

ПРОТОКОЛ

о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств

Государства - участники настоящего Протокола в лице правительств (в дальнейшем - Стороны),

в целях объединения усилий по развитию и совершенствованию автомобильных дорог, обеспечивающих международные перевозки грузов и пассажиров,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Сеть международных автомобильных маршрутов Содружества Независимых Государств представляет собой систему основных и промежуточных автомобильных дорог, ориентированных по направлениям север-юг и запад-восток с ответвлениями и соединительными дорогами. Перечень международных автомобильных дорог Содружества Независимых Государств (далее - международные автомобильные дороги СНГ) содержится в Приложении 1, являющемся неотъемлемой частью настоящего Протокола.

Статья 2

Каждая из Сторон примет в соответствии с настоящим Протоколом надлежащие меры для того, чтобы участки международных автомобильных дорог СНГ, находящиеся в пределах территории соответствующего государства - участника Содружества, были приведены в соответствие с общими требованиями к международным автомобильным дорогам СНГ, которые содержатся в Приложении 2, являющемся неотъемлемой частью настоящего Протокола.

Информационное обеспечение и координацию указанной деятельности автодорожных администраций Сторон в рекомендательной форме осуществляет Межправительственный совет дорожников (далее - Совет).

Статья 3

В целях развития сети международных автомобильных дорог СНГ Стороны осуществляют мероприятия поэтапно, в рамках внутригосударственных программ, исходя из финансовых возможностей каждой из Сторон, с привлечением в необходимых случаях средств отечественных и зарубежных инвесторов.

Статья 4

Стороны принимают соответствующие меры по интеграции международных автомобильных дорог СНГ в Европейскую и Азиатскую системы автомобильных дорог и транспортных коридоров.

Статья 5

Стороны осуществляют меры по обустройству подъездов к пограничным пунктам пропуска автотранспортных средств, строительству автозаправочных станций, станций технического обслуживания, терминалов, гостиниц, стоянок, созданию специализированной структуры, обеспечивающей функционирование сети предприятий, оказывающих сервисные услуги международным автомобильным перевозчикам, а также развивают сотрудничество по реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог и сооружений.

Статья 6

Стороны осуществляют обмен опытом и информацией по вопросам создания и освоения прогрессивных технологий, материалов, дорожных машин, оборудования и приборов, совершенствования системы финансирования и управления дорожным хозяйством, создания скоординированной нормативно-правовой базы, подготовки кадров высшей квалификации и инженеров.

Статья 7

В настоящий Протокол с общего согласия Сторон могут быть внесены изменения и дополнения.

Статья 8

Изменения и дополнения к Приложениям 1 и 2 настоящего Протокола могут быть внесены автодорожными администрациями Сторон по поручению каждой из Сторон.

Изменения и дополнения в Приложение 1 к настоящему Протоколу вносятся с общего согласия автодорожных администраций Сторон, по территориям которых проходят дополнительно предлагаемые и изменяемые маршруты международных автомобильных дорог СНГ, и оформляются протоколами, подписываемыми руководителями автодорожных администраций Сторон.

Изменения и дополнения в Приложение 2 к настоящему Протоколу вносятся с общего согласия всех автодорожных администраций Сторон и оформляются протоколами, подписываемыми руководителями автодорожных администраций Сторон.

Статья 9

Протоколы об изменениях и дополнениях в Приложения 1 и 2, подписанные руководителями автодорожных администраций Сторон, направляются Совету, который не позднее 90 дней с даты подписания направляет их депозитарию настоящего Протокола.

Соответствующие изменения и дополнения вступают в силу через 15 дней после получения депозитарием от Совета упомянутого сообщения.

Статья 10

Положения настоящего Протокола не затрагивают обязательств, принятых Сторонами в соответствии с другими международными договоренностями.

Статья 11

Автодорожные администрации Сторон поддерживают постоянные контакты друг с другом и с Советом по вопросам выполнения настоящего Протокола.

Статья 12

Спорные вопросы, связанные с применением и толкованием настоящего Протокола, разрешаются путем консультаций или переговоров заинтересованных Сторон.

Статья 13

Настоящий Протокол заключается сроком на 5 лет и будет автоматически продлеваться на последующие 5 лет, если Стороны не примут иного решения. Каждая из Сторон может заявить о своем намерении выйти из Протокола путем письменного уведомления депозитария об этом не позднее чем за 6 месяцев до выхода.

Статья 14

Настоящий Протокол вступает в силу с даты сдачи на хранение депозитарию третьего уведомления о выполнении подписавшими его Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

Для Сторон, выполнивших внутригосударственные процедуры позднее, он вступает в силу со дня сдачи депозитарию уведомления об этом.

Статья 15

Настоящий Протокол открыт для присоединения к нему других государств, разделяющих его цели и принципы с согласия всех Сторон путем передачи депозитарию документов о таком присоединении. Присоединение считается вступившим в силу со дня получения депозитарием последнего сообщения о согласии на такое присоединение.

Совершено в городе Москве 11 сентября 1998 года в одном подлинном экземпляре на русском языке. Подлинный экземпляр хранится в Исполнительном Секретариате Содружества Независимых Государств, который направит каждому государству, подписавшему настоящий Протокол, его заверенную копию.

**За Правительство
Азербайджанской Республики**

**За Правительство
Республики Молдова**

В.Бобуцак

**За Правительство
Республики Армения**

**За Правительство
Российской Федерации**

Ш.Караманукян

Б.Пастухов

**За Правительство
Республики Беларусь**

**За Правительство
Республики Таджикистан**

В.Долголев

А.Каххаров

**За Правительство
Грузии**

**За Правительство
Туркменистана**

**За Правительство
Республики Казахстан**

**За Правительство
Республики Узбекистан**

М.Чайжунусов
[с оговоркой](#)

**За Правительство
Кыргызской Республики**

**За Правительство
Украины**

К.Нанаев

Приложение 1
к Протоколу о международных
автомобильных дорогах
Содружества Независимых
Государств
от 11 сентября 1998 года

ПЕРЕЧЕНЬ **международных автомобильных дорог СНГ**

Сеть международных автомобильных дорог СНГ представляет собой систему основных и промежуточных автодорожных маршрутов, ориентированных по направлениям запад-восток и север-юг с ответвлениями и соединительными дорогами.

Направление запад-восток

Основные маршруты:

Граница Эстонии - Санкт-Петербург - Вологда - Киров - Пермь - Екатеринбург - Тюмень - Омск - Павлодар - Семипалатинск - Майкапчагай - граница Китая.

Граница Польши - Брест - Минск - Смоленск - Москва - Рязань - Пенза - Самара - Уфа - Челябинск - Курган - Петропавловск - Омск - Новосибирск - Кемерово - Красноярск - Иркутск - Улан-Удэ - Чита - Хабаровск - Владивосток.

Киев - Глухов - Курск - Воронеж - Саратов - Уральск – Актюбинск - Кызыл-Орда - Шымкент - Жамбыл - Бишкек- Нарын - Торугарт – граница Китая.

Граница Польши - Львов - Ровно - Житомир - Киев - Полтава - Харьков - Луганск - Волгоград - Астрахань - Атырау - Бейнеу – Нукус - Бухара - Карши - Термез - граница Афганистана.

Граница Словакии - Ужгород - Львов - Тернополь - Хмельницкий - Винница - Умань - Кировоград - Днепропетровск - Донецк - Ростов-на-Дону - Минеральные Воды - Махачкала - Баку - Туркмен-Баши - Ашгабад - Мары - Чарджоу - Бухара - Самарканд - Джизак - Ташкент - Шымкент - Жамбыл - Бишкек - Алматы - Хоргос - граница Китая.

Граница Румынии - Рени - Одесса - Николаев - Херсон - Армянск - Джанкой - Керчь - Новороссийск - Сухуми - Сенаки.

Поти - Сенаки - Самтредиа - Тбилиси - Казах - Евлах - Кази - Магомет - Алят - Баку.

Граница Турции - Батуми - Самтредиа - Тбилиси - Казах - Евлах - Кази - Магомет - Алят - Баку.

Промежуточные маршруты:

Граница Латвии - Великие Луки - Москва - Владимир – Нижний Новгород - Чебоксары - Казань - Уфа.

Граница Польши - Калининград - Нестеров - граница Литвы - - граница Латвии - Остров.

Граница Литвы - Минск - Гомель.

Кобрин - Гомель - Брянск - Орел - Липецк - Тамбов - Пенза.

Граница Польши - Ковель - Коростень - Киев.

Умань - Первомайск - Николаев - Херсон - Мелитополь – Таганрог - Ростов-на-Дону.

Граница Румынии - Кишинев - Кировоград - Полтава.

Тбилиси - Лагодехи - Белоканы - Халдан - Геогчай - Шемаха - Баку.

Хашури - Ахалцихе - Гюмри - Ереван - Ерасх - Горис - Капан - Мегри - граница Ирана.

Термез - Душанбе - Джиргаталь - Карамык - Иркештам – граница Китая.

Душанбе - Куляб - Хорог - Ош.

Направление север-юг

Основные маршруты:

Граница Литвы - Лида - Слоним - Бытень - Кобрин - Ковель – Луцк - Тернополь - Черновцы - граница Румынии.

Граница Литвы - Лида - Слоним - Бытень - Кобрин - Ковель – Луцк - Тернополь - Черновцы - Кишинев - Одесса.

Граница Финляндии - Выборг - Санкт-Петербург - Псков – Витебск - Могилев - Гомель - Чернигов - Киев - Одесса.

Граница Норвегии - Мурманск - Петрозаводск - Санкт-Петербург - Новгород - Тверь - Москва - Тула - Орел - Курск - Белгород – Харьков - Днепропетровск - Запорожье - Симферополь - Алушта - Ялта.

Архангельск - Вологда - Ярославль - Москва - Воронеж - Ростов-на-Дону - Краснодар - Новороссийск.

Минеральные Воды - Нальчик - Владикавказ - Тбилиси - Марнеули - Болниси - Степанаван - Ванадзор - Ереван.

Москва - Тамбов - Волгоград - Астрахань - Махачкала - Губа - Баку - Астара - граница Ирана.

Екатеринбург - Челябинск - Кустанай - Акмола - Караганда - Алматы - Бишкек - Ош - Андижан - Коканд - Ташкент - Душанбе – Нижний Пяндж - граница Афганистана.

Новосибирск - Барнаул - Ташанта - граница Монголии.
 Красноярск - Абакан - Кызыл - Эрзин - граница Монголии.
 Улан-Удэ - Кяхта - граница Монголии.
 Якутск - Невер - граница Китая.
 Свободный - Благовещенск - граница Китая.

Промежуточные маршруты:

Минск - Слуцк - Сарны - Ровно.
 Бобруйск - Мозырь - Житомир - Винница - Могилев-Подольский - Бэлць
 - граница Румынии.
 Вулкэнешть - Болград - Измаил - граница Румынии.
 Москва - Калуга - Брянск - Киев.
 Владикавказ - Цхинвали - Гори.
 Поты - Батуми - граница Турции.
 Сыктывкар - Киров - Йошкар-Ола - Ульяновск - Сызрань – Саратов -
 Волгоград.
 Самара - Уральск - Атырау.
 Петропавловск - Есиль - Жезказган - Кзыл-Орда - Учкудук - Навои.
 Георгиевка - Аягуз - Талдыкорган - Сары-Озек - Алматы.
 Чита - Забайкальск - граница Китая.
 Владивосток - Хасан - граница КНДР.

Ответвления и соединительные дороги:

Гвардейск - Неман - граница Литвы.
 Граница Польши - Гродно - Минск.
 Граница Польши - Слоним - Барановичи.
 Опочка - Полоцк - Минск.
 Граница Латвии - Полоцк - Витебск - Смоленск.
 Граница Польши - Жовква - Львов.
 Граница Венгрии - Чоп - Ужгород.
 Кишинев - Комрат - Вулкэнешть - граница Румынии.
 Глухов - Тросна.
 Краснодар - Джубга.
 Марнеули - Садахло - Ванадзор.
 Дилижан - Севан - Ереван - Эчмиадзин - граница Турции.
 Кази-Магомед - Бахрамтепе - Горадиз - граница Ирана.
 Ордубад - Джульфа - Нахичевань - Садарак - граница Турции.
 Евлах - Агджабеди - Билясувар - граница Ирана.
 Петропавловск - Акмола.
 Бейнеу - Бекдаш - Туркмен-Баши.
 Ашгабад - Гаудан - граница Ирана.

Теджен - Серакс - граница Ирана.
Мары - Кушка - граница Афганистана.
Самарканд - Гузар.
Самарканд - Айни.
Жамбыл - Талас - Сусамыр.
Ура-Тюбе - Худжанд - Исфана - Ош.
Худжанд - Коканд.
Хорог - Ишкашим - Лангар - граница Афганистана.
Мургаб - граница Китая.
Семипалатинск - Барнаул - Новоалтайск.
Таскескен - Бахты - граница Китая.
Учарал - Дружба - граница Китая.
Сары-Озек - Хоргос - граница Китая.
Алматы - Узунагаш - Кемин.
Балыкчи - Чолпон-Ата - Тюп - Кеген - Кокпек.
Иркутск - Монды - граница Монголии.
Уссурийск - граница Китая.
Владивосток - Находка.

Приложение 2
к Протоколу о международных
автомобильных дорогах
Содружества
Независимых Государств
от 11 сентября 1998 года

**ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ,
которым должны отвечать международные автомобильные дороги СНГ**

Содержание

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ
2. КЛАССИФИКАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОРОГ
3. ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
 - 3.1. Общие положения
 - 3.2. План и продольный профиль
 - 3.2.1. Основные параметры
 - 3.2.2. Обеспечение видимости
 - 3.3. Поперечный профиль
 - 3.3.1. Количество и ширина полос движения
 - 3.3.2. Обочины
 - 3.3.3. Разделительная полоса
 - 3.3.4. Поперечный уклон
 - 3.3.5. Дорожки для пешеходов и велосипедистов
 - 3.4. Габариты искусственных сооружений
 - 3.5. Пересечения

3.5.1. Выбор типа пересечений

3.5.2. Планировка пересечений в одном уровне

3.5.3. Развязки

3.6. Переходно-скоростные полосы

3.7. Пересечения с железными дорогами

4. ОБУСТРОЙСТВО ДОРОГ

4.1. Общие положения

4.2. Дорожные знаки и разметка

4.2.1. Основные характеристики дорожных знаков и разметки

4.2.2. Дорожная разметка

4.2.3. Дорожные знаки

4.2.4. Знаки, обозначающие дорожные работы или предупреждающие об аварии на дороге

4.3. Ограждения, направляющие и противослепящие устройства и аварийные съезды

4.3.1. Дорожные ограждения

4.3.2. Направляющие устройства

4.3.3. Противослепящие устройства

4.3.4. Аварийные съезды

4.4. Управление движением

4.4.1. Светофоры

4.4.2. Дорожные знаки с изменяющейся информацией

4.4.3. Системы аварийно-вызывной связи

4.5. Освещение

4.6. Специальные методы обеспечения безопасности движения

4.6.1. Обеспечение безопасности пешеходов и велосипедистов

4.6.2. Обеспечение безопасности инвалидов

4.7. Придорожные сооружения

4.7.1. Площадки отдыха

4.7.2. Комплексы обслуживания

4.7.3. Пункты сбора дорожной пошлины

4.7.4. Пограничные пункты

5. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

5.1. Общие положения

5.2. Органическое соединение дорог с окружающей средой

5.3. Воздействие окружающей среды на участников дорожного движения

5.4. Охрана дорог от пересечения их животными

6. РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ

6.1. Общие положения

6.2. Управление ремонтом и содержанием

6.3. Места проведения работ по ремонту и содержанию

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ, которым должны отвечать международные автомобильные дороги СНГ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Основные характеристики, которые должны быть приняты при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании международных автомобильных дорог, именуемых в дальнейшем "международными дорогами", изложены в приведенных ниже положениях, которые разработаны с учетом современных концепций в области дорожного строительства.

1.2. Выбор характеристик должен обеспечивать высокую безопасность и беспрепятственное движение всех транспортных средств с учетом функционального назначения дороги и ее восприятия водителями.

1.3. Общие требования распространяются как на строительство новых дорог, так и на реконструкцию существующих. При реконструкции необходимо учитывать ограничивающие факторы и гибко подходить к применению общих требований в целях сохранения общей целостности маршрута.

При этом особое внимание следует уделять случаям поэтапного улучшения характеристик дороги.

1.4. В случае стадийного строительства автомагистрали или скоростной дороги, когда на первом этапе вводится лишь одна проезжая часть для движения в обоих направлениях, необходимо принимать меры, чтобы движение воспринималось именно как движение в двух направлениях за счет обеспечения видимости на участках обгона, ограждения строительных объектов, которые должны быть возведены на время строительства, и принятия других мер.

1.5. При строительстве и реконструкции международных дорог их следует прокладывать в обход населенных пунктов, если они создают в населенных пунктах неудобства или опасность для жителей, при этом необходимо стремиться, чтобы основные международные дороги представляли собой автомагистрали или скоростные дороги.

1.6. Положения настоящего Приложения разработаны на основе экономической оценки следующих критериев: безопасность дорожного движения, охрана окружающей среды, беспрепятственное движение транспортных потоков, комфорт участников дорожного движения.

1.7. Стороны должны предпринимать всяческие усилия для соблюдения настоящих положений как при строительстве новых дорог, так и при реконструкции уже существующих.

2. КЛАССИФИКАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОРОГ

2.1. Международные дороги подразделяются на: автомагистрали, скоростные дороги и дороги обычного типа.

2.2. Автомагистрали

Термин "автомагистраль" означает дорогу, специально запроектированную и построенную (или реконструированную) для автомобильного движения, которая не обслуживает придорожных владений. Доступ на нее возможен только с других дорог через развязки в разных уровнях.

Эта дорога:

имеет, как правило, отдельные проезжие части для движения в разных направлениях, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения;

не имеет пересечений в одном уровне с другими дорогами, железнодорожными и трамвайными путями и пешеходными дорожками;

специально обозначена как автомагистраль.

2.3. Скоростные дороги

Скоростная дорога представляет собой дорогу, предназначенную для автомобильного движения, которая доступна для въезда только через развязки в разных уровнях, кольцевые или канализированные пересечения в одном уровне или перекрестки со светофорным регулированием. На скоростных дорогах остановка и стоянка на проезжей части запрещены.

2.4. Дороги обычного типа

Дорога обычного типа представляет собой дорогу, которой могут пользоваться все категории участников дорожного движения и транспортных средств. Такая дорога может иметь единую или отдельные проезжие части для движения в обоих направлениях.

3. ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

3.1. Общие положения

3.1.1. Расчетные параметры дороги зависят от ее функционального значения, условий местности (рельефа, застройки окрестностей и т.п.) и технико-экономических критериев.

3.1.2. При выборе расчетных параметров дороги необходимо учитывать: место и роль дороги в общей сети дорог международного и внутригосударственного значения;

возможность размещения соответствующих придорожных объектов;

соответствие типа дороги ее восприятию участниками дорожного движения.

3.1.3. Расчетные параметры дороги должны определять характеристики отдельных объектов создаваемого маршрута (или участка), а, следовательно, и все элементы проекта (геометрические характеристики, оборудование, пересечения и примыкания, средства регулирования движения).

3.1.4. Каждому типу дороги предписывается соответствующая расчетная скорость, которая выбирается на основе экономического обоснования.

Расчетная скорость принимается при строительстве или реконструкции дороги с целью определения геометрических характеристик, допускающих безопасное движение с этой скоростью одиночных транспортных средств.

Ниже приводятся расчетные скорости движения транспортных средств по международным дорогам в км/ч.

Автомагистрали	-	80	100	120	140
Скоростные дороги	60	80	100	120	-
Дороги обычного типа	60	80	100	-	-

Расчетная скорость более 100 км/ч принимается лишь при наличии отдельных проезжих частей и развязок в разных уровнях.

Расчетная скорость 60 км/ч для скоростных дорог и дорог обычного типа, а также 80 км/ч для автомагистралей допускается только на ограниченном числе участков.

В исключительных случаях на участках ограниченной протяженности со сложным рельефом местности и в других сложных условиях допускается снижение расчетной скорости. Переход с одной расчетной скорости на другую должен осуществляться постепенно таким образом, чтобы водитель мог легко его предвидеть.

3.1.5. Необходимо стремиться, чтобы международные дороги имели однородные характеристики на участках достаточной протяженности. Изменения параметров дороги производятся в местах перепада интенсивности движения (приближение к населенному пункту или развязке).

3.1.6. Необходимо принимать меры по обеспечению безопасности движения на всех участках дороги с учетом реальной скорости движения.

3.1.7. На международных дорогах должны обеспечиваться условия для движения транспортных средств в соответствии с национальными требованиями в части их габаритов, общей массы и нагрузки на ось.

3.2. План и продольный профиль

3.2.1. Основные параметры

3.2.1.1. План и продольный профиль дороги должны сочетаться таким образом, чтобы участники дорожного движения могли видеть дорогу без особых разрывов, предвидеть изменения дорожной ситуации и ясно различать

характерные места (перекрестки, въезды и съезды в местах развязок, участки кривых в плане).

3.2.1.2. При определении элементов плана и продольного профиля должны учитываться характеристики поведения большинства участников движения (время реакции), характеристики покрытия (ровность, коэффициент сцепления), высота возможных препятствий, условия местности и состав транспортного потока.

3.2.1.3. Параметры элементов плана и продольного профиля должны соответствовать величинам, приведенным ниже:

Расчетная скорость (км/ч)		60	80	100	120	140
Минимальные радиусы кривых в плане, соответствующие максим. виражу в:						
4%		200	300	465	700	1200
7%		120	240	425	650	1000
Максимально допустимые продольные уклоны (%)		8	7	6	5	4
Минимальные радиусы выпуклых кривых в продольном профиле (м)	проезжая часть с односторонним движением	1500	3000	600	10000	18000
	Проезжая часть с двусторонним движением	1600	4500	10000	15000	-
Минимальные радиусы вогнутых кривых в продольном профиле (м)		1500	2000	3000	4200	6000

На отдельных участках (перекрестки, развязки, подъездные пути, въезды в городские районы и т.п.) следует избегать кривых с минимальными значениями радиусов в продольном профиле.

Результатирующая продольного уклона и виража не должна превышать 10%.

Сопряжение кривых с прямыми в плане должно быть плавным.

3.2.2. Обеспечение видимости

3.2.2.1. На всем протяжении международной дороги расстояние видимости должно быть не менее расстояния, равного остановочному пути автомобиля до препятствия.

Величины минимальных расстояний видимости препятствия для различных расчетных скоростей движения приведены ниже:

Расчетная скорость (км/ч)	60	80	100	120	140
Минимальное расстояние видимости (м)	70	100	150	200	300

3.2.2.2. На дорогах с двусторонним движением минимальное расстояние видимости, необходимое для осуществления обгона, должно обеспечиваться равномерно на возможно большем протяжении дороги.

3.2.2.3. На участках, где не может быть обеспечено достаточное расстояние видимости (постоянно или временно), должны устанавливаться дорожные знаки и наноситься разметка на проезжей части, запрещающие обгон.

3.3. Поперечный профиль

3.3.1. Количество и ширина полос движения

3.3.1.1. Выбор количества полос зависит от перспективной интенсивности и должен обеспечивать движение автотранспортных потоков с расчетными скоростями.

3.3.1.2. Ширина полос движения устанавливается в зависимости от общих характеристик маршрута, состава транспортного потока и функционального значения дороги.

В зависимости от реальных условий движения и рельефа могут применяться различные методы определения расчетных характеристик.

3.3.1.3. На участках дорог с тремя полосами движения с помощью соответствующих технических средств должны быть четко обозначены условия использования средней полосы.

3.3.1.4. В целях обеспечения безопасности движения на дорогах с четырьмя полосами движения необходимо предусматривать отдельные проезжие части для движения в разных направлениях.

3.3.1.5. Дополнительные полосы движения следует предусматривать на участках крутых спусков и подъемов, если количество и скорость тихоходных транспортных средств приводят к недопустимому снижению скорости движения.

3.3.1.6. На прямых участках минимальная ширина полосы движения должна составлять 3,5 м, а при расчетной скорости 120 км\ч и более - 3,75 м. На участках кривых в плане с малыми радиусами следует предусматривать уширение полос движения, с тем чтобы обеспечить беспрепятственное движение транспортных средств максимально допустимых габаритов.

На подъемах ширина дополнительной полосы движения может быть уменьшена до 3 м.

3.3.2. Обочины

3.3.2.1. Обочина, как правило, включает стабилизированную или имеющую покрытие полосу, а также грунтовую часть, засеваемую травой или засыпаемую гравием.

3.3.2.2. Минимальная ширина обочины должна составлять 3,25 м для автомагистралей и скоростных дорог и 2,5 м для дорог обычного типа.

На сложных участках с пересеченным и горным рельефом, на участках, проходящих через застроенные районы, и на участках, оборудованных полосами разгона и замедления, ширина обочины может быть уменьшена до 1,5 метра.

3.3.2.3. Обочина автомагистрали должна, как правило, включать непрерывную, укрепленную или имеющую покрытие остановочную полосу (полосу аварийной остановки) минимальной ширины 2,5 м, а в случаях интенсивного движения тяжелых и крупногабаритных транспортных средств (более 7% от состава потока) - 3,0 м.

3.3.2.4. На скоростных дорогах и дорогах обычного типа рекомендуется устраивать укрепленную боковую полосу минимальной ширины 0,7 м, четко отделенную от проезжей части.

3.3.2.5. По соображениям безопасности следует оставлять сбоку от кромки проезжей части свободную от каких-либо препятствий зону минимальной ширины 3 м, а также соответствующим образом отгораживать препятствия, которые находятся на слишком близком расстоянии от проезжей части.

3.3.2.6. При отсутствии остановочной полосы через определенные интервалы следует создавать специальные места для остановки. В случае необходимости следует также предусматривать места для остановки автобусов.

3.3.2.7. Полоса отвода и земляное полотно должны быть достаточной ширины, позволяющей обеспечить хорошую видимость и место для установки необходимого дорожного оборудования (знаков, ограждений - см.Главу 4).

3.3.3. Разделительная полоса

Ширина разделительной полосы на автомагистралях и дорогах с раздельными проезжими частями должна составлять не менее 5 метров. В стесненных условиях минимальная ширина разделительной полосы должна быть достаточной для размещения дорожных ограждений и полос безопасности. В этом случае необходимо предусматривать установку соответствующих дорожных ограждений (см.Главу 4).

3.3.4. Поперечный уклон

3.3.4.1. На прямых или почти прямых участках поперечный профиль проезжей части должен иметь уклон 20-30% для обеспечения более быстрого стока воды. Уклон начинается от осевой линии на дорогах с двусторонним движением и от края грунтовой части разделительной полосы в случае раздельных проезжих частей.

3.3.4.2. На участках перехода от одного поперечного уклона к другому необходимо обеспечить беспрепятственный сток воды.

3.3.5. Дорожки для пешеходов и велосипедистов

При интенсивном движении пешеходов и велосипедистов необходимо, чтобы поперечный профиль международных дорог включал специальные дорожки для пешеходов и велосипедистов. Устройство таких специальных дорожек в пределах земляного полотна автомагистралей или скоростных дорог не допускается.

3.4. Габариты искусственных сооружений

3.4.1. Габариты мостов и путепроводов должны приниматься в соответствии с таблицей:

Элементы габаритов мостов и путепроводов	Минимальные размеры элементов габаритов (м)	
	Для вновь проектируемых дорог	Для существующих дорог
Ширина проезжей части	Не менее ширины проезжей части на подходах	Не менее ширины проезжей части на подходах
Полный габарит по высоте	5,0	4,5
Расстояние от внутренней кромки проезжей части до границы внутренних ограждений	2,0	1,0
Расстояние от внешней кромки проезжей части до границы внешних ограждений	3,0	1,0

3.4.2 Вновь строящиеся тоннели и галереи должны иметь габарит по высоте - не менее 5,0 м, а существующие на эксплуатируемых дорогах - не менее 4,5 м.

3.5. Пересечения

3.5.1. Выбор типа пересечений

3.5.1.1. На всем протяжении маршрута расстояние между пересечениями, по возможности, должны быть одинаковыми, конфигурация - однотипной, которая должна быть понятной всем водителям, чтобы свести до минимума опасность возникновения аварийных ситуаций (особенно при пересечении транспортных потоков).

3.5.1.2. Число пересечений необходимо сокращать, направляя некоторые потоки к соседним пересечениям, имеющим более оптимальную конфигурацию.

3.5.1.3. Международные дороги обычно являются приоритетными, за исключением некоторых частных случаев (пересечения с другими международными дорогами, зоны перехода из одной категории в другую, перекрестки с круговым движением), когда приоритет может предоставляться пользователям других дорог.

3.5.1.4. На дорогах с двусторонним движением могут устраиваться пересечения в разных или одном уровнях. В местах пересечения интенсивных потоков и в целях экономической целесообразности пересечения могут устраиваться в разных уровнях. В некоторых случаях могут устраиваться пересечения в разных уровнях без соединительных ответвлений.

Пересечения в разных уровнях, не имеющие всех соединительных ответвлений, - неполные развязки могут устраиваться как временные решения.

3.5.1.5. В некоторых случаях могут устраиваться пересечения с круговым движением.

3.5.1.6. На автомагистралях и дорогах с отдельными проезжими частями пересечения устраиваются в разных уровнях.

3.5.1.7. Пересечения с регулируемым движением (трехцветная светофорная сигнализация) за пределами населенных пунктов могут предусматриваться при условии, что восприятие светофоров водителями и светофорное регулирование не приводит к возникновению каких-либо опасностей для участников дорожного движения.

3.5.2. Планировка пересечений в одном уровне

3.5.2.1. Пересечения в одном уровне должны устраиваться в соответствии с нормами, основывающимися на следующих общих принципах:

обеспечение наилучших условий видимости и восприятия перекрестка водителями, следующими как по главной, так и по второстепенной дороге;

упрощение геометрии перекрестков, исходя из их назначения, облегчение тем самым их восприятия участниками дорожного движения.

Пересечения, включающие более четырех ответвлений, следует упрощать путем группировки потоков движения или создания пересечений с круговым движением.

3.5.2.2. Пересечения должны, по возможности, выполняться под прямым углом.

3.5.2.3. На пересечениях в одном уровне с интенсивным движением в соответствующем направлении необходимо предусматривать полосы замедления для транспортных средств, осуществляющих левый поворот.

Необходимо не допускать чрезмерного расширения проезжей части в зоне пересечений, так как это благоприятствует увеличению скорости движения потока, снижает остроту внимания водителей и осложняет пересечение дороги.

В случае изменения направления движения и наличия полосы замедления для поворота налево эта полоса должны быть видима, либо левый поворот должен быть отнесен на второстепенную дорогу.

3.5.2.4. Дорожки для пешеходов и велосипедистов должны пересекать дорогу под углом, близким к прямому, и быть хорошо заметны.

3.5.3. Развязки

3.5.3.1. Общие положения

3.5.3.1.1. Конфигурация развязки выбирается исходя из задачи упрощения пересечения и обеспечения однородности условий движения.

Под однородностью условий движения на развязках следует понимать однородность действий водителей, когда они на развязках различного типа осуществляют каждый раз аналогичные маневры.

3.5.3.1.2. Конфигурация развязок зависит от топографических характеристик, интенсивности движения, типа пересекаемой дороги и возможного наличия пунктов сбора дорожной пошлины.

3.5.3.2. Геометрические характеристики

3.5.3.2.1. **Соединительные ответвления** Целесообразно, чтобы соединительные ответвления имели следующую минимальную ширину:

проезжая часть с односторонним движением - 6 м, включая дорожную разметку и укрепленную часть обочины;

проезжая часть с двусторонним движением - 9 м, включая дорожную разметку и укрепленную часть обочины.

Параметры соединительных ответвлений должны быть следующими (в исключительных случаях указанные параметры могут быть снижены):

минимальный радиус внутренней кромки в плане - 30 м;

максимальный уклон на подъемах - 7%;

максимальный уклон на спусках - 8%;

минимальный радиус выпуклых кривых в продольном профиле – 800 м;

минимальный радиус вогнутых кривых в продольном профиле – 400 м.

Кривые транспортных развязок в плане должны сопрягаться во всех случаях переходными кривыми соответствующей длины.

3.5.3.2.2. **Участки переплетения потоков.** Участки переплетения потоков должны быть достаточной длины, с тем чтобы обеспечить полную безопасность дорожного движения.

3.5.3.2.3. **Разделение потоков движения** В случаях, когда проезжая часть разделяется на две проезжие части, разделение потоков движения должно четко восприниматься водителем.

Для этого их необходимо размещать на участках с обеспеченной видимостью, а также использовать соответствующие знаки и разметку.

3.5.3.2.4. Слияние потоков движения В случаях, когда две проезжие части сливаются в одну, слияние двух потоков должно происходить безопасно и без значительного снижения скорости движения основного потока.

Для этого:

транспортные средства неосновного потока движения должны, как правило, вливаться в основной поток справа;

водители транспортных средств, которые входят в основной поток транспортных средств, должны хорошо видеть основную проезжую часть перед местом слияния и после него.

3.6. Переходно-скоростные полосы

3.6.1. Переходно-скоростные полосы для транспортных средств, выезжающих на основную дорогу или съезжающих с нее, следует устраивать до и после развязок, а также в местах примыкания въездов с прилегающих территорий. Такие полосы должны иметь неизменную ширину и предшествующий или последующий соединительный клин.

3.6.2. Длина переходно-скоростных полос должна определяться на основе расчетной скорости и интенсивности движения.

3.7. Пересечения с железными дорогами

Пересечения международных автомобильных дорог с железными дорогами следует выполнять преимущественно в разных уровнях.

4. ОБУСТРОЙСТВО ДОРОГ

4.1. Общие положения

Указанные ниже типы обустройства дорог представляют собой важный эксплуатационный элемент автодорожной сети и оказывают влияние на ритмичность и безопасность движения, а также на уровень удобства для участников дорожного движения.

Для поддержания высокого уровня эксплуатационного состояния дорог необходимо проводить регулярный контроль за состоянием обустройства дорог и своевременно проводить его ремонт и обслуживание.

4.2. Дорожные знаки и разметка

4.2.1. Основные характеристики дорожных знаков и разметки

4.2.1.1. Дорожные знаки и разметка должны способствовать правильному восприятию дорожных условий и поэтому они должны быть спроектированы и установлены таким образом, чтобы они соответствовали друг другу и всем остальным элементам дороги.

4.2.1.2. Дорожные знаки и разметка должны быть единообразными, понятными водителям и хорошо заметными на большом расстоянии как в светлое, так и в темное время суток.

4.2.1.3. На неосвещенных дорогах дорожные знаки должны иметь световозвращающую поверхность, а разметка устраивается из световозвращающих материалов.

4.2.2. Дорожная разметка

Дорожная разметка должна быть заметной водителям в любой период года, а используемые материалы должны обладать противоскользящими свойствами.

4.2.3. Дорожные знаки

4.2.3.1. На международных дорогах указатели направлений движения должны содержать номер маршрута, чтобы водители имели четкое представление о направлении маршрута.

4.2.3.2. Для повышения эффективности применения знаков, их быстрого и легкого восприятия водителями следует стремиться к применению одного типоразмера знаков, лаконичности надписей, использованию одного и того же алфавита на всей сети международных дорог, соблюдению соответствия размеров символов и надписей размерам знака и разрешенной максимальной скорости движения. Применение других алфавитов допускается лишь в сочетании с дублированием названий основных объектов на дороге (крупных городов, пересечений с дорогами с высокой интенсивностью движения, исторических объектов и т.п.) латинскими буквами.

4.2.3.3. Дорожные знаки устанавливаются на расстоянии не менее 3 м от кромки проезжей части до ближайшего к ней края знака, а в сложных условиях - не менее 1 м.

4.2.4. Знаки, обозначающие дорожные работы или предупреждающие о возникновении аварии на дороге

4.2.4.1. При ведении дорожных работ, возникновении аварии (дорожно-транспортного происшествия) или осуществлении каких-либо операций, связанных с закрытием проезжей части или полосы движения, необходимо установить соответствующие временные знаки в целях обеспечения безопасности как участников дорожного движения, так и лиц, осуществляющих соответствующие виды работ на дороге. Такие знаки, как только в них отпадает необходимость, должны сниматься.

4.2.4.2. На освещаемых участках дорог знаки, обозначающие дорожные работы, должны освещаться. В случае отсутствия освещения знаки должны иметь световозвращающую поверхность или освещаться специальными осветительными устройствами.

4.2.4.3. Постоянные знаки, противоречащие временно установленным знакам, следует снимать или закрывать.

4.3. Ограждения, направляющие и противослепящие устройства и аварийные съезды

4.3.1. Дорожные ограждения

4.3.1.1. Для предотвращения случайного съезда транспортного средства с проезжей части дороги должны быть оборудованы ограждениями.

Ограждение дороги должно устанавливаться лишь в тех случаях, когда это оправдано.

4.3.1.2. Выбор типа ограждения (удерживающие ограждения, гасители удара, барьеры) и порядок их установки зависят от типа транспортных средств, которые они должны удерживать, поперечного профиля, возможных последствий съезда с дороги, а также от их влияния на видимость и сложности их обслуживания.

4.3.1.3. Установка ограждения на разделительной полосе зависит от интенсивности и ширины полосы движения.

4.3.1.4. Установку ограждений следует предусматривать на мостах и на обочинах. На обочинах ограждения устанавливают в случае, когда вблизи от проезжей части имеются опасные выступающие жесткие препятствия или когда высота насыпей или уклон откосов представляют очевидную опасность, а также на участках, которые пересекают водный путь, дорогу с высокой интенсивностью движения, железную дорогу и т.п., или проходят вдоль них.

4.3.2. Направляющие устройства

Для улучшения восприятия трассы водителями следует устанавливать сигнальные столбики, оснащенные световозвращателями.

4.3.3. Противослепящие устройства

4.3.3.1. На неосвещенных участках автомагистралей и скоростных дорог при разделительных полосах шириной менее 5 м, а также на обочинах, если какая-либо дорога проходит вдоль международной дороги, рекомендуется устанавливать противослепящие экраны и ограды.

4.3.3.2. Установка противослепящих устройств не должна снижать видимости для участников дорожного движения, а также эффективность работы технических средств регулирования движения, установленных поблизости.

4.3.4. Аварийные съезды

Для обеспечения безопасности движения транспортных средств на крутых затяжных спусках целесообразно создавать вдоль полосы движения транспортных средств, идущих на спуск, стояночные полосы или аварийные

съезды (места для вынужденной остановки), располагаемые на удобных участках. Эти места должны служить для остановки транспортных средств исключительно в экстренных случаях.

4.4. Управление движением

4.4.1. Светофоры

4.4.1.1. Светофоры должны использоваться в соответствии с действующими международными конвенциями и соглашениями. Для обозначения отдельных опасных участков могут использоваться мигающие огни желтого цвета (дорожные работы, пункты сбора дорожной пошлины, пешеходные переходы и т.д.), которые указывают водителям на необходимость повысить внимание и снизить скорость.

4.4.1.2. В исключительных случаях (при организации попеременного пропуска транспортных средств в местах проведения дорожных работ или в случаях дорожно-транспортных происшествий) могут использоваться временные светофоры.

4.4.2. Дорожные знаки с изменяющейся информацией

Дорожные знаки с изменяющейся информацией должны быть понятны для водителей и быть заметными как в светлое, так и в темное время суток.

4.4.3. Системы аварийно-вызывной связи

4.4.3.1. На международных дорогах всех типов рекомендуется устанавливать колонки аварийно-вызывной связи или другие средства связи, обозначенные специальными знаками и обеспечивающие круглосуточную связь с соответствующими центрами. Такие средства связи устанавливаются на всем протяжении дороги через одинаковые промежутки по краю насыпи за пределами инженерных сооружений.

4.4.3.2. В случае отсутствия специальной системы аварийно-вызывной связи на скоростных дорогах и дорогах обычного типа может использоваться общая телефонная сеть. В этом случае устанавливаются знаки, указывающие на расположение ближайшего общественного телефона.

4.4.3.3. На длинных мостах и в тоннелях могут применяться специальные средства связи.

4.4.3.4. Средства связи должны быть простыми в эксплуатации и понятными для пользователей. При этом желательно, чтобы правила пользования были объяснены в виде обозначений и идеограмм.

4.5. Освещение

Освещение следует устраивать, при соответствующем экономическом обосновании, на участках с особым режимом движения, таких, как пограничные посты, длинные тоннели, регулируемые перекрестки, развязки на

международных дорогах и т.п. Следует также освещать участки дорог, пересекающих или проходящих рядом с зоной с сильным освещением, которое может мешать водителям транспортных средств, следующим по международной дороге (аэропорты, городские или промышленные районы и т.п.).

4.6. Специальные методы обеспечения безопасности движения

4.6.1. Обеспечение безопасности пешеходов и велосипедистов

Для повышения безопасности движения на дорогах обычного типа следует устраивать дорожки для движения пешеходов и велосипедистов. При этом особое внимание необходимо уделять местам пересечения дорожек с автомобильными дорогами.

4.6.2. Обеспечение безопасности инвалидов

Водители и пассажиры транспортных средств, испытывающие трудности при передвижении или нуждающиеся в посторонней помощи, не должны испытывать неудобств при пользовании придорожными сооружениями.

С этой целью необходимо дорогу и ее обустройство планировать таким образом, чтобы ими могли самостоятельно пользоваться участники движения, являющиеся инвалидами, особенно на площадках отдыха и пунктах обслуживания.

4.7. Придорожные сооружения

Сооружения, создаваемые на международных дорогах для обслуживания участников движения, могут, в зависимости от их назначения, представлять собой площадки отдыха, пункты обслуживания, пограничные пункты и т.п.

4.7.1. Площадки отдыха

4.7.1.1. Площадки отдыха следует устраивать в таких местах, где водители и пассажиры могли бы отдохнуть от монотонного движения. При этом большое внимание следует уделять обустройству территории площадок.

4.7.1.2. На площадках отдыха должны быть столы, навесы, туалеты и, по возможности, источники питьевой воды (водоразборные колонки, колодцы, ключи и т.п.).

4.7.2. Комплексы обслуживания

4.7.2.1. Пункты обслуживания движения, создаваемые с учетом характера местности и пользователей (туристы, работники транспорта и т.п.) и удаленные от развязок, должны иметь, по крайней мере, места для стоянки, телефоны, заправочную станцию и туалеты.

4.7.2.2. Подобные места (например, стоянки) должны быть отделены от проезжей части международных дорог.

4.7.3. Пункты сбора дорожной пошлины

4.7.3.1. В местах сбора дорожной пошлины, перед контрольными пунктами, проезжая часть дороги (или соединительных ответвлений на развязке) должна расширяться.

Количество контрольных пунктов определяется интенсивностью движения.

4.7.3.2. Кабины сбора дорожной пошлины необходимо размещать на хорошо проветриваемых участках. Не рекомендуется их устанавливать в конце спусков.

4.7.3.3. За пределами полос движения, ведущих к контрольным пунктам, должна отводиться достаточная территория для зданий и сооружений, необходимых для сбора пошлины, осуществления контроля и работы персонала.

4.7.4. Пограничные пункты

4.7.4.1. Места расположения, размеры и конфигурация пограничных контрольных пунктов, а также характер и наличие сооружений, строений, мест для стоянки и т.п. должны выбираться с учетом предусматриваемых видов контроля и характера движения через эти пункты.

4.7.4.2. Структура и конфигурация пограничного комплекса, а также средства информации и регулирования движения, система внутренней связи должны обеспечивать разделение потоков туристических и коммерческих транспортных средств до их подъезда к зданиям и сооружениям.

5. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

5.1. Общие положения

5.1.1. Дороги должны быть спроектированы таким образом, чтобы свести к минимуму вредное воздействие на окружающую среду.

5.1.2. Для сохранения качества (визуального и экологического) окружающей среды необходимо, чтобы дороги гармонично вписывались в ландшафт.

5.1.3. Целесообразно при разработке проектов строительства новых и реконструкции существующих дорог производить оценку и сопоставление преимуществ и недостатков для окружающей среды различных вариантов проектных решений.

5.2. Органическое соединение дорог с окружающей средой

5.2.1. При разработке того или иного проекта следует оценивать непосредственное и косвенное влияние дорог и дорожного движения на:

людей, фауну и флору;

состояние почвы, воду, микроклимат, воздушную среду;

пейзаж, объекты на дороге и культурное наследие.

5.2.2. Согласование поперечного и продольного профилей в отношении элементов ландшафта должно обеспечивать гармоничное вписывание дороги в местный рельеф и систему землепользования и исключить неблагоприятное воздействие на безопасность дорожного движения.

5.2.3. Уровень шума, вибрацию и загрязнение воздуха и вод в результате дорожного движения, обслуживания и содержания дорог следует ограничивать соответствующими мерами на основании действующего в данной стране нормативно-правового регулирования.

5.2.4. В тех случаях, когда новая дорога или связанные с ней сооружения значительно изменяют ландшафт, следует предусматривать создание нового ландшафта.

5.3. Воздействие окружающей среды на участников дорожного движения

5.3.1. Элементы ландшафта и окружающей среды, которые видимы с дороги, должны быть использованы для повышения безопасности дорожного движения и комфорта его участников. Они должны дополнять и улучшать визуальное ориентирование и делать поездку более интересной.

5.3.2. Населенные пункты, реки, холмы и т.п., дающие водителям возможность лучше сориентироваться, должны оставаться у них на виду как можно дольше. Лесонасаждения (вдоль дороги или в какой-нибудь иной форме) должны способствовать улучшению визуального ориентирования и нарушению визуального однообразия дороги при условии, что их реализация не приведет к возникновению каких-либо других опасностей. Следует использовать ландшафт для снижения эффекта ослепления встречным транспортом и отрицательного воздействия неблагоприятных погодных условий (ветра, снега и т.п.).

5.3.3. При установке шумопоглощающих экранов вдоль дороги их следует изготавливать таким образом, чтобы уменьшить впечатление "замкнутости" и компенсировать недостаток информации об окружающей обстановке. По соображениям технической эстетики и безопасности движения не следует размещать коммерческую рекламу вблизи международных дорог.

5.4. Охрана дорог от пересечения их животными

5.4.1. Для защиты пользователей автомагистралей и скоростных дорог от столкновения с животными целесообразно предусматривать соответствующие ограждения или отпугивающие устройства.

5.4.2. Необходимо также принимать меры для охраны самих животных (установка соответствующих предупреждающих дорожных знаков, устройство проходов для животных над дорогой или под ней и т.п.).

6. РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ

6.1. Общие положения

6.1.1. Дороги и дорожные сооружения должны поддерживаться в технически исправном состоянии для сохранения их назначения и обеспечения постоянного уровня удобства и безопасности движения.

6.1.2. При проектировании и строительстве необходимо учитывать удобство проведения работ по содержанию дороги с соблюдением требований природоохранного законодательства.

6.1.3. Ремонту и содержанию подвергаются все элементы дороги: дорожное покрытие, кюветы, дренажные канавы, знаки и разметка, средства регулирования дорожного движения, здания и сооружения, придорожные полосы, зеленые насаждения и ландшафт.

6.1.4. В процессе содержания дороги необходимо следить за состоянием полосы отвода, за ростом деревьев и кустарников, не допуская ограничения видимости знаков и создания помех для работы устройств, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

6.1.5. Оборудование, предназначенное для содержания дорог, не должно снижать уровень безопасности дорожного движения и создавать помехи для нормального движения транспортных средств.

6.2. Управление ремонтом и содержанием

6.2.1. Планирование работы по ремонту и содержанию дорог должно производиться на основе действующих нормативных документов путем составления планов и проверки их исполнения, систематического сбора данных о состоянии дорог. Это должно осуществляться органом управления дорог и рассматриваться в качестве основы для планирования, но в некоторых случаях могут приниматься компромиссные решения на основе других соображений.

6.2.2. Текущая работа по поддержанию необходимого уровня содержания дороги, имеющихся дорожных сооружений и объектов и их ремонту должна производиться на основе полного и постоянно обновляемого учета всех элементов данной дороги и их состояния. Необходимо быстрое принятие соответствующих мер в случае возникновения неблагоприятных факторов, нарушающих движение транспортных средств, или в случае дорожно-транспортных происшествий.

6.2.3. Планирование работ по ремонту и содержанию должно основываться на результатах систематической диагностики состояния дорожного покрытия, дорожных знаков и сигналов, дорожной разметки (как в дневное время, так и в ночное время) и других элементов с учетом настоящих требований. Такая диагностика должна служить основным источником информации для разработки профилактических или восстановительных мер на дорогах.

6.2.4. Дорожный орган, в обязанность которого входит наблюдение за работами по содержанию дорог, должен также контролировать выполнение всех временных мер, необходимых для обеспечения безопасности движения, соблюдение технологии и эффективности проведения работ. Различного рода ограничения скорости, режимов движения и введение других ограничений должно осуществляться с разрешения компетентных органов.

6.3. Места проведения работ по ремонту и содержанию

6.3.1. Предметом первоочередного внимания при ремонте и содержании элементов дороги должно быть проведение мероприятий, непосредственно влияющих на безопасность дорожного движения.

К таким элементам относятся:

дорожное покрытие с точки зрения сопротивления скольжению и стоку воды с ее поверхности;

конструктивные элементы, в особенности в местах стыков, опоры, парапеты и другие узлы мостов и виадуков, оборудование тоннелей;

освещение, средства пассивной безопасности;

дорожные знаки, сигналы, разметка и другие элементы.

Важными мероприятиями следует считать:

обеспечение возможности полного использования дороги в течение всего года;

принятие своевременных мер для удаления снега и льда и ликвидации других опасных ситуаций, вызванных неблагоприятными погодными условиями;

проведение работ по охране и улучшению окружающей среды, как, например, установка противошумовых экранов, формирование пейзажа и т.п.

6.3.2. Необходимо поддерживать на высоком уровне эксплуатационные качества проезжей части (ровность и шероховатость покрытия) и дорожных сооружений путем принятия соответствующих мер по ремонту и обеспечивать свободный проезд в течение периода проведения работ по содержанию и ремонту. Эти работы следует выполнять своевременно, с тем чтобы не допускать постепенного разрушения дорожного покрытия.

6.3.3. Безопасность дорожных рабочих и участников дорожного движения должна обеспечиваться путем принятия мер к организации движения и ограждению мест проведения работ, которые должны предусматриваться в ходе планирования работ и регулярно проверяться при их производстве.

6.3.4. Для предотвращения дорожно-транспортных происшествий и задержек транспортных средств в местах проведения дорожных работ необходимо предусматривать установку ограждающих устройств, знаков и разметки, а также обеспечивать видимость мест проведения работ как в дневное, так и в ночное время. Применяемые ограждающие устройства и средства регулирования должны быть хорошо заметны и их смысл понятен

участникам движения. Эти средства должны соответствовать требованиям международных конвенций, а их наличие на дороге должно подвергаться систематическим проверкам.

6.3.5. В зимних условиях следует максимально обеспечивать безопасность дорожного движения и его организацию путем принятия соответствующих мер. Особое внимание следует уделять обеспечению сцепления колес с поверхностью проезжей части, очистке дорожных знаков от снега и льда.

ОГОВОРКА
Республики Казахстан

1. В название Протокола перед словом СНГ добавить "государств-участников".

2. В пункте 3.4. "Габариты мостов и путепроводов и их минимальный размер для существующих дорог", - указанную цифру "4,5 м" заменить на "4 м".

Действующим нормативным актом Республики Казахстан габаритный размер по высоте искусственных сооружений для пропуска транспортных средств установлен 4 метра.

Полномочный представитель
Республики Казахстан в МЭК

М.Чайжунусов