



## **ДЕРЖАВНІ БУДІВЕЛЬНІ НОРМИ УКРАЇНИ**

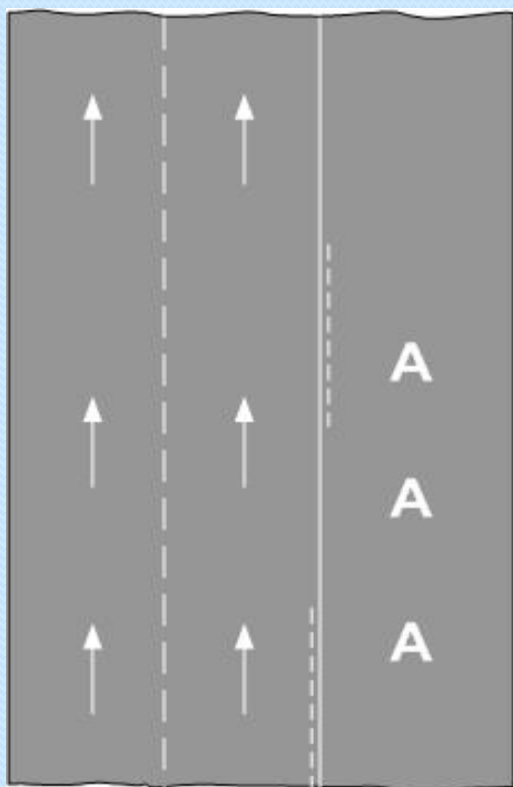
---

### **ЗМІНА № 1 ДБН В.2.3-5-2001 «ВУЛИЦІ ТА ДОРОГИ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ»**

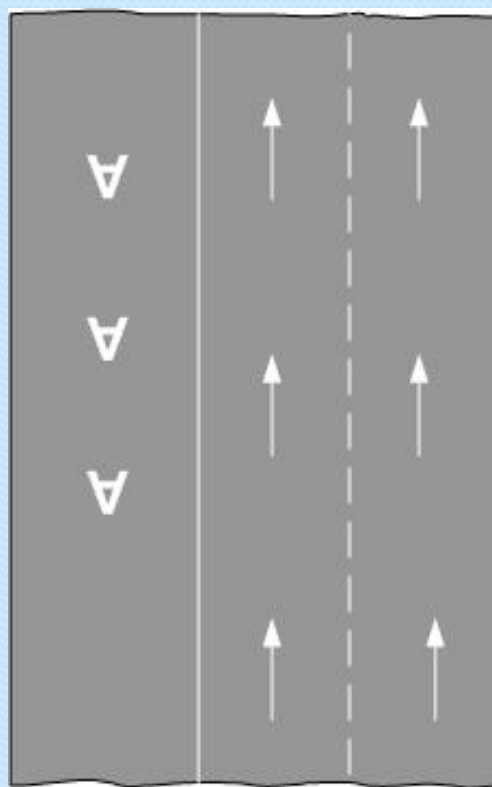
**Замовник:** Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України

(на виконання Указу Президента України від 12 березня 2013 року № 128 «Про Національний план дій на 2013 рік щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» та Наказу Мінрегіону України від 26.03.2013 № 104 «Про затвердження Переліку розробок на створення науково-технічної продукції з нормування і стандартизації у сфері будівництва та житлової політики на 2013 рік за бюджетною програмою (КПКВК 2751030)»)

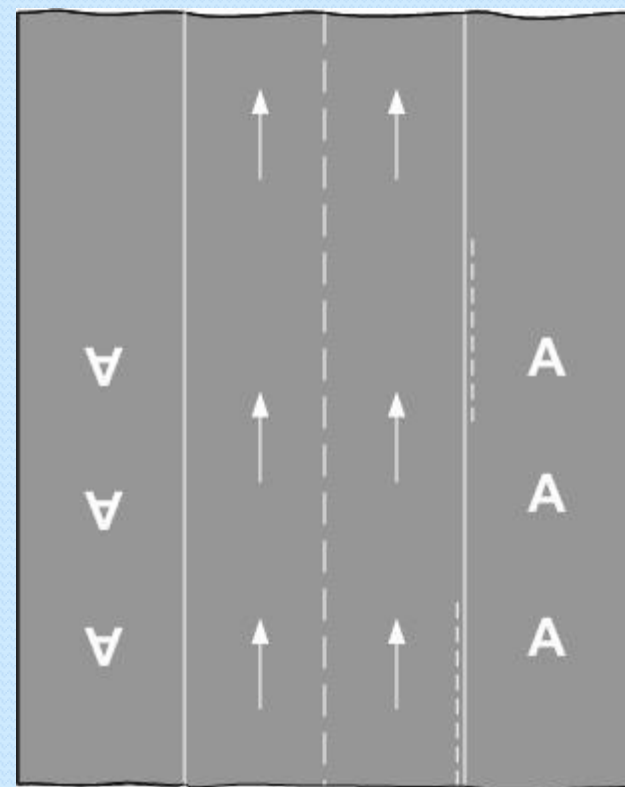
**Доповнити перший абзац пункту 2.5** Смуга для маршрутних транспортних засобів призначена лише для транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами, і може бути розташована: попутно та/або назустріч із загальним потоком транспортних засобів.



попутно



назустріч



попутно та назустріч

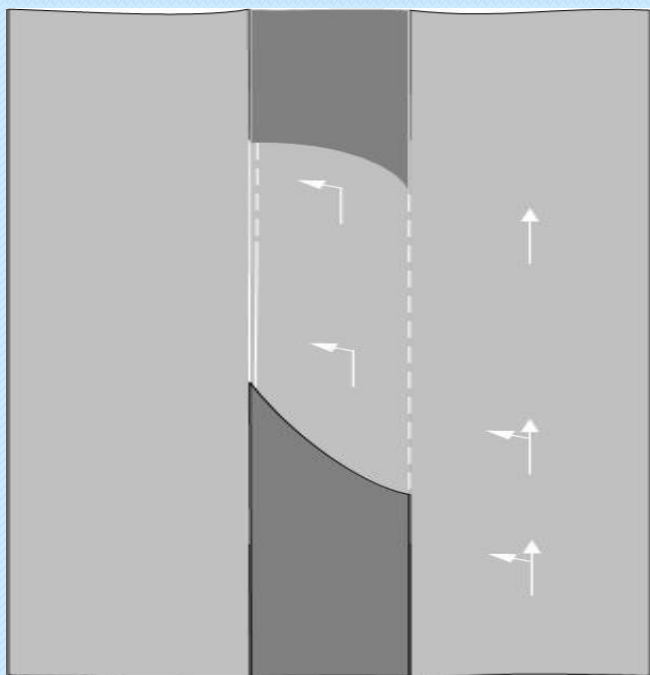
Доповнити пункт 2.24, зокрема: Велосмуги слід використовувати або для одностороннього руху, або (якщо вулиці є з двостороннім рухом) для руху в одному напрямку з потоком автотранспорту на прилеглій смузі або (на вулицях з одностороннім рухом) як велосмугу зворотного напрямку.

### *Європейський досвід*

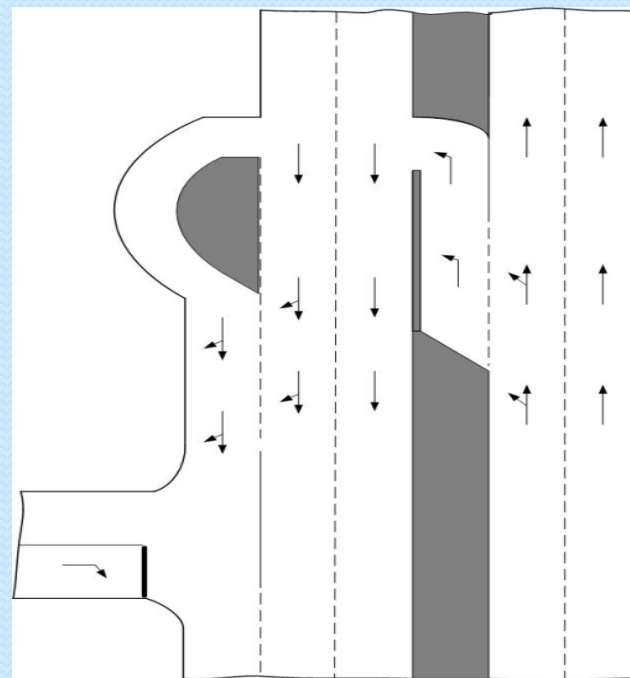


### **Пункт 3.8 викласти в новій редакції, а саме:**

При величині лівоповоротного руху від 100 авт/год до 300 авт/год на вулицях з розділювальною смугою шириною не менше ніж 3,5 м необхідно робити розширення проїзної частини для накопичення транспортних засобів, що повертають ліворуч, чи, за можливості, вводити схему віднесеного лівого повороту.



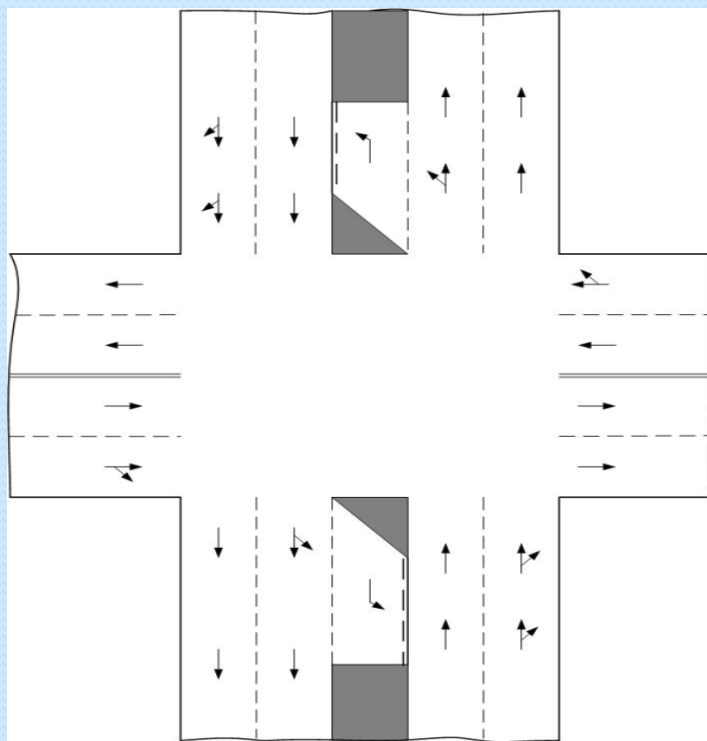
розширення проїзної частини



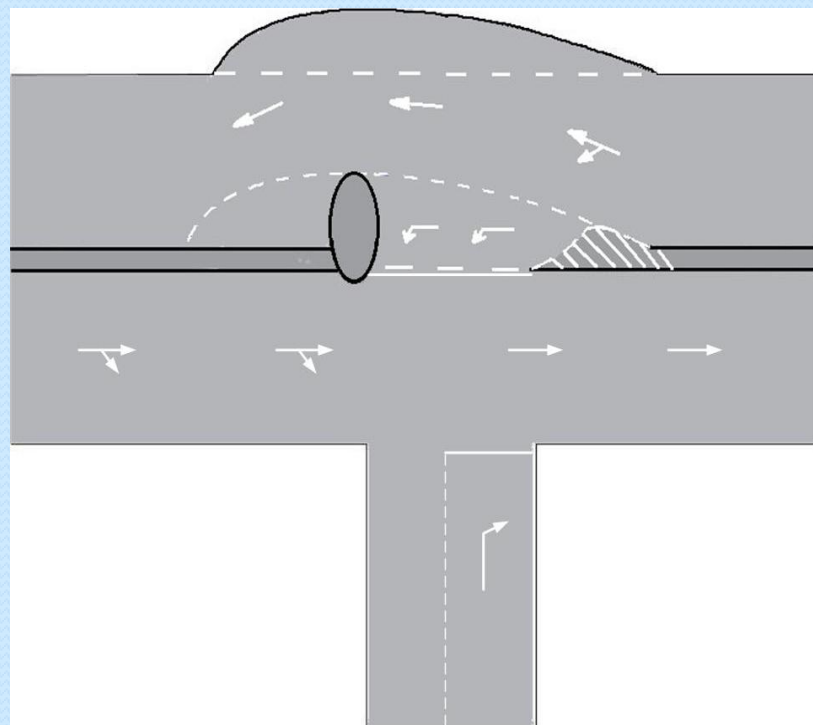
віднесений лівий поворот



При перехрещенні магістральних вулиць, інтенсивність руху яких відрізняється менше ніж в 2 рази, на магістральній вулиці з меншою інтенсивністю руху каналізувати, за можливості, потоки лівопоротного руху магістральної вулиці з більшою інтенсивністю руху за схемою

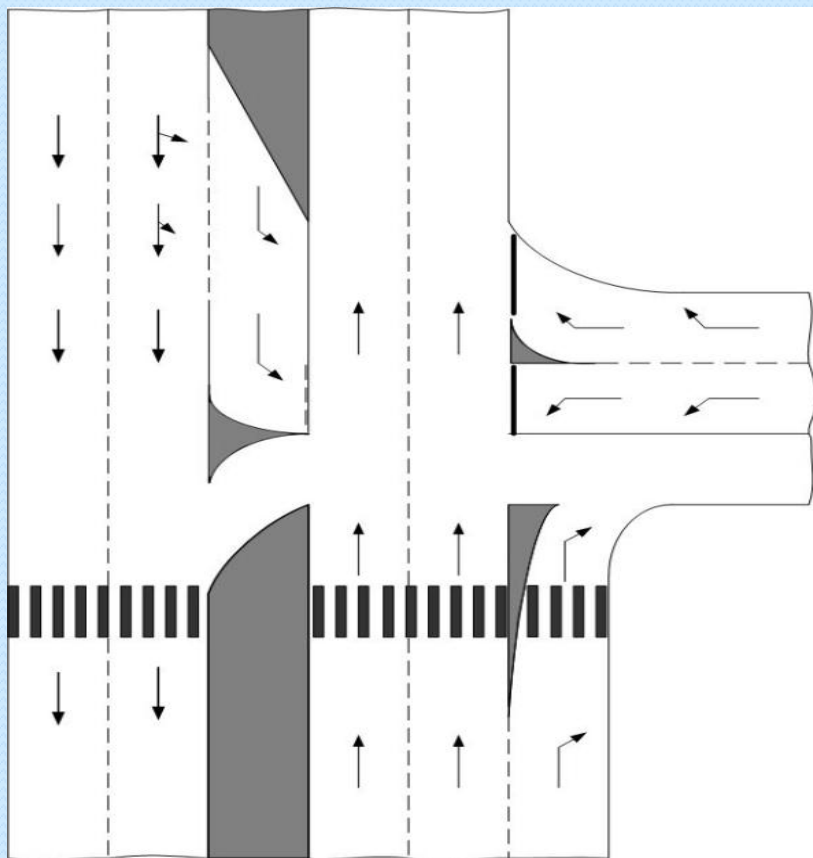


При відсутності розділювальної смуги, як конструктивного елементу, додаткову смугу для лівого повороту необхідно влаштовувати за рахунок смуги озеленення або тротуару, а в обмежених умовах і за рахунок зменшення ширини основної смуги руху до 3,25 м



Розширення для правих поворотів слід влаштовувати завширшки не менше ширини смуги руху даної магістралі і за можливості відокремлювати правий поворот напрямним островцем, через який влаштовувати пішохідний перехід

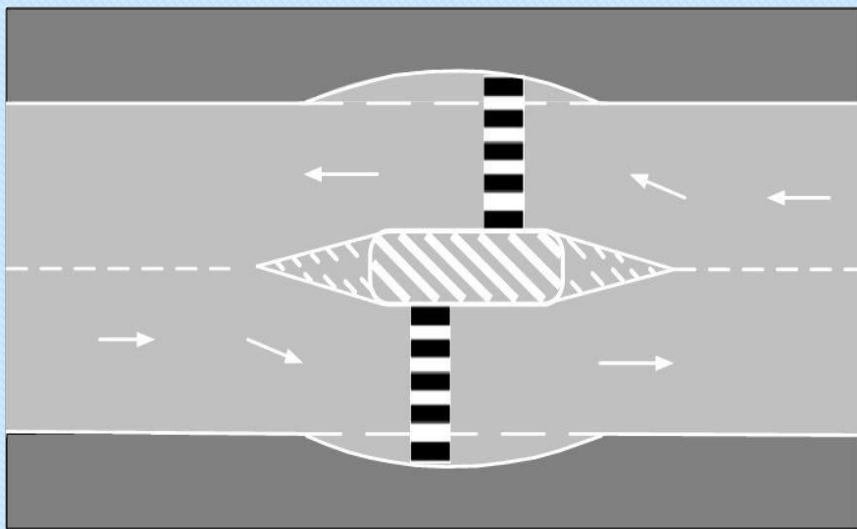
### *Європейський досвід*



**Розділ 3 «Вузли вулиць і доріг в одному та різних рівнях» підрозділ "Пішохідні переходи в одному та різних рівнях".** Додати нові пункти щодо необхідності влаштування острівців безпеки для пішоходів і напрямних острівців на перехрестях, площах кільцевого руху і перегонах магістралей при ширині проїзної частини магістралі більше ніж 15 м.

Для влаштування острівця безпеки шириною не менше ніж 2 м може використовуватись розділювальна смуга, а при її відсутності острівець на магістральних вулицях і дорогах загальноміського і районного значення може влаштуватись за рахунок звуження смуги руху до 3,25 м, а також за рахунок смуг озеленення і тротуарів

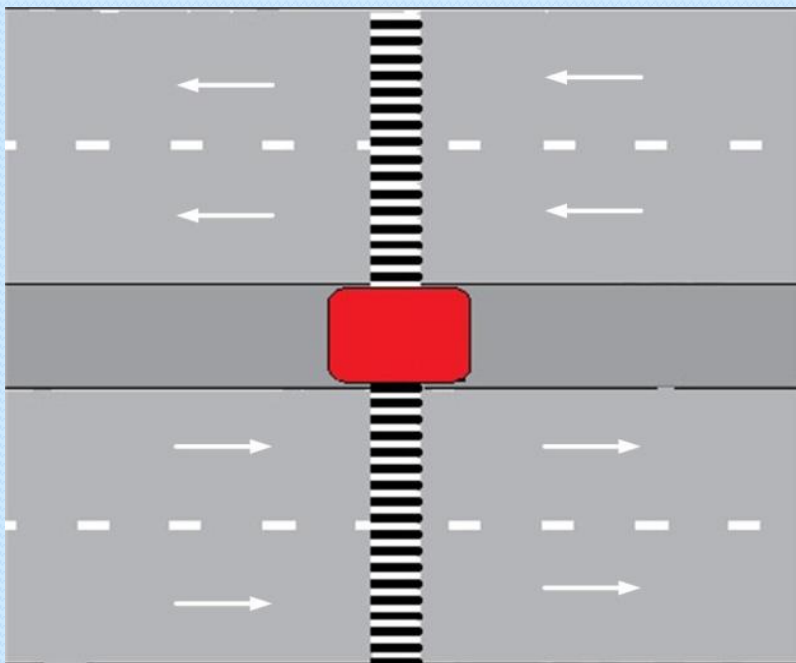
### *Європейський досвід*



Центральні островці безпеки повинні:

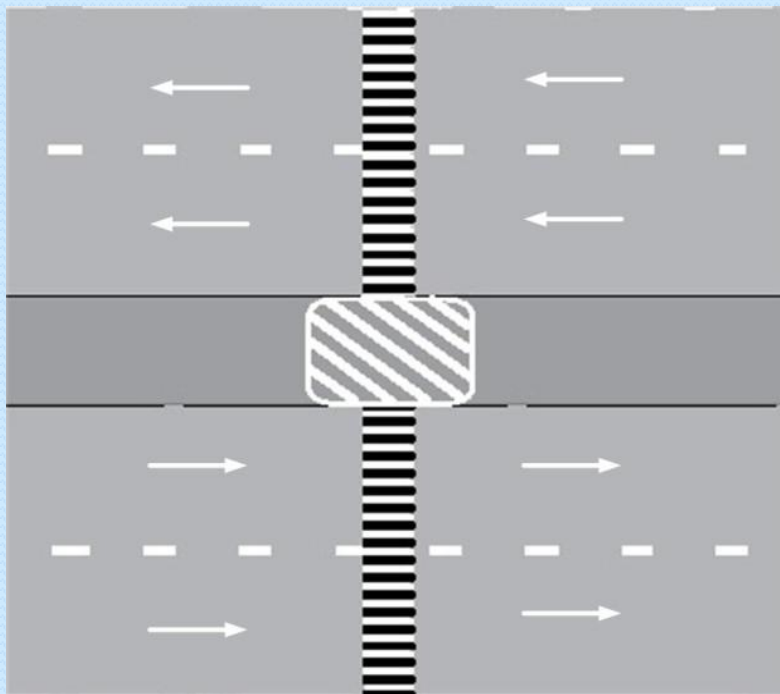
а) відрізнятись від типу покриття структурно чи кольором, або бути підняті над проїзною частиною

*Європейський досвід*





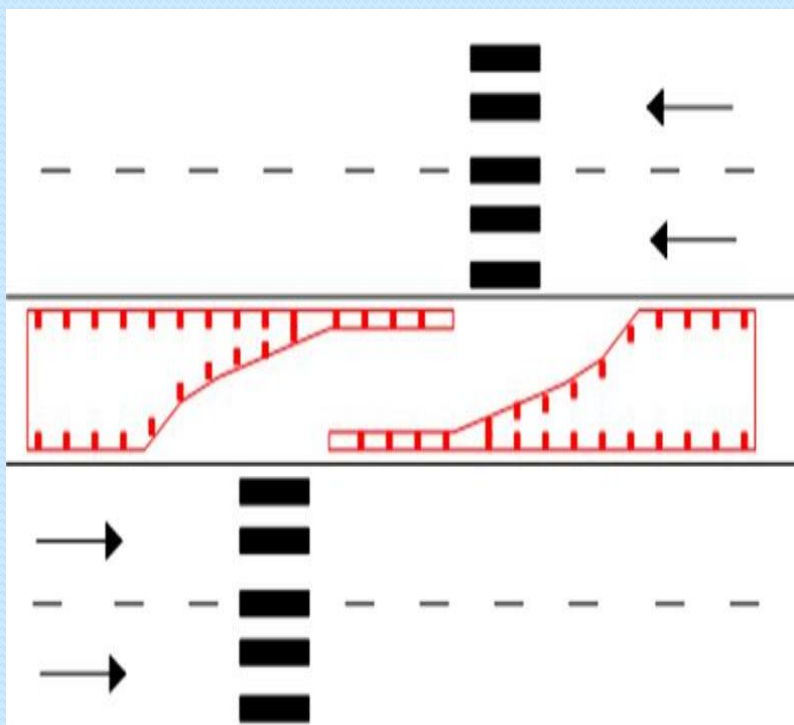
б) бути виділеними розміткою



*Європейський досвід*



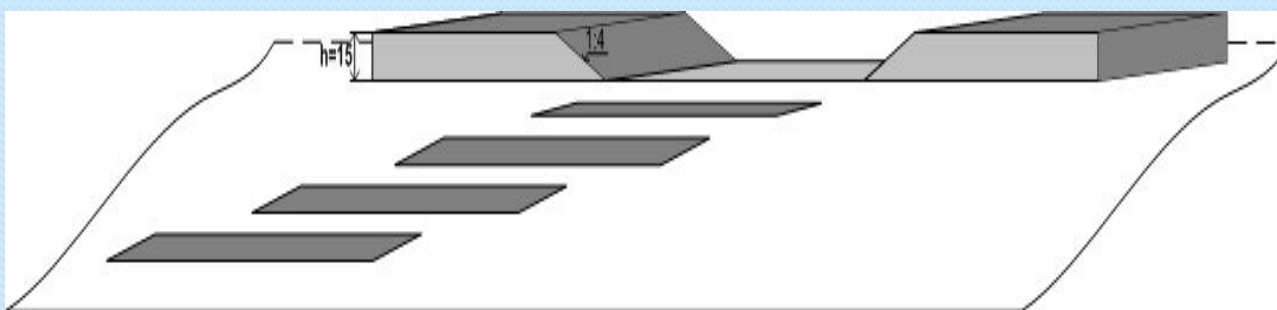
в) або дорожнім бар'єрним  
огородженням зигзагоподібного  
типу



## *Європейський досвід*



Для наземного пішохідного переходу острівець безпеки необхідно проектувати з пониженням до рівня проїзної частини бордюром для забезпечення безперешкодного руху інвалідів, людей похилого віку та пішоходів з дитячими візками



*Європейський досвід* →





Покриття пішохідного переходу повинно містити в собі тактильні елементи для орієнтації особам з вадами зору, зокрема повинно відрізнятися від покриття тротуару і проїзної частини вулиці та/або дороги і мати штучні нерівності монолітної конструкції

### *Європейський досвід*





# ПОГОДЖЕННЯ

- Управління ДАІ МВС України;
- Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор);
- Міністерство інфраструктури України;
- Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті