



ДЕРЖАВНІ БУДІВЕЛЬНІ НОРМИ УКРАЇНИ

АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ

Частина I. Проектування

Частина II. Будівництво

ДБН В.2.3-4:2015

Зміна № 2

(Остаточна редакція)

Київ
Міністерство розвитку громад та територій України
2021

Мінрегіон України, 2021

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

Зміна № 2 ДБН В.2.3-4:2015**Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво**

- 1 РОЗРОБЛЕНО: Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна» (ДП «ДерждорНДІ»)
- РОЗРОБНИКИ: А. Безуглий, канд. екон. наук; А. Цинка; С. Ілляш (науковий керівник); В. Зеленовський
- 2 ВНЕСЕНО Директорат технічного регулювання в будівництві Міністерства розвитку громад та територій України
- 3 ПОГОДЖЕНО Міністерство внутрішніх справ України (лист від 30.12.2020 № 444797/2/35-2020)
- Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України (лист від 20.01.2021 № 25/1-21/1117-21)
- Міністерство інфраструктури України (лист від 21.09.2020 № 3100/25/14-20)
- Державне агентство автомобільних доріг України (лист від 14.12.2020 № 7335/2/13-3-1456/07-20)
- Державна служба України з надзвичайних ситуацій (лист від 17.12.2020 № 01-18462/261-2)
- 4 ЗАТВЕРДЖЕНО наказ Міністерства розвитку громад та територій України від _____ р. № _____
- НАБРАННЯ
- ЧИННОСТІ: з _____

Розділ 2. Нормативні посилання

Виключити наступні посилання:

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

ДБН В.2.5-20-2001 Газопостачання

ДБН В.2.5-28-2006 Інженерне обладнання будинків і споруд. Природне і штучне освітлення

ДБН В.2.5-56:2010 Системи протипожежного захисту

ДСТУ Б В.2.3-9-2003 Споруди транспорту. Пристрої дорожні напрямні.

Загальні технічні умови

ДСТУ ХХХХ:201Х¹ Планування та проектування велосипедної інфраструктури

НАПБ А.01.001-2004 Правила пожежної безпеки в Україні».

Доповнити наступними посиланнями:

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

ДБН В.2.5-20:2018 Газопостачання

ДБН В.2.5-56:2014 Системи протипожежного захисту

ДСТУ 4123:2020 Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху.

Загальні технічні вимоги

ДСТУ 8801:2018 Автомобільні дороги. Настанова з влаштування шарів дорожнього одягу з укріплених ґрунтів

ДСТУ 8906:2019 Планування та проектування велосипедної інфраструктури.

Загальні вимоги».

Розділ 3. Терміни та визначення понять, позначки та скорочення

Пункт 3.1. *Слова у абзаці першому «дорожнє покриття (далі – покриття)» виключити.*

У абзаці восьмому після слів «покриття дорожнє» доповнити словами «(далі – покриття)».

Абзац дев'ятий викласти у новій редакції:

«У ДСТУ 8751 наведено визначення таких термінів: острівець напрямний, острівець безпеки, тумба сигнальна.»

Пункт 3.1.4 *викласти у новій редакції:*

«3.1.4 лівий віднесений поворот

Облаштована ділянка на автомобільній дорозі з розділювальною смугою для здійснення розвороту за межами транспортної розв'язки, де зона очікування маневру влаштована на розділювальній смузі, а розворотний майданчик – за межами проїзної частини».

Пункт 3.1.27 *виключити.*

Доповнити пунктами 3.1.35 – 3.1.36:

«3.1.35 транспортне моделювання

Процес створення математичної моделі дорожнього руху з метою оцінювання параметрів пересування транспортних засобів на основі соціально-економічних даних, із застосуванням сучасних інформаційних технологій, методів аналізу, управління транспортними процесами, моделювання та прогнозування транспортних потоків

3.1.36 смуга руху для аварійної зупинки

Спеціально підготовлена смуга на гірських перевалах, крутих спусках тощо для аварійної зупинки транспортних засобів у разі відмови гальмової системи».

Розділ 4. Загальні положення

Пункт 4.1.3 *викласти у новій редакції:*

«Розрахункову перспективну інтенсивність руху необхідно визначати в обох напрямках за результатами економічних вишукувань.»

Пункт 4.1.4 *викласти у новій редакції:*

«Перспективний період для визначення категорії дороги при новому будівництві та реконструкції повинен складати 20 років, при капітальному ремонті – відповідати строку експлуатації дорожнього одягу між капітальними ремонтами.».

Пункт 4.2.2. *Слова «за відповідного техніко-економічного обґрунтування» замінити словами «за відповідної технічної можливості та економічної доцільності (далі – обґрунтування)».*

Пункти 4.2.4 – 4.2.5 *виключити.*

Пункт 4.2.6. *Скорочення «ТЕО» замінити словом «обґрунтуванні».*

Пункт 4.4.2 *Слова «при відповідному техніко-економічному розрахунку» замінити словом «при обґрунтуванні».*

Пункт 4.4.3 *викласти у новій редакції:*

«Технічні рішення при проектуванні автомобільних доріг повинні забезпечувати високі транспортно-експлуатаційні показники дороги, безпеку дорожнього руху, охорону довкілля, зокрема об'єктів культурної спадщини, за мінімально можливих матеріальних та фінансових витрат.».

Пункт 4.4.4. *Доповнити після абзацу третього:*

«– показники транспортного моделювання: швидкість руху, час проїду ділянки, тривалість затримок транспорту, довжина черг;
– кількість наявних об'єктів культурної спадщини.».

Пункт 4.4.5. *Слова «безпеки для руху пішоходів» замінити словами «безпеки для руху пішоходів, велосипедистів, користувачів легкого персонального транспорту».*

Пункт 4.4.6. *Слова «згідно з вимогами ДБН 360» замінити словами «згідно з вимогами ДБН Б.2.2-12».*

Пункт 4.5.7 викласти у новій редакції:

«На ділянках, де дорога проходить через масиви лісових насаджень або зелених насаджень, вирубка яких сприятиме снігозанесенню дороги, за умови встановлення на узбіччях дорожнього огородження першої групи, їх вирубку можна не проводити. При цьому крони дерев не повинні розміщуватись над проїзною частиною.».

Пункт 4.5.13. Слова «потрібно застосовувати ЗЗР» замінити словами «потрібно застосовувати ЗЗР згідно з ДСТУ 4123».

Речення четверте викласти у новій редакції:

«Острівці безпеки як правило влаштовуються на пішохідних переходах через автомобільну дорогу II та III категорій.».

Пункт 4.6.7. *Речення друге* викласти у новій редакції:

«Для розрахунку видимості розташування пішоходів відносно крайки проїзної частини (S^{BII}) при розрахунковій швидкості руху транспортних засобів понад 60 км/год повинне прийматися не менше ніж 10 м, при розрахунковій швидкості руху транспортних засобів до 60 км/год включно – на рівні брівки земляного полотна.».

Пункт 4.7.1 викласти у новій редакції:

«Спрямованість та характер впливу автомобільної дороги на довкілля в залежності від джерел впливу наведено в таблиці 4.6.».

Пункт 4.7.5. *Абзац третій* викласти у новій редакції:

«– автомобільні дороги та ділянки доріг, у зоні впливу яких перебувають території та об'єкти природно-заповідного фонду України, території популяцій та шляхи міграції диких тварин, що внесені до «Червоної книги України», місця розташування об'єктів культурної спадщини, у тому числі ймовірні місця виявлення об'єктів археології, а також потенційно небезпечні техногенні об'єкти;».

Пункт 4.7.8. Слова «лише технологічні процеси будівництва доріг» замінити словами «лише технологічні процеси будівництва та експлуатаційного утримання доріг».

Пункт 4.7.10 виключити.

Пункт 4.7.12. виключити.

Розділ 5. Проектування основних елементів автомобільних доріг

Пункт 5.1.1. Речення третє викласти у новій редакції:

«За відповідного обґрунтування, зокрема за допомогою транспортного моделювання, параметри автомобільних доріг можна змінювати.».

Пункт 5.1.3. Скорочення «ТЕО» замінити словом «обґрунтуванням».

Таблиця 5.1. Примітки 4 та 5 викласти у новій редакції:

«Примітка 4. У населених пунктах при розрахунковій швидкості руху до 60 км/год включно рекомендується звужувати ширину смуги руху до 3,25 м та передбачати відповідні технічні засоби організації дорожнього руху.

Примітка 5. При капітальному ремонті ширину смуги руху та зупиночної смуги можна не зменшувати.».

Доповнити примітками 8 та 9:

«Примітка 8. На дорогах II категорії з трьома смугами руху зупиночна смуга з боку двох смуг руху в одному напрямку може не влаштовуватись.

Примітка 9. У разі розміщення тротуару в межах узбіччя, ширину останнього допускається приймати рівною ширині тротуару плюс 0,5 м.».

Пункт 5.1.7 викласти у новій редакції:

«Для забезпечення водовідведення з проїзної частини поперечний похил, крім ділянок, на яких передбачається влаштування віражів, потрібно призначати залежно від матеріалу покриття дорожнього одягу. На дорогах з асфальтобетонним чи цементобетонним покриттям поперечний похил проїзної частини потрібно

приймати рівним 25 %, гравійним чи щебеневим покриттям – понад 25 % до 30 %, покриттям із ґрунтів, укріплених в'язучими, а також на бруківці з колотого чи брукового каменю – понад 30 % до 40 %. Такими значеннями повинен бути обмежений мінімальний результуючий похил проїзної частини на ділянках влаштування відгону віражу.».

Таблиця 5.5. Рядок дев'ятий викласти у новій редакції:

« Найменування елементів	Параметри залежно від розрахункових швидкостей, км/год										
	130	120	110	100	90	80	70	60	50	40	30
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Найменша відстань видимості зустрічного автомобіля, м	–	–	–	–	360	325	290	250	210	170	–

Пункт 5.2.8 викласти у новій редакції:

«На затяжних спусках з похилом понад 60 % потрібно передбачати влаштування смуг руху для аварійної зупинки на відстані між ними в два рази меншій, ніж для майданчиків згідно з 5.2.7. Ширина такої смуги повинна бути не менше ніж ширина смуги руху в межах проїзної частини.».

Пункт 5.2.14 викласти у новій редакції:

«У місцях зламу проектної лінії в поздовжньому профілі при алгебраїчній різниці похилів 5 % і більше на дорогах I категорій та 10 % і більше на дорогах II – V категорій слід застосовувати вертикальні криві.».

Розділ 6. Земляне полотно

Пункт 6.1.1. Виключити слова «відповідно до галузевих НД».

Таблиця 6.4. Слова «Глибина розташування шару ґрунту від поверхні покриття» замінити словами «Глибина розташування шару ґрунту від низу основи».

Пункт 6.3.1. Виключити слова «та галузевих НД».

Пункт 6.4.8. Слова «найменшої щільності ґрунту» замінити словами «щільності сухого ґрунту».

Пункт 6.4.15. Речення перше викласти у новій редакції:

«При розширенні існуючих насипів поверхня укусу має бути розпушена з боку добудови на глибину не менше ніж 30 см.».

Розділ 7. Споруди дорожнього водовідведення

Пункт 7.8. Абзац третій викласти у новій редакції:

«Для збирання і відведення поверхневої води до водоскидних споруд потрібно передбачити встановлення водовідвідних прикрайкових лотків, бортових каменів або інших систем водовідведення зокрема закритих, обладнаних ефективними системами очищення від сміття, нафтопродуктів та наносів. Бортові камені встановлюються за зупиночною (при її наявності) або за укріпленою смугою і мають підвищуватися над проїзною частиною не більше ніж на 0,07 м. Прикрайкові лотки встановлюють безпосередньо за укріпленою смугою узбіччя або в межах зупиночної смуги (за її наявності) до її зовнішньої сторони.».

Пункт 7.10 доповнити після абзацу другого:

«Дренажі поділяються на поперечні, поздовжні та врізні укісні. Крім того, за глибиною залягання дренажі підрозділяються на глибокого та мілкового закладання.

Дренажі мілкового закладання влаштовуються в межах глибини промерзання ґрунту і призначаються для осушення дорожнього одягу та верху робочого шару земляного полотна на контакті з дорожнім одягом. Їх потрібно передбачати на ділянках автомобільних доріг із затяжними поздовжніми похилами, за умови якщо їх величина більша ніж поперечний похил дорожнього одягу.

Дренажі глибокого закладання влаштовуються нижче глибини промерзання ґрунту і призначаються для захисту земляного полотна від негативного впливу ґрунтової води.

Поперечні дренажі глибокого закладання необхідно влаштовувати в місцях переходу дороги з виїмки до насипу, перед верховими конусами мостів, в нижніх точках увігнутих вертикальних кривих при зустрічних похилах.

Поздовжні дренажі глибокого закладання влаштовуються переважно у виїмках. Залежно від глибини виїмки, геологічної будови та рівня виявленої ґрунтової води вони можуть бути одноярусними, двоярусними та багатоярусними.».

Розділ 8. Дорожній одяг

Таблиця 8.1. Викласти у новій редакції:

«Таблиця 8.1 – Типи дорожнього одягу та матеріали дорожнього покриття

Категорія дороги	Тип дорожнього одягу	Матеріал дорожнього покриття
1	2	3
I	Капітальний	Щебенево-мастиковий асфальтобетон на бітумах, модифікованих полімерами або комплексом добавок, цементобетон
II	Капітальний	Щебенево-мастиковий асфальтобетон на бітумах, модифікованих полімерами або комплексом добавок, асфальтобетон на бітумах, модифікованих полімерами або комплексом добавок, цементобетон
III	Капітальний	Щебенево-мастиковий асфальтобетон, асфальтобетон марки I зокрема на бітумах, модифікованих полімерами або комплексом добавок, цементобетон
IV	Капітальний	Асфальтобетон, цементобетон
	Удосконалений полегшений	Асфальтобетон, цементобетон, кам'яні матеріали, вторинні продукти промисловості, укріплені в'яжучими з улаштуванням шару зносу
V	Удосконалений полегшений	Асфальтобетон, кам'яні матеріали, вторинні продукти промисловості, укріплені в'яжучими з улаштуванням шару зносу
	Перехідний	Кам'яні матеріали розклинені, бруківка, ґрунти укріплені в'яжучими або стабілізовані добавками

».

Пункт 8.1.4. Речення третє та четверте абзацу другого викласти у новій редакції:

«З метою забезпечення сприятливих умов роботи прикрайкових смуг нежорсткого дорожнього одягу шари основи із неукріплених щебених (гравійних) матеріалів, як правило, виконують на 0,6 м ширше за проїзну частину та укріплену (зупиночну) смугу, а додатковий нижній шар з піску чи іншого зернистого матеріалу – не менше ніж на 1 м ширше за основу, а на дорогах I – II категорій (за відповідного обґрунтування інших категорій) на всю ширину земляного полотна. При влаштуванні жорсткого дорожнього одягу з покриттям із монолітного цементобетона основа має бути ширшою за покриття на 1,0 м з кожного боку.».

Розділ 9. Транспортні споруди

Пункт 9.1.6. Виключити слова «та галузевих НД».

Таблиця 9.1. Викласти у новій редакції:

«Таблиця 9.1 – Класифікація транспортних розв'язок

Клас розв'язки	Категорія доріг, що перехрещуються або примикають	Тип пересічення потоків
1	2	3
I	I – I, I – II, I – III; II – II, II – III при інтенсивності руху понад 15000 авт./добу*	У різних рівнях
II	I-a – IV I-a – V	У різних рівнях
III	II – II, II – III при інтенсивності руху до 15000 авт./добу*; III – III	В одному рівні
IV	I-б – IV I-б – V	В одному рівні з лівими віднесеними поворотами при інтенсивності руху до 20000 авт./добу*
		У різних рівнях при інтенсивності руху понад 20000 авт./добу*

Кінець таблиці 9.1

1	2	3
V	II – IV II – V III – IV III – V	В одному рівні
VI	IV – IV IV – V V – V	В одному рівні
<p>* слід розуміти сумарну перспективну інтенсивність руху у транспортних одиницях.</p> <p>Примітка 1. За відповідного обґрунтування транспортні розв'язки I класу (крім розв'язок на автомобільних дорогах I категорії) допускається влаштовувати кільцевого типу.</p> <p>Примітка 2. Під час проектування транспортних розв'язок на автомобільних дорогах загального користування при їх перетині (примиканні) з іншими дорогами (відомчими (технологічними) дорогами, вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів та автомобільними дорогами на приватних територіях) останні прирівнюються за інтенсивністю руху до доріг загального користування.</p>		

».

Пункт 9.2.3.2. Абзац другий викласти у новій редакції:

«Остаточний вибір конфігурації розв'язки у різних рівнях необхідно здійснювати на основі техніко-економічного порівняння, зокрема за допомогою транспортного моделювання.».

Пункт 9.2.3.3 викласти у новій редакції:

«Параметри плану та поздовжнього профілю лівоповоротних та правоповоротних з'їздів транспортних розв'язок у різних рівнях потрібно призначати такими, які б забезпечували розрахункову швидкість не менше ніж 40 км/год та 60 км/год відповідно.».

Таблицю 9.5 виключити.**Пункт 9.2.4.1. Слова «(згідно з таблицею 9.1)» виключити.****Доповнити абзацом другим:**

«В населених пунктах, на автомобільних дорогах II – III категорій при розрахунковій швидкості руху до 60 км/год включно ПШС для громадського транспорту допускається не влаштовувати, якщо відповідна зупинка обладнана заїзною кишенею.».

Пункт 9.2.4.12 *викласти у новій редакції:*

«У разі послідовного розміщення декількох об'єктів сервісу на відстані між ними, що не перевищує довжини ПШС, у місцях декількох послідовних примикань вулиць, доріг населених пунктів та з'їздів ПШС мають бути об'єднані в загальну смугу, яка повинна відділятися від основних смуг руху острівцем безпеки шириною не менше ніж 1,75 м з влаштуванням на ньому дорожнього огородження першої групи з дотриманням вимог 4.5.11.».

Розділ 10. Перехрещення автомобільних доріг із залізничними коліями

Пункт 10.1. *Слова «з урахуванням галузевих НД» виключити.*

Розділ 11. Перехрещення автомобільних доріг з інженерними комунікаціями

Пункт 11.2. *Речення останнє викласти у новій редакції:*

«Під час будівництва автомобільних доріг державного значення потрібно передбачати прокладання кабельної каналізації для дорожнього технологічного зв'язку та електрозв'язку за межами кюветів.».

Пункт 11.3 *викласти у новій редакції:*

«Перехрещення автомобільних доріг повітряними телефонними та телеграфними лініями потрібно виконувати згідно з галузевими будівельними нормами та НД, а повітряними лініями електромереж – згідно з ПУЕ.».

Пункт 11.4 *виключити.*

Розділ 12. Дорожні інженерні облаштування

Пункт 12.1.1. *Речення друге абзацу першого викласти у новій редакції:*

«Планування та проектування велосипедної інфраструктури потрібно здійснювати відповідно до ДСТУ 8906.».

Пункти 12.1.2, 12.1.3, таблицю 12.1 та рисунок 12.1 *виключити.*

Пункт 12.1.6 *викласти у новій редакції:*

«На підходах до транспортних споруд поза населеними пунктами велосипедні доріжки допускається розміщувати на узбіччях за умови їх відокремлення від проїзної частини дорожнім огородженням першої групи.».

Пункт 12.1.7 – 12.1.10 *виключити.***Пункт 12.2.6.** *Абзац третій викласти у новій редакції:*

«Між пішохідними доріжками або тротуарами, що розміщені на узбіччі, та проїзною частиною, при розрахунковій швидкості руху до 60 км/год включно, потрібно передбачати встановлення дорожнього огородження другої групи, а при розрахунковій швидкості руху понад 60 км/год – першої групи.».

Пункт 12.2.7 *викласти у новій редакції:*

«Пішохідні доріжки та тротуари для руху осіб з інвалідністю та інших маломобільних верств населення необхідно проектувати згідно з ДБН Б.2.2-12 та ДБН В.2.2-40.».

Пункт 12.3.1 *викласти у новій редакції:*

«Пішохідні переходи в різних рівнях потрібно передбачати через автомобільні дороги I категорії, а також II категорії з інтенсивністю пішохідного руху у годину «пік» понад 200 піш./год. Пішохідні переходи в різних рівнях проектуються з урахуванням вимог ДБН В.2.2-40.».

Пункт 12.3.3. *Речення перше викласти у новій редакції:*

«Місця пішохідних переходів в одному рівні повинні бути обладнані відповідними технічними засобами організації дорожнього руху.».

Пункт 12.3.6 *викласти у новій редакції:*

«На підходах до пішохідних переходів на автомобільних дорогах I-б та II категорій на узбіччі потрібно передбачати огородження другої групи на відстань не менше ніж 50 м в кожен бік від переходу. Під час влаштування

пішохідних переходів у різних рівнях таке огородження потрібно встановлювати на огороженні першої групи на відстань по 50 м у кожен бік від переходу на узбіччі та по 50 м на розділювальній смузі.».

Пункт 12.7.1 доповнити після абзацу сьомого:

«← автомобільних доріг міжнародного значення I категорії з інтенсивністю руху понад 30 тис. авт./добу у приведених одиницях до легкового автомобіля;».

Розділ 14. Об'єкти дорожнього сервісу

Пункт 14.3 викласти у новій редакції:

«Автозаправні станції».

Пункт 14.3.1 викласти у новій редакції:

«Місця розміщення автозаправних, електрозаправних станцій, автозаправних газових накопичувальних станцій визначають на основі техніко-економічного обґрунтування, враховуючи наявність та потужність вже існуючих таких станцій.».

Пункт 14.6 викласти у новій редакції:

«Місця здійснення габаритно-вагового контролю»

Пункт 14.6.1 викласти у новій редакції:

«Місця здійснення габаритно-вагового контролю визначають на підставі обґрунтувань з урахуванням категорії автомобільної дороги, інтенсивності руху транспортних засобів, складу транспортного потоку, параметрів видимості, наявності транспортних розв'язок та схем, пунктів пропуску через державний кордон, альтернативи маршрутів (об'їзних шляхів), штучних споруд з обмеженими параметрами вантажопідйомності та габаритами, вантажоутворюючих точок, місць перерозподілу вантажопотоків та типу пункту габаритно-вагового контролю (стаціонарного, пересувного або автоматичного пункту зважування в русі).».

Пункт 14.6.2 *викласти у новій редакції:*

«Схеми організації дорожнього руху в місцях здійснення габаритно-вагового контролю розробляють та погоджують згідно із законодавством.».

Пункт 14.6.3 *виключити.*

Пункт 14.6.4 *викласти у новій редакції:*

«Місця заїзду та виїзду із зони стаціонарного пункту габаритно-вагового контролю облаштовують перехідно-швидкісними смугами, параметри яких повинні відповідати визначеним для даної категорії дороги, а сама зона – майданчиком для стоянки транспортних засобів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні.».

Розділ 20. Влаштування дорожнього одягу

Пункт 20.3 *викласти у новій редакції:*

«Влаштувати дорожню основу та покриття з ґрунтів, укріплених в'язучими матеріалами, потрібно відповідно до ДСТУ 8801».

Пункт 20.5. *Слова «ГБН В.2.3-37641918-554, НАПБ А.01.001, та галузевими НД» виключити.*

Пункт 20.8.2. *Слова «моменту» замінити словами «місця».*

Пункт 20.8.11 *виключити.*

Розділ 21. Приймання робіт та контроль якості

Таблиця 21.1. *Слова «ОСНОВА І ПОКРИТТЯ ДОРОЖНЬОГО ОДЯГУ» замінити словами «ДОРОЖНІЙ ОДЯГ».*

Рядки за черговими числами 42 – 45 викласти у новій редакції:

Ч. ч.	Конструктивний елемент, вид робіт і параметр, що контролюється	Кількість і місце вимірів та випробувань під час приймального контролю	Допустимий відхил
1	2	3	4
Вирівнюючий шар із асфальтобетону при влаштуванні окремим шаром			
42	Товщина шару	Не менше ніж три керни (вирубки) на 9000 м ² рівномірно по ширині та довжині, зокрема і для ділянок площею до 9000 м ²	Товщина менше ніж два з половиною діаметра максимального розміру зерна щебеню не допускається
43	Вміст бітуму та водонасичення	Не менше ніж три керни (вирубки) на 9000 м ² рівномірно по ширині та довжині, зокрема і для ділянок площею до 9000 м ²	Відхил для вмісту бітуму – не більше $\pm 0,3$ % від лабораторного підбору складу асфальтобетонної суміші, для водонасичення – згідно з НД
Основа і покриття із асфальтобетону			
44	Товщина шару	Не менше ніж три керни (вирубки) на 9000 м ² рівномірно по ширині та довжині, зокрема і для ділянок площею до 9000 м ²	Не більше 10 % результатів вимірів можуть мати відхилення від проектних значень в бік зменшення в межах 10 % товщини. Середнє значення вимірів товщини шару не повинно бути меншим ніж проектне значення. Для шарів основи: не більше ніж 30 % результатів вимірів від проектних значень до 20 % товщини при забезпеченні загальної проектної товщини асфальтобетонних шарів та товщини покриття не менше ніж проектне значення
45	Вміст бітуму та водонасичення	Не менше ніж три керни (вирубки) на 9000 м ² рівномірно по ширині та довжині, зокрема і для ділянок площею до 9000 м ²	Відхил для вмісту бітуму – не більше $\pm 0,3$ % від лабораторного підбору складу асфальтобетонної суміші, для водонасичення – згідно з НД

».

Додаток Е

Додаток Е викласти у новій редакції:

«ДОДАТОК Е

(обов'язковий)

**НОРМИ СТРОКІВ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО ОДЯГУ
МІЖ КАПІТАЛЬНИМИ РЕМОНТАМИ**

Таблиця Е.

Категорія дороги	Тип дорожнього одягу	Матеріал покриття	Строк експлуатації дорожнього одягу, не менше ніж, роки
1	2	3	4
I	Капітальний	цементобетон	18
		щербенево-мастиковий асфальтобетон	12
II	Капітальний	цементобетон	21
		щербенево-мастиковий асфальтобетон, асфальтобетон на бітумах, модифікованих полімерами або комплексом добавок	13
III	Капітальний	цементобетон	22
		щербенево-мастиковий асфальтобетон, асфальтобетон на бітумах, модифікованих полімерами або комплексом добавок	14
		асфальтобетон	12
IV	Капітальний	цементобетон	23
		асфальтобетон	13
	Удосконалений полегшений	цементобетон	24
		асфальтобетон	14
V	Удосконалений полегшений	чорний щебінь	8
		асфальтобетон	15
	Перехідний	чорний щебінь	10
		бруківка	15
		грунт і маломіцні кам'яні матеріали укріплені	6
	кам'яні матеріали неукріплені	5	

Додаток Ж**Таблиця Ж.1. Викласти у новій редакції:****«Таблиця Ж.1 – Мінімальна товщина шарів нежорсткого дорожнього одягу**

Ч.ч.	Матеріал покриття та інших шарів дорожнього одягу	Мінімальна товщина шару, см
1	2	3
1	Асфальтобетон, суміші бітумомінеральні дорожні, чорний щебінь, виготовлені в установці	2,5 максимальні розміри зерна щебеню
2	Великоуламковий ґрунт, неукріплені щебеневі та гравійні матеріали	3,0 максимальні розміри зерна щебеню
3	Матеріали щебеневі та гравійні, укріплені мінеральними в'язучими або комплексом в'язучих, з номінальним максимальним розміром мінеральних зерен: – понад 20 мм до 40 мм включно – до 20 мм включно	15
		10
4	Матеріали щебеневі та гравійні укріплені, матеріали дорожні, виготовлені за технологією холодного ресайклінгу, з використанням: 1) бітумних в'язучих, з номінальним максимальним розміром мінеральних зерен: – понад 20 мм до 40 мм включно – до 20 мм включно	10
		8
	2) мінеральних в'язучих, з номінальним максимальним розміром мінеральних зерен: – понад 20 мм до 40 мм включно – до 20 мм включно	15
		12
	3) комплексів в'язучих, з номінальним максимальним розміром мінеральних зерен: – понад 20 мм до 40 мм включно – до 20 мм включно	12
		10
5	Ґрунти укріплені в'язучими	12
6	Пісок	15

».

Додаток К

Додаток К викласти у новій редакції:

«ДОДАТОК К

(обов'язковий)

ПРОЕКТНИЙ КЛАС ЦЕМЕНТОБЕТОНУ

Конструктивний шар дорожнього одягу	Категорія автомобільної дороги	Мінімальні проектні класи (марки) за міцністю	
		на розтяг при згині B_{tb} (P_{tb})	на стиск В (М)
1	2	3	4
Монолітне одношарове покриття або верхній шар двошарового монолітного покриття	I – II	4,0 (50)	30 (400)
	III	3,6 (45)	25 (350)
	IV	3,2 (40)	25 (350)
Нижній шар двошарового монолітного покриття	I – II	2,4 (30)	20 (250)
	III	2,0 (25)	15 (200)
Монолітна основа під покриття	I – II	0,8 (10)	5,5 (75)
	III – IV	0,4 (5)	3,5 (50)

Примітка. Двошарове монолітне покриття – покриття, що включає верхній і нижній шар, які влаштовуються одночасним їх укладанням та ущільненням (метод зрощування). Товщина верхнього шару двошарового монолітного покриття повинна бути не менше ніж 6 см. ».

БІБЛІОГРАФІЯ

Виключити наступні документи:

«ДСТУ 4123-2006 Безпека дорожнього руху. Пристрій примусового зниження швидкості дорожньо-транспортної техніки на вулицях і дорогах. Загальні технічні вимоги

Доповнити наступним посиланнями:

ДСТУ-Н Б В.2.3-36:2016 Настанова з влаштування жорсткого дорожнього одягу».

Перший заступник директора

ДП «ДерждорНДІ», к.т.н

А. О. Цинка

Науковий керівник,

начальник Центру дорожніх матеріалів

та технологій, науковий керівник, к.т.н

С. І. Ілляш

Відповідальний виконавець,

завідувач відділу технологій дорожніх робіт

В. А. Зеленовський