інших вулицях і дорогах радіуси заокруглень повинні бути не менше 6 м, але не менше ніж 3 м і обиратися в залежності від можливих способів використання перехрестя.

Висота бордюрного каменю над покриттям проїзної частини повинна становити на магістральних вулицях та дорогах, проїздах в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах – не менше 15 см, на житлових

Сторінка 17
Сторінок 33

вулицях – не менше 10 см (при відповідному обґрунтуванні можливо менше), на розподільчих смугах визначатися адаптивно, зважуючи усі чинники – (2 - 15) см.».

Пункт 5.3.1 викласти у новій редакції:

«Ширину тротуарів слід визначати з урахуванням категорії та функціонального призначення вулиці (дороги) згідно з ДБН Б.2.2-12, але не менше ніж наведено в таблицях 5.1 та 5.2. Ширина однієї смуги пішохідного руху повинна бути кратною 0,75 м. На пішохідній зоні тротуару не допускається встановлення дорожнього огороження, рекламних конструкцій, будь-яких споруд, дощоприймачів (крім лінійних систем поверхневого водовідведення шириною не більше 20 см з решіткою з вічками не більше 20 × 20 мм), сходів та ганків будинків тощо.».

Пункт 5.3.4 Речення друге та третє викласти у новій редакції:

«При висоті насипу більше ніж 2 м на тротуарах зі сторони проїзної частини необхідно влаштовувати огороження бар'єрного типу з поступовим зниженням балок початкових та кінцевих ділянок до поверхні розділювальних смуг або дорожнього покриття згідно з [29]. Перильні огороження для пішоходів влаштовуються згідно з ДСТУ 8751.».

Пункт 5.3.5 Речення друге викласти у новій редакції:

«Висоту східця слід приймати не більше ніж 12 см, ширину – не менше ніж 38 см; після кожного маршу необхідно влаштовувати площасти завдовжки не менше ніж 1,5 м з поздовжнім похилом не більше ніж 25 %.».

Пункт 5.3.6 викласти у новій редакції:

«Тротуари і пішохідні доріжки необхідно проектувати односхилими з похилами, як правило, 20 % у бік проїзної частини, в стислих умовах та при капітальному ремонті (реконструкції) – до 25 % і розміщувати в один рівень з бордюром, що відділяє прилеглі до шляхів пішохідного руху газони та смуги

Сторінка 18
Сторінок 33

озеленення та на 15 см вище проїзної частини (виняток становлять ділянки з пилкаподібним поздовжнім профілем).».

Пункт 5.3.8 У таблиці 5.9 слова «асфальт/бетон» замінити словами «асфальтобетон/цементобетон»; слова «Гальмівний шлях на мокрій поверхні, м» замінити словами «Шлях гальмування на мокрій поверхні, м».

Пункт 5.4.1 викласти у новій редакції:

«Розміщення та обладнання зупинок маршрутного транспорту на вулицях і дорогах повинне здійснюватися з урахуванням вимог ДБН Б.2.2-12, ДБН В.2.3-18, ДБН В.2.5-56, ДБН В.2.3-4 і цих норм. Підходи до зупинок маршрутного транспорту між проїзною частиною та тротуаром повинні бути облаштовані огороженням перильного типу згідно з ДСТУ Б В.2.3-11.».

Пункт 5.4.3 викласти у новій редакції:

«За необхідності влаштування зупинок маршрутного транспорту на перегонах магістральних доріг (вулиць) безперервного руху їх потрібно розміщувати одна проти одної при одночасному будівництві між ними пішохідних переходів в різних рівнях, на інших вулицях і дорогах – пов'язувати з розміщенням пішохідних переходів з світлофорами. Організація руху пішоходів при цьому забезпечується встановленням пішохідного огороження на протяжності не менше ніж по 50 м в кожен бік від переходу. За наявності на розділювальній смузі дорожнього огороження на ньому необхідно передбачати розміщення пішохідного огороження на протязі не менше ніж по 100 м в кожен бік від переходу (зупинки).».

Пункт 5.4.5 викласти у новій редакції:

«Зупинки маршрутного транспорту повинні бути обладнані заїзними кишенями, за виключенням випадків, коли є виділені смуги для маршрутного транспорту. За відсутності таких смуг в стислих умовах допускається влаштування

Сторінка 19
Сторінок 33

зупинок без заїзних кишень (крім магістральних доріг та магістральних вулиць загальноміського значення).

Ширина «кишені» повинна становити не менше ніж 2,5 м. Довжину перехідної ділянки на в'їзді до зупинки слід приймати не менше ніж 20 м, на виїзді – не менше ніж 15 м (в обмежених умовах може бути зменшена до 10 м).».

Пункт 5.4.9 Речення друге викласти у новій редакції:

Для безпечної перебування пасажирів на зупинках посадкові майданчики необхідно відокремити від проїзної частини шляхом встановлення обмежувального огороження (металевих стовпчиків).

Доповнити розділ пунктом 5.4.13

«**Пункт 5.4.13** На зупинках маршрутного транспорту необхідно передбачати влаштування засобів захисту пасажирів від наїзду.».

Пункт 5.5.1 Слова «санітарними нормами та ДБН 360» замінити словами «санітарними нормами та ДБН Б.2.2-12».

Пункт 5.5.2 Абзац третій викласти у новій редакції:

«– у «кишенях» (місцеве розширення проїзної частини за умови забезпечення його місткості, залежно від прийнятої схеми розташування транспортних засобів), що відокремлені від основної проїзної частини розміткою або огороженням;».

Пункт 5.5.3 доповнити останнім абзацом:

«При обранні типу розташування автомобілів у кишенях, додаткових смугах (поздовжнє, перпендикулярне, розташування під кутом) вздовж проїзної частини необхідно враховувати параметри інтенсивності транспорту, швидкісного режиму, містобудівного значення вулиці, складу учасників дорожнього руху проїзною частиною (наявності велосипедистів, мотоциклістів). Для магістральних та житлових вулиць рекомендованим типом розташування автомобілів у кишенях та додаткових смугах є – поздовжнє розташування. Інші типи – за відповідного

Сторінка 20
Сторінок 33

обґрунтування, та за умов, що транспорт, що виїжджатиме з парувальних місць не зможе зашкодити незахищеним учасникам дорожнього руху, що рухатимуться транзитом проїзною частиною, та при умові, що розташування кишень не створюватиме незручності пішоходам.».

Розділ 6 ТРАНСПОРТНІ РОЗВ'ЯЗКИ

Пункт 6.1.1 Абзац другий викласти у новій редакції:

«Магістральні дороги (магістральні вулиці загальноміського значення) безперервного руху повинні мати всі розв'язки в різних рівнях.».

Пункт 6.1.3 викласти у новій редакції:

«Відстань між транспортними розв'язками з пересеченням потоків має забезпечувати зручність для користувачів і визначається виходячи з існуючих транспортних схем. Доцільно такі розв'язки влаштовувати: на магістральних дорогах та магістральних вулицях безперервного руху – не рідше ніж через 1500 м, для інших магістральних вулиць – не рідше ніж через 500 м.».

Пункт 6.1.5 викласти у новій редакції:

«Примикання (відгалуження) місцевих проїздів до основних проїзних частин магістральних доріг та вулиць безперервного руху повинно передбачатися не менше ніж за 100 м до з'їздів транспортних розв'язок з влаштуванням переходно-швидкісних смуг відповідно до таблиці 5.3. Відстань між примиканнями місцевих проїздів до основної проїзної частини магістральних доріг та вулиць регульованого руху доцільно приймати через (300 - 400) м і, як правило, із світлофорним регулюванням. За відстані між такими розв'язками більше ніж 400 м допускається примикання на перегоні з організацією руху тільки праворуч.

Примітка. В умовах капітального ремонту (реконструкції) допускається передбачати правоповоротні примикання вулиць і доріг місцевого значення безпосередньо до основних проїзних частин вулиць і доріг безперервного руху, які не мають бічних проїздів. Відстань між такими примиканнями повинна бути не менше ніж 300 м з обов'язковим влаштуванням переходно-швидкісних смуг.».

Сторінка 21
Сторінок 33

Пункт 6.2.5 Слова «При впровадженні в населеному пункті АСКДР» замінити словом «При впровадженні в населеному пункті автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР).».

Пункт 6.2.6 Абзац третій викласти у новій редакції:

«При відсутності розділювальної смуги, як конструктивного елемента, додаткову смугу для лівого повороту необхідно влаштовувати за рахунок зміщення смуг для прямого проїзду праворуч, а в стислих умовах і за рахунок зменшення ширини основних смуг руху згідно з рис. В.3 (додаток В).».

Пункт 6.4.1 викласти у новій редакції:

«Пішохідні переходи та велосипедні переїзди в одному рівні з проїздною частиною повинні влаштовуватись при інтенсивності руху понад 500 прив. авт./год. при дозволеній швидкості більше ніж 30 км/год, а також незалежно від інтенсивності руху в місцях розміщення об'єктів соціального призначення, які відвідуються маломобільними групами населення, у тому числі особами похилого віку, дорослими з малолітніми дітьми, а також дітьми шкільного віку. При потребі забезпечення максимальної пропускної здатності рекомендовано їх влаштовувати через вулиці (дороги) на відстані один від одного не менше ніж:

- на магістральних вулицях (дорогах) загальноміського значення з регульованим рухом – 300 м;
- на магістральних вулицях районного значення – 250 м;
- на вулицях та дорогах місцевого значення: на житлових вулицях – 150 м; на дорогах промислових і комунально-складських зон – 200 м.

Пішохідні переходи та велосипедні переїзди в одному рівні допускається не влаштовувати при дозволеної швидкості руху менше ніж 50 км/год та інтенсивності руху транспортних засобів не більше ніж 250 прив. авт./год.

Сторінка 22
Сторінок 33

Безпосереднє розташування переходів, відстані між переходами, переходами та іншими елементами вулично-дорожньої мережі визначається індивідуально для кожного випадку зважаючи на містобудівний контекст, наявність існуючих пішохідних маршрутів, оцінюючи ймовірність появи небезпечних ситуацій. Слід намагатися забезпечити відповідність розміщення переходу існуючим зручним напрямкам руху пішоходів та велосипедистів.».

Пункт 6.4.5 У абзаці третьому слова «або мати зигзагоподібний вид з огороженням дорожнім бар'єрного типу» замінити словами «або мати зигзагоподібну конфігурацію з огороженням першої групи згідно ДСТУ 8751».

Пункт 6.4.2 викласти у новій редакції:

«Ширина пішохідного переходу та велосипедного переїзду, що розмічається, приймається згідно з [8].».

Пункт 6.4.3 Речення перше викласти у новій редакції

Перехрестя вулиць і доріг рекомендується облаштовувати наземними пішохідними переходами через усі підходи до перехрестя з урахуванням їх розташування до заокруглень кутів повороту.».

Пункт 6.4.4 доповнити абзацом другим:

«На наземному пішохідному переході, у разі відсутності забудови, повинен бути забезпечений трикутник видимості не менше ніж $50\text{ м} \times 10\text{ м}$. У зоні трикутника видимості не допускається розміщення споруд і зелених насаджень заввишки більше ніж 0,5 м.».

Пункт 6.4.5 У абзаці третьому слова «або мати зигзагоподібний вид з огорожею дорожньою бар'єрного типу» замінити словами «або мати зигзагоподібний вид з огороженням бар'єрного типу з поступовим зниженням балок початкових та кінцевих ділянок до поверхні розділювальні смуги або дорожнього покриття згідно з [29]».

Сторінка 23
Сторінок 33

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. На пішохідних переходах та велосипедних переїздах поблизу навчальних закладів, в місцях інтенсивного пішохідного руху, а також на ділянках житлових вулиць, де ймовірне перевищення швидкості руху можуть улаштовуватися підвищення проїзної частини до рівня тротуарів, у тому числі за допомогою настилів наземного пішохідного переходу. Формат конструкції та дотичних засобів регулювання руху розробляється індивідуально, на основі успішного закордонного та вітчизняного досвіду.».

Пункт 6.4.7 доповнити абзацом другим:

«Не допускається проектування нових пішохідних переходів в різних рівнях, що не відповідають умовам цього пункту. Існуючі пішохідні переходи в різних рівнях при реконструкції вулиць необхідно дублювати наземними пішохідними переходами в одному рівні на відстані не більшій ніж 50 метрів.».

Доповнити розділ новим пунктом:

«**Пункт 6.4.16** Для забезпечення доступності маломобільних груп населення місця сходу на пішохідний переход з тротуару повинні мати направляючі тактильні наземні індикатори згідно з ДБН В.2.2-40.».

Пункт 6.5.1 У абзаці третьому слова «з улаштуванням бар'єрної огорожі та смуг безпеки з обох її боків» замінити словами «з улаштуванням смуг безпеки з обох її боків та огороженням бар'єрного типу з поступовим зниженням балок початкових та кінцевих ділянок до поверхні розділювальні смуги або дорожнього покриття згідно з [29]».

Пункт 6.5.2 У абзаці четвертому слова «В умовах реконструкції» замінити словами «При капітальному ремонті (реконструкції)».

Сторінка 24
Сторінок 33

Пункт 6.5.8 викласти у новій редакції:

«Транспортні споруди проектируються згідно з ДБН В.2.3-22, СНиП II-44, [14], [17] та [18].

Розділ 7 ЗЕМЛЯНЕ ПОЛОТНО

Пункт 7.3 викласти у новій редакції:

«Вулиці і дороги, в разі відсутності тротуарів, суміщених з проїздною частиною, повинні мати узбіччя шириною не менше 2,0 м для магістральних вулиць і доріг, і не менше 1,5 м для інших вулиць і доріг.».

Пункт 7.4 викласти у новій редакції:

«Поперечний похил узбіч та газонів має забезпечити водовідведення і бути: на газонах – не менше 10 %, на узбіччі укріпленному твердим матеріалом – не менше 30 %, неукріпленному – не менше 50 %.».

Пункт 7.4 виключити.

Пункт 7.15 виключити.

Розділ 8 ДОРОЖНІЙ ОДЯГ

Пункт 8.6 Абзац другий та абзац третій виключити.

Пункт 8.7 Слова «коєфіцієнтом зчеплення» замінити словами «коєфіцієнтом поздовжнього зчеплення»; слова «коєфіцієнт зчеплення» замінити словами «коєфіцієнт поздовжнього зчеплення».

Пункт 8.8 викласти у новій редакції:

«Матеріал покриття для конструкцій нежорсткого дорожнього одягу доцільно призначати згідно таблиці 8.1:

Сторінка 25
Сторінок 33

Таблиця 8.1

Дорожній одяг нежорсткого типу	
Тип	Матеріал покриття
Капітальний	Щебенево-мастиковий асфальтобетон, Асфальтобетон гарячий щільний дрібнозернистий I або II марки
Полегшений	Асфальтобетон гарячий щільний дрібнозернистий I або II марки; емульсійно-мінеральні суміші; кам'яний матеріал, оброблений органічним або комплексним в'яжучим методом змішування в установці; бруківка
Перехідний	Щебенево-піщана або гравійно-піщана суміш з поверхневою обробкою ».

Пункт 8.15 викласти у новій редакції:

«Покриття з армуванням сітками слід передбачати: на насипах висотою понад 2,0 м; при наявності в основі ґрунтів підвищеної вологості, торфовищ, на під'їздах до мостів, у місцях прокладання підземних комунікацій, сполучень з горловинами колодязів та інших випадках, коли передбачається нерівномірне осідання ґрунту. При висоті насипу понад 60 м та в інших обґрунтованих випадках покриття влаштовується із залізобетону.».

Пункт 8.18 викласти у новій редакції:

«Конструювання дорожнього одягу в разі проходження трамвайних колій здійснюється згідно з цими нормами і ДБН В.2.3-18.».

Пункт 8.21 викласти у новій редакції:

«Сполучення дорожнього одягу проїздної частини з тротуаром або газоном здійснюється встановленням бортового каменю, типи якого приймаються згідно з [20] та [30] з обов'язковою організацією водовідведення.

При садибній забудові а також в парках, скверах тощо допускається влаштування польового профілю з відкритою водовідвідною мережею. В таких випадках необхідно передбачати заходи із забезпечення безпеки руху пішоходів.».

Пункт 8.24. Абзаци з другого по четвертий виключити.

Сторінка 26
Сторінок 33

Розділ 9 ВОДОВІДВЕДЕНИЯ

Пункт 9.3 Абзац перший викласти у новій редакції:

«Водовідвідні бордюри слід встановлювати на виїздах із дворів, кварталів, між перехрестями. Під час будівництва чи реконструкції вулиць за наявності велосипедної смуги чи спільногого руху велосипедистів та транспорту – потрібно передбачати використання водовідвідних бордюрів згідно з [32].».

Доповнити абзацом третім:

«Решітки дощоприймальних колодязів доцільно розміщувати у відокремлених «кишенях» поряд з проїздною частиною.».

Пункт 9.4 викласти у новій редакції:

«При поздовжніх похилах менше 25 % та при ширині односхилої проїзної частини від 7,5 м, а двосхилої від 15 м, необхідно влаштовувати лінійні водовідвідні канали згідно з [32].».

Пункт 9.5 викласти у новій редакції:

«При поздовжньому похилі вулиць більше ніж 50 % перед перехрестям влаштовуються поперечні монолітні водовідвідні системи посиленої приймальної здатності.».

Пункт 9.8 викласти у новій редакції:

«Діаметр водостічних труб від дощоприймальних колодязів приймається за розрахунком. Мінімальний діаметр труби повинен бути не менше ніж 200 мм, а при наявності додаткових заходів від засмічення – 150 мм. Дощоприймальні колодязі рекомендується застосовувати на ділянках з вилоподібним профілем дороги, та за умови, що площа водозбору не перевищує 1000 м². Мінімальний ухил від дощоприймального колодязя повинен бути не менше ніж 20 %. Довжина ділянки трубопроводу повинна бути не більше ніж 30 м.

Сторінка 27
Сторінок 33

Розділ 10 ЗОВНІШНЄ ОСВІТЛЕННЯ

Пункт 10.8 Речення перше абзацу останнього викласти у новій редакції:

«У разі розміщення опор на центральній розділювальній смузі шириною до 5 м слід передбачати огороження дорожнє металеве бар'єрного типу з поступовим зниженням балок початкових та кінцевих ділянок до поверхні розділювальні смуги або дорожнього покриття згідно з [29].».

Розділ 11 ОЗЕЛЕНЕННЯ ВУЛИЦЬ І ДОРІГ

Пункт 11.6 викласти у новій редакції:

«Крони дерев, розташованих поруч з проїзною частиною, трамвайними коліями, тролейбусними лініями, тротуаром або велосипедною доріжкою, повинні підрізатись в межах габариту руху.».

Пункт 11.7 викласти у новій редакції:

«Відстань від повітряних ліній електропередач до дерев слід приймати відповідно до [31].».

Пункт 11.9 викласти у новій редакції:

«Основним елементом озеленення центральних розділювальних смуг на проїзній частині вулиць і доріг – є газон. На бічних та центральних розділових смугах слід, як правило, передбачати заходи з благоустрою, а зокрема висадження чагарників та/або декоративних дерев за умови забезпечення трикутника видимості на перехрестях та пішохідних переходах.

Доповнити розділ новим пунктом:

«11.20 В межах забезпечення видимості дорожніх знаків та світлофорів на перехрещеннях за схемою забезпечення видимості, наведеної у додатку Г. На інших ділянках відстань між кромкою проїзної частини вулиць і доріг населених пунктів повинна бути не менша ніж 0,5 метрів відносно кромки проїзної частини».

Сторінка 28

Сторінок 33

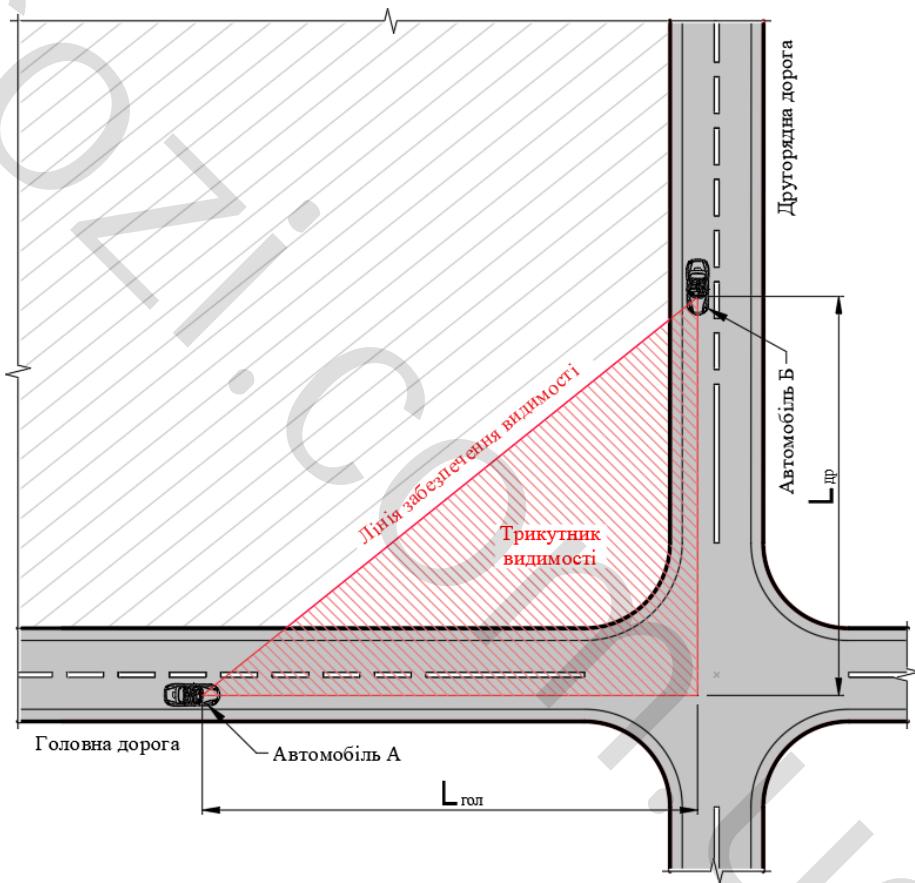
ДОДАТОК Г (обов'язковий) викласти у новій редакції:**«ДОДАТОК Г****(обов'язковий)****СХЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИДИМОСТІ**

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	90	80	70	60	50	40	30	20
Відстань видимості на транспортних розв'язках в одному рівні $L_{\text{гол}}$ або $L_{\text{др}}$, м, не менше ніж	210	170	140	110	90	70	50	40	30

Сторінка 29
Сторінок 33

Документ доповнити Додатком Е (довідковим):

«ДОДАТОК Е
(довідковий)

КЛАСИФІКАЦІЯ ВУЛИЦЬ І ДОРІГ

Категорії доріг і вулиць	Основне призначення доріг і вулиць
1	2
Дороги та вулиці міських населених пунктів	
Магістральні дороги:	
безперервного руху	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 зовнішні автомобільні дороги I-II категорій або їх продовження до аеропортів, крупних зон масового відпочинку. Перетин з магістральними вулицями і дорогами на різних рівнях. Каркас планувальної структури території та населених пунктів системи розселення
регульованого руху	Транспортний зв'язок між віддаленими промисловими та планувальними (сельськими) районами найкрупніших, крупних і великих міст, на окремих напрямках і ділянках переважно вантажного руху, що здійснюється поза житловою забудовою, виходи на зовнішні автомобільні дороги, а також магістралі, що з'єднують ці виходи. Перетин з вулицями та дорогами в одному та на різних рівнях. Планувальні осі розвитку системи розселення
Магістральні вулиці:	
загальноміського значення безперервного руху	Транспортний зв'язок між житловими, промисловими-складськими районами, загальноміським та районними громадськими центрами в найкрупніших, крупних і великих містах, а також з іншими магістральними вулицями, міськими і зовнішніми автомобільними дорогами. Забезпечення руху транспорту за основними напрямками на різних рівнях. Композиційно-планувальний каркас міста – центру системи розселення
загальноміського значення регульованого руху	Транспортний зв'язок між житловими, промисловими-складськими районами та центром міста, центрами планувальних районів, дублери радіальних, хордових і кільцевих магістралей, виходи на магістральні вулиці та зовнішні автомобільні дороги. Перетин з магістральними вулицями і дорогами в одному рівні. Разом з магістралями безперервного руху планувальні осі (каркас) міста

Сторінка 30
Сторінок 33

Продовження таблиці Додатку Е

1	2
районного значення	Транспортний (переважно громадський пасажирський) і пішохідний зв'язки між житловими, житловими і промисловими районами та в їх межах, між громадськими центрами, виходи на інші магістральні вулиці. Перетини в одному рівні. Разом з вулицями загальноміського значення композиційні осі планувальних районів
Вулиці і дороги місцевого значення:	
вулиці в житловій забудові (житлові вулиці)	Транспортний (без пропуску вантажного, громадського та пасажирського транспорту) і пішохідний зв'язки на території житлових районів (мікрорайонів), виходи на магістральні вулиці регульованого руху. Формують планувальну структуру сельницьких територій
вулиці та дороги в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах (районах)	Транспортний зв'язок переважно легкового та вантажного транспорту в межах зон (районів), виходи на магістральні міські вулиці та дороги. Формують планувальну структуру зон (районів)
пішохідні вулиці та дороги	Пішохідний зв'язок з місцями прикладання праці, закладами та підприємствами обслуговування (у т.ч. в межах громадських центрів), місць відпочинку та зупинками громадського пасажирського транспорту
паркові дороги	Транспортний зв'язок у межах територій парків та лісопарків з переважним рухом легкових автомобілів (можливий рух велосипедів)
проїзди	Під'їзд транспортних засобів до житлових і громадських будинків, закладів, підприємств та інших об'єктів міської забудови в межах районів, мікрорайонів, кварталів
велосипедні доріжки	Проїзд на велосипедах по вільних від інших видів транспортного руху трасах до місць відпочинку, громадських центрів, а в крупніших і крупних містах – зв'язок у межах планувальних районів
Дороги та вулиці сільських населених пунктів	
Селищна дорога	Зв'язок сільського населеного пункту із зовнішніми автодорогами загальної мережі
Головна вулиця	Зв'язок житлових територій з громадським центром
Житлова вулиця – основна	Зв'язок внутрішньожитлових територій з головною вулицею за напрямками з інтенсивним рухом
Житлова вулиця – другорядна (провулок)	Зв'язок між основними житловими вулицями

Сторінка 31
Сторінок 33

Кінець таблиці Додатку Е

Проїзд	Зв'язок житлових будинків, які розміщені в глибині кварталу, з вулицею
Примітка 1. У центрах найкрупніших, крупних і великих міст на магістралях загальноміського та районного значення або їх ділянках, як правило, виділяється історично сформована головна вулиця та площа, на яких зосереджені адміністративні та громадські будинки, ділові, торгові та культурно-видовищні комплекси. У межах історичного ядра загальноміського центру серед таких вулиць та вулиць місцевого значення можуть виділятися пішохідно-транспортні вулиці з обмеженим вантажним рухом і пропуском тільки громадського транспорту та пішохідні вулиці і зони з чисто пішохідним рухом. На період проведення громадських заходів ці вулиці дублюються іншими вулицями і є основою архітектурно-планувальної організації загальноміського центру. З метою видушення або скорочення обсягів руху наземного транспорту через територію історичного ядра загальноміського центру можливе влаштування навколо нього обхідних магістральних вулиць, розміщення переважно по периметру цього ядра стоянок автомобілів.	
Примітка 2. Залежно від величини та функціонально-планувальної структури міст, обсягів та режимів руху зазначені основні категорії вулиць і доріг допускається доповнювати або приймати в неповному складі.	
Примітка 3. У малих, середніх та великих містах, а також в умовах реконструкції та при організації одностороннього руху транспорту допускається використовувати параметри магістральних вулиць районного значення для проектування магістральних вулиць загальноміського значення.	
Примітка 4. У найкрупніших, крупних і великих містах з вулиць загальноміського значення можуть виділятися вулиці, що ведуть у центр міста, - проспекти, на яких зосереджені громадські будинки та лінії громадського пасажирського транспорту та забороняється рух вантажного транспорту і обмежуються стоянки легкових автомобілів. Проспекти повинні дублюватися магістральними вулицями.	
».	

Сторінка 32
Сторінок 33

ДОДАТОК И (довідковий) БІБЛІОГРАФІЯ

Виключити наступні посилання:

«27. Лобанов Е.М. Транспортная планировка городов. - М.: Транспорт, 1990».

Доповнити наступними посиланнями:

«28. Закон України від 06.09.2005 № 2807-IV «Про благоустрій населених пунктів

29. ДСТУ Б В.2.3-12-2004 Споруди транспорту. Огороження дорожнє металеве бар'єрного типу. Загальні технічні умови

30. ДСТУ Б В.2.7-246:2010 Камені бортові і стінові з гірських порід. Технічні умови

31. ПУЕ Правила улаштування електроустановок (перше переглянуте, перероблене, доповнене та адаптоване до умов України видання, станом на 21.08.2017)

32. ДСТУ Б EN 1433:2016 Лотки водовідвідні для транспортних і пішохідних зон. Класифікація, вимоги до виготовлення, методи випробувань, маркування та оцінка відповідності.».

Сторінка 33
Сторінок 33

Ключові слова доповнити наступними словами: «пішохідна зона, велосипедно-пішохідна доріжка».

Перший заступник директора

ДП «ДерждорНДІ»

А. О. Цинка

Науковий керівник, завідувач
відділу нормативно-технологічного
забезпечення дорожніх робіт

С. І. Ілляш

Відповідальний виконавець,
науковий співробітник відділу
нормативно-технологічного
забезпечення дорожніх робіт

В.А. Зеленовський