



**МИНИСТЕРСТВО
РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

(МИНРЕГИОН РОССИИ)

*Садовая-Самотечная улица, дом 10/23, строение 1,
город Москва, Российская Федерация, ГСП-4, 127994
Тел. 694-35-55; факс 699-38-41*

Некоммерческое партнёрство
дорожных проектных
организаций «РОДОС»

Рязанский проспект, 24, к 2
г. Москва, 109428

9 01.06.2012 № 13432-ДМ/108
На № _____ от _____

Министерством регионального развития Российской Федерации в соответствии с письмом Аппарата Правительства Российской Федерации от 5 мая 2012 г. № П9-19493 рассмотрено письмо Некоммерческого партнёрства дорожных проектных организаций «РОДОС» от 27 апреля 2012 г. № П274/01-23 по вопросу низкого качества разработки нормативных документов в области дорожного хозяйства и сообщается следующее.

Частью 5 статьи 42 Федеральный закон от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» установлено, что уполномоченный федеральный орган исполнительной власти не позднее 1 июля 2012 года осуществляет актуализацию строительных норм и правил, признаваемых в соответствии с настоящим Федеральным законом сводами правил и включенных в утверждаемый Правительством Российской Федерации Перечень национальных стандартов и сводов правил (частей таких стандартов и сводов правил), в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений». Пунктом 39 Перечня включен СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги».

В соответствии с пунктом 50 Плана работ по разработке и утверждению сводов правил и актуализации ранее утвержденных строительных норм и правил, утвержденным приказом Минрегиона России от 4 октября 2010 г. № 439 исполнителем работ по актуализации СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» является ОАО «СоюздорНИИ».

Публичные обсуждения проекта актуализированного СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» (далее – Проект свода правил) были проведены с 17 января 2011 г. по 3 июня 2012 г. и с 5 октября 2011 г. по 29 декабря 2011 г.

✓ -РОДОС-
Входящий № 842 от 26.06.2012

В соответствии с пунктом 14 постановления Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2008 г. № 858 «О порядке разработки и утверждения сводов правил» по результатам публичного обсуждения Проекта свода правил ОАО «СоюздорНИИ» подготовлена окончательная редакция проекта свода правил с учетом результатов публичного обсуждения и пояснительной записки, включающей в себя характеристику полученных отзывов заинтересованных лиц, сведения о результатах публичного обсуждения Проекта свода правил.

В соответствии с пунктом 14 постановления Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2008 г. № 858 «О порядке разработки и утверждения сводов правил» 15 марта 2012 г. техническим комитетом 465 «Строительство» как специализированной организацией была проведена экспертизы указанного проекта свода правил. По результатам проведенной экспертизы окончательная редакция Проекта свода правил рекомендована к утверждению.

Дополнительно сообщается, что актуализация СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» проведена по следующим направлениям:

1. Обеспечение повышения уровня надежности и безопасности автомобильных дорог (механическая безопасность, безопасность при опасных природных процессах и явлениях и (или) техногенных воздействиях, безопасный уровень воздействия сооружений на окружающую среду и пр.) в соответствии с требованиями установленными Федеральным законом от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»;

2. Обеспечение соответствия разработанных норм требованиям современных условий строительства;

3. Выполнена гармонизация с требованиями норм и правил проектирования автомобильных дорог стран Европейского союза и США.

Приложение: копия сводки замечаний и предложений НП «РОДОС» по Проекту свода правил на 17 л., в 1 экз.

Директор Департамента
архитектуры, строительства
и градостроительной политики



Д.В. Шаповал

**Сводка замечаний и предложений
по проекту свода правил «СНИП 2.05.02-85*«Автомобильные дороги»**

НП «РОДОС»

| № п/п | Раздел, пункт, абзац, которым предлагается замечание (поправка) | Автор замечания (поправки): организация, представляющая, | Замечания и предложения | Решение разработчика | Редакция разработчика |
|-------|---|--|--|----------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | Пункт 4.3 | Директор Ассоциации РОДОС Д.М. Немчинов | Предлагается таблицу пункта 4.3 заменить на функциональную классификацию автомобильных дорог, выделив следующие основные классы: - автомагистраль и скоростная автомобильная дорога (freeways, arterials) предоставляют возможность передвижения с высокой скоростью на большие расстояния, обеспечивая высокие уровни мобильности населения и скорость перевозки грузов между более чем двумя регионами, представляя собой единый маршрут, проходящий по территории одного или нескольких регионов страны; - соединительная (или распределительная) автомобильная дорога (collectors) обеспечивает возможность доступа с сети местных автомобильных дорог на сеть федеральных автомобильных дорог, а в случае выполнения функций участков федеральных автомобильных дорог может иметь характеристики более высокого класса; | Отклонено | В таблице представлена классификация автомобильных дорог, утвержденная Правительством РФ от 28 сентября 2009 г. N 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации». Предложенная классификация требует широкого обсуждения заинтересованными специалистами отрасли и согласование Минтранса РФ. |

| | | | | | |
|---|------------|--|--|-----------|---|
| 2 | Пункт 4.7. | | <p>-местная автомобильная дорога (local) обеспечивает доступ с отдельных территорий и объектов на сеть автомобильных дорог.</p> <p>3.Второй абзац предлагается исключить в связи с неопределённостью используемых в нём параметров (50% грузов - по объёму, по массе?, как определить наибольшие габариты автопоездов?). И 20% автопоездов в составе транспортного потока достаточно много. Критерий 25% желательна обосновать.</p> | Принято | Выполнено редактирование |
| 3 | Пункт 5.1 | | <p>4.Расчётные скорости исходя из изложенного в пункте 1 в странах с низким уровнем аварийности принято назначать исходя из функции автомобильной дороги в составе сети. При этом расчётная (проектная - design speed) скорость определяется как целевой показатель будущей скорости транспортного потока. Исходя из назначенной проектной скорости проектируются геометрические элементы автомобильной дороги таким образом, чтобы прогнозная скорость потока, которую не превышают 85% автомобилей в потоке (скорость 85% обеспеченности) не отличалась от проектной в хорошем случае более, чем на 10 км/ч, в крайнем - более, чем на 20 км/ч. И одна из задач проектировщика запроектировать дорогу так, чтобы на местных и распределительных дорогах (см. п. 1 замечаний) скорость была ограничена самой дорогой на допустимом уровне - водители должны воспринимать движение с большими, чем проектные, скоростями по этим дорогам как опасное. Одновременно решается важная юридическая задача - установление соответствия между проектной и разрешённой скоростями движения.</p> | Отклонено | В настоящее время функциональная классификация отсутствует. Она должна быть разработана и утверждена в установленном порядке. |

| | | | | |
|---|-----------------|---|-----------|--|
| 4 | Пункт 5.1 | <p>Схема принятия проектных решений по геометрическим элементам приведена на рис. 3, а на рис. 4 приведена функциональная классификация Японии, включающая проектные скорости для автомобильных дорог.</p> <p>Абзац 3. Критерием, влияющим на безопасность дорожного движения, являются не расчётные скорости смежных участков автомобильных дорог, а скорости транспортных потоков 85% обеспеченности на смежных участках автомобильных дорог. Представляется целесообразным указанный абзац откорректировать.</p> | Отклонено | <p>При определении V85 необходимо учитывать многие факторы, влияющие на её значение: продольный профиль, обеспечение видимости, погодные условия, ширину проезжей части, состав потока и др. В нормах и правилах, например, ФРГ (RAS-L. Приложение 1) V85 определяется только по участкам дороги и в зависимости только лишь от извилистости дороги и ширины её проезжей части. Остальные факторы в этой методике не учитываются. Поэтому простой перенос зарубежного опыта на российскую действительность не возможен. При проектировании дороги и оценивая её проектные решения необходимо: V85 определять моделированием движения автомобилей в расчётном транспортном потоке с учётом многообразия влияющих факторов, в том числе и неоднородности потока.</p> |
| 5 | Пункты 5.3, 5.6 | <p>5. Требование о наименьшем ограничении скорости геометрическими элементами автомобильной дороги во всех случаях приведёт к необоснованному росту скорости на местных и распределительных дорогах, что в свою очередь повлечёт увеличение числа и тяжести последствий ДТП. Геометрические элементы должны заставлять водителей двигаться со скоростью, близкой к разрешённой. А реконструкция местных и распределительных дорог вообще не имеет смысла. Возможность реконструкции актуальна только для магистральных дорог.</p> | Отклонено | <p>Величина смежных геометрических элементов в тоже время должна заставлять водителей двигаться без необходимого резкого изменения скоростного режима. Нет обоснованной редакции предложения.</p> |

| | | | | | |
|----|--------------|--|--|-----------|---|
| 6 | Пункт 5.4. | | 6. Настраивает проектировщика и экспертизу на выбор минимальных параметров. Желательно геометрических элементов. Желательно редакцию пункта изменить. 7. Необходимо в текст включить методику расчётов. | Отклонено | Предельные нормы приняты в мировой практике. Их нарушение снижает безопасность движения. Нет обоснования предложения. Не предложена редакция изменения. Параметры расчётки определяются при проектировании с учетом существующих методик. Выполнено редактирование |
| 7 | Пункт 5.9 | | Для двухполосных автомобильных дорог необходимо привести минимальные расстояния видимости для зон с разрешённым обгоном с выездом на полосу встречного движения. | Принято | |
| 8 | Пункт 5.15 | | 8. Учитывая положения, изложенные в пунктах 1 и 2 настоящего заключения, время реакции водителя необходимо увеличивать и вероятно устанавливать его в зависимости от функционального класса автомобильной дороги. Расстояние видимости имеет смысл вводить как расчётный параметр с включением в текст документа методику расчёта. | Отклонено | Известно, что функциональной классификации в России нет. Её необходимо разработать. В рамках актуализации документа из-за малых сроков проведения работ серьёзных исследований провести не представляется возможным и это не планируется. Обоснование «вводить как расчётный параметр» расстояние видимости в методику расчёта не дано. |
| 9 | Пункт 5.17 | | 9. Уширение автомобильной дороги при недостаточном расстоянии видимости будет приводить к возникновению ощущения у водителя возможности движения ещё с большей скоростью и соответственно усугублять ситуацию. Пункт предлагается исключить. | Принято | Выполнено редактирование |
| 10 | Пункт 5.18 | | 10. Многие европейские страны успешно используют автомобильные дороги с 3 полосами движения, причём с низким уровнем аварийности. Необходимо обосновать отсутствие таких дорог в таблице. | Отклонено | Отечественный опыт использования реверсного движения сопровождается увеличением аварийности. Обоснование предложения отсутствует. Редакция пункта не предложена. |
| 11 | Таблица 5.10 | | 11. Необходимо детально установить критерии начала дополнительной полосы на подъёме и окончания. | Отклонено | Вопрос важный, но разработки по нему отсутствуют. Требуется проведение исследований... |
| 12 | Таблица 5.13 | | 5. Наличие пешеходных переходов в одном уровне должно быть привязано не к интенсивности пешеходного движения, а к проектной скорости. Это связано с риском | Принято | Выполнено редактирование. Раздел 6 «Пересечения и примыкания» переделан. |

| | | | | | |
|----|---|--|--|-----------|--|
| 17 | 6.3 Раздел «Пересечение и примыкания» | | недостаточна для комфортного и безопасного слияния транспортных потоков. На мой взгляд, имеет смысл увеличить. В составе СНиП на мой взгляд необходимо привести схемы различных развязок в разных уровнях, установив условия их применения в зависимости от функциональной классификации автомобильных дорог . Необходимо ввести понятие «канализированные пересечения» и описать правила их проектирования. Необходимо ввести раздел «круговые пересечения» с описанием правил проектирования таких пересечений, в том числе миникруговых, турбокруговых, правооборотных отделённых полос и т.п. | Отклонено | предложена. Вероятно, конкретные предложения по увеличению длин полос разгона следует обосновать специальными исследованиями. С предложением можно согласиться: очень важный вопрос. Однако по перечисленным пунктам (п.п. 18-23) отсутствуют готовые для включения в СНиП решения, апробированные практикой на автомобильных дорогах страны. Требуется проведение исследований с организацией опытного применения, с обобщением отечественного опыта и адаптацией зарубежного. Редакция пункта не предложена. Раздел 6 «Пересечения и примыкания» переделан. |
| 18 | В целом по СНиП Директор Ассоциации РОДОС Д.М. Немчинов | | В тексте СНиП имеется указание о необходимости оценки пропускной способности - необходимо указать допустимые для применения методики. Необходимо установить требования к видимости светофоров - зачастую они для водителей закрыты. При этом видимость светофоров надо оценивать как в продольном профиле, так и в плане - светофор должен находиться в зоне комфортного для водителя угла обзора. 23. Необходимо установить требования к проектированию пешеходной и велосипедной инфраструктур, обеспечивающих баланс интересов всех групп пользователей автомобильными дорогами. В том числе в части элементов ограничения скорости транспортных средств. | Отклонено | Необходимый минимум требований по безопасности движения пешеходов и велосипедистов представлен в проекте СНиП. В выборе методики для оценки пропускной способности может быть по крайней мере два направления: либо это делает проектировщик, либо выбранной методики присваивается нормативный статус. Для этого необходимо провести соответствующие исследовательские работы. Редакция пункта не предложена. Вопросами организации движения СНиП не занимается. |
| 19 | Область применения Бойков В.Н., д.т.н, проф. ТГАСУ, | | С.4.«Настоящие нормы и права распространяются на строящиеся, реконструируемые и капитально | Принято | Выполнено редактирование |

| | | | | | |
|----|--------------------|---|--|---------|--------------------------|
| 20 | Область применения | Елугачев П.А., к.т.н., ООО «Институт «Индор-Проект» | отремонтированные автомобильные дороги общего пользования...». Предложение не согласовано: строящиеся, реконструируемые - причастия несовершенной формы; капитально отремонтированные - причастие совершенной формы. Очевидно, имелось в виду «капитально ремонтируемые». | Принято | Выполнено редактирование |
| 21 | Пункт 4.13 (1.14) | | С.4 «Строительство автомобильных дорог должно осуществляться на основе планов территориального планирования объектов транспорта с учетом перспектив развития экономики районов...». Наконец-то, как-то косвенно упомянут Градостроительный кодекс. Но именно упомянут, а продолжения и развития не следует. И даже в короткой части предложения допущены ошибки. Во-первых, ни планы территориального развития, а документы или схемы территориального развития. А, во-вторых, схемы территориального развития разрабатываются не только на муниципальные районы, но и на субъекты федерации и, в целом, на РФ. Так же, как и речь в СНИПе идет о проектировании и федеральных, и региональных, и муниципальных дорог. | Принято | Выполнено редактирование |
| | | | С.7.Предоставление земельных участков для размещения автомобильных дорог, зданий и сооружений дорожной и автотранспортной служб, водопроводных, защитных и других сооружений, полос для размещения идущих вдоль дорог коммуникаций осуществляется в соответствии с нормативно-правовыми актами по предоставлению земель». Данный абзац практически не несет полезной | | |

| | | | | | | | |
|-----|---------------------------------------|--|--|--|-----------|--|---|
| | | | | | | | |
| | | | | <p>смысловой нагрузки. Мы предлагаем возможный альтернативный вариант: «Установление порядка резервирования земель, изъятия земельных участков, в том числе путем выкупа, для размещения автомобильных дорог, ... регулируется Земельным кодексом РФ, Постановлением Правительства РФ «О нормах отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса» и другими нормативно-правовыми актами в области земельного регулирования».</p> | | | |
| 21а | | | | <p>С. 9. Приведена формула расчета диаметра круга, равновеликого отпечатку колеса. Уникальность этой формулы в том, что она - единственная на весь документ. Мы сочувствуем тем прилежным инженерам, что возьмутся выполнить по ней расчет. (далее: рассуждения приведены в приложении)...</p> <p>К сожалению, в предлагаемой редакции СНиПа не нашлось место формульному изложению параметров за исключением единственной формулы, которая и дала повод для этих размышлений.</p> | Отклонено | | <p>Редакции пункта, или частичного его изменения, в связи с высказанными замечаниями не дано.</p> |
| 22 | Пункты 5.3 (4.20)-5.14 (4.29), стр.90 | | | <p>С.9. На с. 90 приведено содержание СНиПа, где присутствует раздел «План и продольный профиль», однако в самом тексте документа этот раздел отсутствует. Можно догадываться, что этот раздел начинается с п. 5.3 (4.20) и заканчивается п. 5.14 (4.29). Изложить в 10 пунктах все многообразие аспектов проектирование плана и продольного профиля не возможно. Оно и не изложено. В дополнение приведем лишь 2 рекомендации из норм Германии, которые могут существенно</p> | Принято | | <p>Название подраздела вставлено.</p> |

| | | | | | |
|----|-------------------|--|---|------------|---|
| | | | <p>улучшить качество проектируемых трасс.</p> <p>1. Кривая кривая в составе закругления должна иметь минимальную длину из расчета возможности движения по ней с проектной скоростью в течение не менее 2 секунд (время реакции водителя). Таким образом, можно избежать закруглений трасс по типу биклотоида, которые ухудшают условия безопасного движения.</p> <p>2. Для последовательности элементов прямая - переходная кривая - круговая кривая в зависимости от длины L прямой оправдано применение минимальных радиусов кривых, приведенных ниже:</p> <p>$L > 300 \text{ м}$ $R_{\text{min}} > 400 \text{ м}$ $K 300 \text{ м}$ $R_{\text{min}} > L$</p> <p>Эти условия позволяют избежать резкого изменения скоростей по длине трассы дороги.</p> | Отклонено. | <p>Нормы Германии. Прямой перенос фрагментов зарубежных норм без анализа возможности их включения в сформировавшейся текст документа для иных климатических условий эксплуатации. Дорог может привести к несогласованности с его действующими положениями. Адаптация зарубежных норм требует проведения исследований.</p> |
| 23 | Пункт. 5.7 (4.22) | | <p>С.10. Переходные кривые следует предусматривать при радиусах кривых в плане 2000 м и менее, а на подъездных дорогах всех категорий - 400 м и менее. При этом необходимо учитывать указания пп. 5.38 - 5.44. Наименьшие длины переходных кривых следует принимать по табл. 5.3. Данная таблица, жестко нормирующая длину переходной кривой (на самом деле речь не о переходных кривых, а конкретно о клотоидах) в зависимости от радиуса круговой кривой, наглядный пример блага во зло. Мы почти совсем забыли, что переходные кривые необходимы для постепенного нарастания центростремительного ускорения, а значит, длина переходной кривой не может не зависеть от скорости. Во-вторых, эта переходная кривая улучшает зрительное восприятие поворота дороги. В связи с этим:</p> | Отклонено | <p>Редакция пункта не представлена</p> |

| | | | | | |
|----|----------------|--|--|-----------|---|
| 24 | Пункт 6.2(5.2) | | <p>нормироваться должна не длина переходной кривой, а ее параметр в зависимости от расчетной скорости, и параметр этот должен быть не однозначной величиной, а неким целесообразным интервалом значений. В одном абзаце трудно донести все аспекты проблемы, которые возникают при применении переходных кривых. Можем лишь утверждать и аргументировано доказывать, что требования вышеприведенной таблицы не способствуют формированию совершенных трасс дорог.</p> <p>С.20. Выбор схем пересечений и примыканий в одном уровне производится на основе экономического сопоставления вариантов с учетом категории пересекающихся дорог, пропускной способности, безопасности и удобства движения по ним, строительной стоимости, затрат времени пассажиров, транспортных и дорожно-эксплуатационных расходов, стоимости отводимых под строительство земель.»</p> <p>Пункт содержит текст абсолютно декларативного характера. Это возможно, если далее следует более конкретные разъяснения, но далее почти ничего не следует.</p> | Принято | Раздел структурирован |
| 25 | Пункт 6.4(5.4) | | <p>С.20. В целях уменьшения помех от местного движения, повышения скорости, удобства и безопасности движения основных потоков на автомобильных дорогах I-III категорий, количество пересечений, съездов и въездов должно быть возможно меньшим. Пересечения и примыкания на дорогах ... вне пределов населенных пунктов надлежит предусматривать не чаще чем... II категорий - 5 км, а на дорогах III категории - 2 км с учетом конкретных</p> | Отклонено | Редакция пункта не предложена. Обоснование отсутствует. |

| | | | | |
|----|----------------|--|-----------|--|
| 26 | Пункт 6,7(5.7) | <p>условий: застройки, начертания существующей сети дорог и т.д.».</p> <p>Поверьте, Госэкспертиза ухватится за этот пункт и будет вычеркивать на 2-й категории дорог все примыкания и пересечения, которые на расстоянии друг от друга менее 5 км.</p> <p>С.21.Кольцевые пересечения в одном уровне допускается назначать в случаях, когда размеры движения на пересекающихся дорогах одинаковы или отличаются не более чем на 20%, а число автомобилей левоворотных потоков составляет не менее 40% на обеих пересекающихся дорогах.»</p> <p>Слово «допускается» звучит здесь как неизбежное зло, с которым приходится иногда мириться. И далее следуют жесткие ограничения на кольцевые пересечения в виде «...не более чем на 20%...», «...не менее 40%...». По сути этот пункт СНиПа исключает практически в любых случаях устранять кольцевое пересечение.</p> <p>Считаем необходимым напомнить, что в «Концепции «Нулевой смертности» (Vision Zero), которая сегодня признается мировым сообществом как наиболее эффективная программа по безопасности дорожного движения, кольцевые пересечения считаются наиболее действенным проектным мероприятием, исключающим ДТП с тяжелыми последствиями.</p> <p>Почитайте доклад и рекомендации ЕЭК ООН за 2010 год «Повышение глобальной безопасности дорожного движения» и вы убедитесь, что кольцевые пересечения признаются в докладе также действенным</p> | Отклонено | <p>Подобный подход к нормированию содержится в нормах Республики Беларусь, в Украине. Текст о кольцевых пересечениях расширен. По редакции пункта предложения не даны.</p> |
|----|----------------|--|-----------|--|

| | | | | | |
|----|--------|--|--|--|---|
| | | | <p>проектным решением, нацеленным на безопасность движения. Откройте геопортал http://maps.google.com и посмотрите, какие пересечения устраивают на дорогах Швеции, Германии, Голландии и может быть станет понятно, почему их дороги называют безопасными. К сожалению, мы вынуждены ограничиться вышеизложенными замечаниями, иначе текст рецензии превысит объем самого рецензируемого документа.</p> | | |
| 27 | Выводы | Бойков В.Н., д.т.н, проф. ТГАСУ, Елугачев П.А., к.т.н., ООО «Институт «Индор-Проект» | <p>Предлагаемая редакция СНиП, несмотря на ряд внесенных изменений и дополнений, не существенно отличается от действующего СНиПа. Признание предлагаемой редакции СНиПа в качестве действующего нормативного документа только усугубит разрыв между нормами и методами проектирования автомобильных дорог в России и в наиболее развитых зарубежных странах. Если есть необходимость принятия новой редакции СНиПа, то за основу целесообразно брать ни действующий СНиП, а проект Свода правил, разработанный под руководством О.В. Скворцова. Именно Свод правил содержит современные принципы и методы нормирования геометрических параметров дорог, которые позволят создать условия для гармонизации отечественных норм проектирования с зарубежными.</p> | | <p>Актуализация не предусматривает коренных изменений содержания норм, к тому же при отсутствии отечественных разработок, которые не проводились на протяжении более 30 лет. В этом легко убедиться, открыв планы дорожно-строительных ведомств за прошедшие годы. Рецензенты же рассматривают проект документа как новую разработку, и понимая, что отечественного ничего нет, предлагают обновление сделать за счёт использования зарубежного опыта. Но и этот путь требует финансирования и времени для проведения исследований по адаптации иностранных норм. Ответ на выводы При сравнительном анализе СНиП и свода правил (О.В.Скворцова) необходимо учитывать концепцию свода правил, состоящую в том, что «все нормы проектирования геометрических элементов дорог будут содержаться в одном документе». Существующая система строительных норм состоит из СНиП и документов, разработанных в развитие их положений. С точки зрения существа норм вопрос объединения всех документов в одной книге (альбоме) не ухудшает их содержания и такой вариант возможен. Таким</p> |

| | | | | |
|---|-------------------------------|-------------------|---|-----------|
| <p>образом, Свод правил в части, относящейся к отечественному опыту, не меняет сути норм, а лишь представляет их в иной форме. Вторая составляющая часть Свода правил — зарубежный опыт. Именно к его заслугам следует отнести то, что «Свод правил содержит современные принципы и методы нормирования геометрических параметров дорог». Необходимость обращения к зарубежным нормам объяснимо:</p> <p>на протяжении более чем 30 лет в отрасли не проводились исследования в области совершенствования норм проектирования автомобильных дорог, в том числе и работ по адаптации зарубежных норм. Адаптация - важный и необходимый момент при использовании зарубежных норм. При этом важно осуществить системный подход при использовании зарубежного опыта, учитывающий особенности в организации движения и климатические условия. Прямой, к тому же фрагментарный, перенос зарубежных норм может иметь непоправимые последствия. В то же время, при существующей в настоящее время возможности использования зарубежных нормативных документов возникают сомнения в необходимости их переписывания в отечественные нормы. Не умоляя заслуг составителей Свода правил однако возможность его применения без детальной проработки всех вопросов геометрического проектирования с учётом зарубежных норм, с проведением исследований и широким обсуждением результатов однозначно признать нельзя.</p> | | | | |
| 28 (45) | Раздел I «Область применения» | Минтранс РФ, ФГУП | обуется переработка с учетом статей 1 и 5 Федерального закона от 08.11.07 №257-ФЗ в разделе отсутствуют ссылки на такие | Отклонено |

| | | | | | |
|------------|--|---|---|---------------------|--|
| | ния» | РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | основополагающие документы, как Федеральный закон от 08.11.2007 №257 –ФЗ, Постановление Правительства РФ от 28.09.2009 №767, устанавливающие основные геометрические параметры автомобильных дорог ГОСТ Р 52399-2005 «Геометрические элементы автомобильных дорог», ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования», а также целый ряд других нормативных документов | | При актуализации положений СНиП категории до- рог назначены в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 28 09 2009 г. №767. (правила классификации...). |
| 29 (46) | Подраздел «План и продольны й профиль» | Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | чения расчетных скоростей, приведенные в табл.5.2 не соответствуют ГОСТ Р 52399-2005, причем в других таблицах максимальные значения скорости приняты другими (например, табл.5.7 для I категории. многих таблицах указан рельеф: горный и пересеченный. Однако в каких случаях рельеф будет относиться к горному, в каких - к пересеченному не указано. | Принято | Текст отредактирован |
| 30 (47) | Стр.8 Примечан ие 1 | Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | г конкретика в терминах капитальные дорогостоящие сооружения, особо ценные сельскохозяйственные культуры. Без определения этих понятий будет трудно, что либо доказать при Государственной экспертизе проектной документации. | Отклонено | Термины «трудные участки горной и пересеченной местности» помещены в Приложение Б в подраздел «Основные технические нормы» Конкретика в определении указанных терминов не может быть дана на все случаи жизни. Она может быть установлена только с учётом конкретных местных условий и должна обосновываться в проекте. |
| 31 (48) | Пункт 5 | Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | г обоснования принятия нормативной осевой нагрузки в зависимости от капитальности дорожной одежды | Принято частично | Капитальность принимается в зависимости от рас- чётной осевой нагрузки, а не наоборот. Нагрузка должна обосновываться в проекте с учётом конкре- тных условий (состав движения и др.) Это должно быть отражено в задании на проектирование. |
| 32 (49) | Пункт 5.4 таблица 5.2 | Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | яведены минимальные радиусы выпуклых вертикальных кривых, которые не достаточны, так как не удовлетворяют требованиям обеспечения видимости из условия остановки | Отклонено | Данные нормы обеспечивают видимость из условия остановки автомобиля. Предложений об изменении данных норм с обоснованными параметрами не поступало. |

| | | | | | |
|------------|---|---|--|-----------|---|
| 33 (50) | Пункт 5.15 | ФДА «РОДОС» Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | автомобиля. инята высота глаз водителя 1,2м от поверхности проезжей части. За последние годы существенно изменился класс автомобилей, осуществляющих движение по дороге, и у большинства легковых автомобилей, движущихся с высокими скоростями, высота глаза водителя составляет 1,0м. | Отклонено | Так как в данный момент не принято решений в отношении необходимого параметра расчетного автомобиля, оставлена высота глаза водителя 1,2 м. |
| 34 (51) | Таблица 5.12 | Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | эффицент загрузки дорог в зависимости от назначения дороги и состава движения на ней должен иметь пределы изменения. | Отклонено | В Постановлении Правительства РФ от 28.09.2009 №767, в п.8 таблицы Приложения коэффициент загрузки не имеет пределов. |
| 35 (52) | Подраздел «Поперечный профиль» | Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | раздел составлен без учета «Постановления Правительства РФ от 28.09.2009г. №767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации» | Отклонено | Только ширины обочин не соответствуют требованиям «Постановления». Так как в Примечании приводится норма изменения ширины обочины, логично было бы оставить существующие требования к ширине обочины. При дальнейшей гармонизации норм СНИП диапазон ширин полос движения для каждой категории необходимо дополнительно уточнить параметрами транспортного потока, как это сделано в нормах США и Германии. Необходимо провести специальные исследования. |
| 36 (53) | Подраздел «Пересечение и примыкания» | Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | ресечения и примыкания в разных уровнях по типу «клеверный лист». Указать на требуемое расстояние между въездом на основную дорогу с одного клеверного листа до съезда с основной дороги на другой клеверный лист | Отклонено | Параметры развязки «клеверный лист» определяются в процессе проектирования в зависимости от состава и интенсивности движения на пересекающихся дорогах, характера местности и других условий. |
| 37 (54) | Подраздел «Велосипедные дорожки и тротуары» | Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, | дел «Велосипедные дорожки и тротуары» привести в соответствие с ГОСТ Р Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования | Принято | |

| | | | | | |
|------------|--------------------|---|---|-------------------|---|
| 38 (55) | П.8.32 | ФДА «РОДОС» Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | Робование о необходимости учитывать при расчётах наихудшие условия на контакте слоёв (т.е. гладкий контакт) противоречит норме ОДН 218.046001, где номограммы даны с учётом трения. | Принято частично. | Номограммы, рекомендуемые для расчёта, даны с учётом трения по контакту слоёв, т.е. не для самого опасного случая. В связи с этим упоминание о «наихудшем из возможных условий сопряжений» исключено из текста. |
| 39 (56) | П.7.50 | Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | менить термин «вечномерзлые грунты» на «многолетнемерзлые». | Принято | Текст отредактирован |
| 40 (57) | Вывод | Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | туализированная редакция не содержит изменений в принципиальных подходах к проектированию. | Принято частично | Изменения в принципиальных подходах к проектированию могут быть предложены на основе предварительных системных специальных исследований, предусматриваемых при разработке СНиП, а не в рамках актуализации существующей редакции документа с минимальным финансированием и в минимальные сроки. Для разработки новой редакции необходимо сначала поставить профинансировать должным образом комплексную научно-исследовательскую тему. |
| 41 (58) | Приложено- ие Ж | Минтранс РФ, ФГУП РосдорНИИ, ФДА «РОДОС» | мещенная на сайте Минрегиона РФ версия СНиП не содержит приложения Ж «Рекомендации по выбору геосинтетических материалов». В то же время, авторами актуализированной редакции указано приложение рассылалось на согласование отдельным организациям в конце декабря 2011г. Данное приложение, в случае включения его в состав СНиПа, потребует отдельного рассмотрения. | Отклонено | Приложение Ж было опубликовано в специальном выпуске журнала «Дороги» №16, посвящённый геосинтетическим материалам. При разработке Приложения учитывался многолетний опыт применения геосинтетики в дорожных конструкциях. Работа проводилась с участием специалистов в области строительства дорог и производителей геосинтетики. Всестороннее обсуждение материала в печати и на совещаниях специалистов даёт основание для включения Приложения в текст СНиП. Актуальность Приложения объясняется необходимостью |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | <p>организации, отсутствующего ныне, входного контроля на строительных объектах.</p> <p>В разработке Приложения принимали участие специалисты в области применения геосинтетических материалов в дорожном строительстве:</p> <p>Казарновский В.Д.- д.т.н., проф., Председатель комитета РОМГГиФ «Геосинтетические материалы».</p> <p>Аливер Ю.А. – начальник лаборатории «Геотехнические материалы и конструкции», член комитета РОМГГиФ, эксперт в области геосинтетических материалов(свидетельство №002 от 30.03.2012г.).</p> <p>Лейтланд И.В.- к.т.н., член комитета РОМГГиФ, Эксперт в области геосинтетических материалов (свидетельство №001 от 30.03.2012г.).</p> <p>Положения Приложения согласованы с ведущими научными организациями ОАО «26ЦНИИ», ЗАО «ЦАДИ», с ведущими производителями геосинтетики: компании СИБУР, Стеклолит, Гекса, Du Pont и др.</p> |
|--|--|--|--|--|--|