

ГОСТ
(проект, KZ, окончательная редакция)

**ЕВРАЗИЙСКИЙ СОВЕТ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ, МЕТРОЛОГИИ И
СЕРТИФИКАЦИИ
(ЕАСС)
EURO-AZIAN COUNCIL FOR STANDARDIZATION, METROLOGY AND
CERTIFICATION
(EASC)**



**МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ
СТАНДАРТ**

ГОСТ
(проект, KZ,
*окончательная
редакция*)

**Дороги автомобильные общего пользования
ТЕХНИЧЕСКАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ**

Настоящий проект стандарта не подлежит применению
до его принятия

ГОСТ
(проект, KZ, окончательная редакция)

Предисловие

Евразийский совет по стандартизации, метрологии и сертификации (ЕАСС) представляет собой региональное объединение национальных органов по стандартизации государств, входящих в Содружество Независимых Государств. В дальнейшем возможно вступление в ЕАСС национальных органов по стандартизации других государств.

Цели, основные принципы и основной порядок проведения работ по межгосударственной стандартизации установлены ГОСТ 1.0-92 «Межгосударственная система стандартизации. Основные положения» и ГОСТ 1.2-2009 «Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Порядок разработки, принятия, применения, обновления и отмены».

Сведения о стандарте

1 Разработан Акционерным обществом «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт» (Технический комитет по стандартизации ТК 42 «Автомобильные дороги»)

2 Внесен Межгосударственным техническим комитетом № 418 «Дорожное хозяйство» (МТК 418)

3 Принят Евразийским советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол № от .)

За принятие проголосовали:

Краткое наименование страны по МК (ISO 3166) 004-97	Код страны по МК (ISO 3166) 004-97	Сокращенное наименование национального органа по стандартизации
Азербайджан	AZ	Азгосстандарт
Армения	AM	Армгосстандарт
Беларусь	BY	Госстандарт Республики Беларусь
Грузия	GE	Грузгосстандарт
Казахстан	KZ	Госстандарт Республики

ГОСТ
(проект, KZ, окончательная редакция)

Киргизия	KG	Кыргызстандарт
Молдова	MD	Молдовастандарт
Российская Федерация	RU	Госстандарт Российской Федерации
Таджикистан	TJ	Таджикстандарт
Туркменистан	TM	Главгосслужба Туркменстандартлары
Узбекистан	UZ	Узгосстандарт
Украина	UA	Госстандарт Украины

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Информация о введении в действие (прекращении действия) настоящего стандарта и изменений к нему публикуется в указателе «Национальные (государственные) стандарты»

Информация об изменении к настоящему стандарту публикуется в указателе (каталоге) «Межгосударственные стандарты», а текст этих изменений - в информационных указателях «Национальные стандарты». В случае пересмотра или отмены настоящего стандарта соответствующая информация будет опубликована в информационном указателе «Национальные стандарты»

© Издательство

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения _____

наименование уполномоченного органа в области технического регулирования (стандартизации)

ГОСТ
(проект, KZ, окончательная редакция)

Содержание

1 Область применения.....	
2 Термины и определения.....	
3 Классы автомобильных дорог.....	
4 Категории автомобильных дорог.....	
5 Основные технические характеристики классификационных признаков автомобильных дорог.....	

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

Дороги автомобильные общего пользования

ТЕХНИЧЕСКАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ

Public domain automobile roads
Technical Classification

Дата введения

1 Область применения

Настоящий стандарт распространяется на введенные в эксплуатацию и проектируемые автомобильные дороги общего пользования (далее - автомобильные дороги) и устанавливает требования к их технической классификации.

2 Термины и определения

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

2.1 автомобильная дорога: Комплекс конструктивных элементов, предназначенных для движения с установленными скоростями, нагрузками и габаритами автомобилей и иных наземных транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и (или) грузов, а также участки земель, предоставленные для их размещения».

2.2 автомобильная дорога общего пользования: Дорога, на которую предоставляется свободный доступ всем пользователям без ограничения при соответствии транспортных средств и перевозимых грузов установленным требованиям.

2.3 классификация автомобильных дорог: Деление автомобильных дорог общего пользования на отдельные группы по классификационным признакам, характеризующим условия движения транспортного потока.

ГОСТ

(проект, КЗ, окончательная редакция)

2.4 интенсивность движения: Количество транспортных средств, проходящих через поперечное сечение автомобильной дороги в единицу времени (за сутки или за один час).

Примечание – Интенсивность движения может быть представлена в физических (авт/сут, авт/ч) или приведенных к легковому автомобилю единицах (ед/сут, ед/ч).

2.5 расчетная интенсивность движения: среднегодовая суточная интенсивность движения, установленная на основе технико-экономических изысканий на последний год перспективного периода.

2.6 потребительские свойства автомобильной дороги: Совокупность транспортно-эксплуатационных показателей автомобильной дороги и услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог предприятиями дорожного и придорожного сервиса.

2.7 доступ на автомобильную дорогу: Предусмотренная проектной документацией возможность въезда транспортных средств на автомобильную дорогу с пересекаемых или примыкающих автомобильных дорог и съезда с нее на указанные дороги.

2.8 класс автомобильной дороги: характеристика автомобильной дороги по условиям доступа на нее.

2.9 категория автомобильной дороги: Характеристика, определяющая технические параметры автомобильной дороги.

3 Классы автомобильных дорог

3.1 Автомобильные дороги по их потребительским свойствам и условиям доступа на них транспортных средств делят на следующие классы:

- автомобильные магистрали;
- дороги для скоростного движения (скоростные дороги);
- обычные дороги.

В национальных стандартах или иных нормативных актах, создаваемых в развитие настоящего межгосударственного стандарта, допускается отнесение отдельных групп автомобильных дорог к дополнительным классам с учетом особенностей их проектирования, реконструкции и эксплуатации.

3.1.1 К автомобильным магистралям относят автомобильные дороги, предназначенные для безопасного и бесперебойного движения транспортных потоков большой интенсивности с высокими скоростями, как правило, на дальние расстояния, доступ на которые

отдельным видам транспортных средств, пешеходам и велосипедистам запрещен и приняты меры по предотвращению попадания на дорогу диких и домашних животных.

В этих целях автомобильные магистрали должны отвечать следующим требованиям:

- наличие не менее двух полос движения на проезжей части каждого направления движения;

- наличие разделительной полосы между проезжими частями встречных направлений движения (при необходимости и между полосами попутного движения), или размещение проезжей части на самостоятельном для каждого направления движения земляном полотне;

- отсутствие пересечений в одном уровне с другими транспортными коммуникациями, велосипедными и пешеходными дорожками, а также на традиционных путях миграции диких животных и прогона домашнего скота;

- обеспечение доступа на автомобильную дорогу через пересечения и примыкания в разных уровнях;

- запрещение нахождения на автомобильной дороге велосипедов, мопедов, тракторов и самоходных машин, пешеходов, а также отдельных видов транспортных средств, технические характеристики или состояние которых создают помехи для движения остальной части транспортного потока, за исключением случаев выполнения работ, связанных с ремонтом дороги или чрезвычайными ситуациями;

- ограничение доступа на дорогу автомобилей, осуществляющих перевозку тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов;

- ограничение частоты размещения пересечений и примыканий в разных уровнях, через которые осуществляется доступ на автомобильную дорогу.

3.1.2 К автомобильным дорогам для скоростного движения (скоростным дорогам) относят дороги, на которые возможен доступ через отдельные примыкания в одном уровне без пересечения транспортных потоков прямого направления, при условии соответствия другим требованиям, предъявляемым к автомобильным магистралям.

3.1.3 К автомобильным дорогам обычного типа относят автомобильные дороги, предназначенные для пропуска транспортных потоков средней и малой интенсивности по проезжей части с одной или несколькими полосами движения, при отсутствии разделительной полосы между встречными направлениями движения, доступ на которые возможен с пересечений и примыканий в разных и одном уровнях.

ГОСТ

(проект, КЗ, окончательная редакция)

4 Категории автомобильных дорог

4.1 Автомобильные дороги разделяют на категории:

- вновь проектируемые: в зависимости от величины расчетной интенсивности движения транспортных средств;
- эксплуатируемые: в зависимости от величины фактической интенсивности движения транспортных средств с учетом потребительских свойств автомобильной дороги и условий доступа к ней.

Категория позволяет обеспечить соответствующие потребительские свойства дороги, путем предъявления определенных технических требований:

- к параметрам геометрических элементов плана, продольного и поперечного профиля дороги;
 - к типу пересечения дороги с другими транспортными и иными коммуникациями;
 - к условиям доступа на автомобильную дорогу;
 - к выбору технических средств организации дорожного движения;
- к условиям эксплуатации дороги.

4.2 В настоящем стандарте предусмотрено деление автомобильных дорог на следующие категории: IA, IB, IB, II, III, IV и V.

В национальных стандартах или иных нормативных актах, создаваемых в развитие настоящего межгосударственного стандарта, допускается отнесение отдельных групп автомобильных дорог к другим дополнительным категориям с учетом региональных особенностей их проектирования, реконструкции и эксплуатации.

5 Классификация автомобильных дорог

Основные характеристики и параметры классификационных признаков, используемых при классификации автомобильных дорог, приведены в таблице 1.

Т а б л и ц а 1 - Классификация автомобильных дорог общего пользования.

Класс автомобильной дороги	Категория автомобильной дороги	Расчетная интенсивность движения, авт/сут (числитель-физических единиц, знаменатель-приведенная к легковому автомобилю)	Общее количество полос движения	Наличие центральной раздельной полосы	Пересечения с другими транспортными коммуникациями		Доступ на дорогу с примыканий в одном уровне	
					автомобильные дороги, велосипедные и пешеходные дорожки	Железные дороги и трамвайные пути		
Автомобильная магистраль	IA	<u>более 7000</u> более 14000	2 и более в каждом направлении движения	Обязательно	в разных уровнях		Не допускается	
Скоростная дорога	IB						Допускается без пересечения прямого направления движения	
Дорога обычного типа	IV	<u>3000-7000</u> 6000-14000	4 и более	Допускается отсутствие	допускается в одном уровне с реализацией	в разных уровнях	Допускается	
	II		2-3	Отсутствует	дополнительных мер по организации движения			
	III		1000-3000/2000-6000		2			допускается в одном уровне
	IV		100-1000/200-2000					
	V		<u>менее 100</u> менее 200					

ГОСТ
(проект, KZ, окончательная редакция)

УДК 625.711.3.001.33:006.354

МКС 93.080

Ключевые слова: автомобильная дорога, автомобильная дорога общего пользования, классификация автомобильной дороги, класс автомобильной дороги, категория автомобильной дороги, автомобильная магистраль, скоростная дорога, дорога обычного типа, доступ на автомобильную дорогу.

Руководитель разработки
президент АО «КаздорНИИ»

Б.Б.Телтаев

Ответственный исполнитель

Б.С.Муртазин

Пояснительная записка
к окончательной редакции проекта межгосударственного стандарта
«Дороги автомобильные общего пользования.
Техническая классификация»

Основание для разработки стандарта:

- решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 13 июня 2012 г. № 81 «О Программе по разработке межгосударственных стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011), а также межгосударственных стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции». Письмо Евразийской экономической комиссии от 19 июня 2012 г. № ЕЭК/6-1699 «О программе по разработке межгосударственных стандартов».

- план научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ Казахстанского дорожного научно-исследовательского института на 2013-2014 годы, утвержденный Комитетом автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Краткая характеристика объекта стандартизации

Предметом стандартизации являются автомобильные дороги общего пользования и их классификация.

Технико-экономическое, социальное или иное обоснование разработки стандарта

Разработка межгосударственного стандарта обусловлена необходимостью обеспечения единого подхода в странах-членах Таможенного союза к классификации автомобильных дорог общего пользования и введения в действие технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

Обоснование целесообразности разработки стандарта на межгосударственном уровне

Разработанный межгосударственный стандарт обеспечивает гармонизацию и дальнейшее развитие нормативной базы государств-членов Таможенного союза по классификации автомобильных дорог общего пользования, необходимость которых вызвана созданием и введением в действие технического регламента таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

Сведения о взаимосвязи проекта стандарта с другими межгосударственными стандартами, правилами и рекомендациями по межгосударственной стандартизации и/или сведения о применении при разработке проекта стандарта международного (регионального или

национального) стандарта (международного документа, не являющегося международным стандартом)

Проект стандарта на межгосударственном уровне разрабатывается впервые. Его содержание не противоречит нормативным актам по классификации автомобильных дорог, действующим в государствах-членах Таможенного союза (Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации) в качестве национальных стандартов.

При этом в проекте разработанного стандарта предпринята попытка совершенствования классификации автомобильных дорог общего пользования с учетом современного состояния дорожного хозяйства стран-членов Таможенного союза.

Действующая нормативно-техническая документация по классификации автомобильных дорог имеются в настоящее время в Российской Федерации и Республике Казахстан. К ним относятся национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования» и государственный стандарт Республики Казахстан СТ РК 2025-2010 «Дороги автомобильные. Техническая классификация».

Оба стандарта имеют идентичную структуру, которая может быть принята и для разрабатываемого межгосударственного стандарта.

Ниже приведен краткий анализ названных нормативно-технических документов и ряд замечаний, учет которых при разработке межгосударственного стандарта по классификации автомобильных дорог способствовал бы более полному его соответствию современному состоянию и перспективам развития автомобильно-дорожной инфраструктуры стран-членов Таможенного союза.

Для большей наглядности результаты анализа и предложения по тексту проекта стандарта сгруппированы по разделам.

Раздел 1. Область применения.

Формулировка, принятая в российском стандарте, полностью отражает задачи, на решение которых ориентирован стандарт. Она может быть использована и при разработке аналогичного межгосударственного стандарта.

В казахстанском стандарте первый абзац данного раздела полностью соответствует тексту российского стандарта.

Необходимость второго абзаца этого раздела, в котором сделана ссылка на Закон Республики Казахстан «Об автомобильных дорогах», при имеющихся в тексте стилистических и смысловых погрешностях является сомнительной.

Раздел 2 казахстанского стандарта. Нормативные ссылки.

Необходимость раздела с таким наименованием отсутствует. По нашему мнению межгосударственный стандарт должен стать нормативно правовым документом прямого действия, учитывающим требования действующих на тот момент государственных актов по данному вопросу. Ссылка на нормативно-технические документы более низкого уровня, каковыми являются Строительные нормы и правила, недопустима.

Раздел 2 российского стандарта (3 казахстанского стандарта). Термины и определения.

Данный раздел российского стандарта включает 4 термина: техническая классификация автомобильных дорог, класс автомобильной дороги, категория автомобильной дороги, доступ на автомобильную дорогу.

Казахстанский стандарт содержит указанные выше термины российского стандарта и дополнен еще одним термином – интенсивность движения. Такое дополнение следует признать вполне обоснованным, поскольку эта характеристика движения является основным классификационным признаком при категорировании автомобильных дорог.

На наш взгляд, в данном разделе проекта межгосударственного стандарта представляется целесообразным использовать общие для обоих рассматриваемых национальных стандартов 4 термина, исключив из первого из перечисленных терминов слово «техническая», а также дополнив этот перечень следующими терминами:

- «автомобильная дорога»
- «автомобильная дорога общего пользования»;
- « интенсивность движения»;
- «потребительские свойства автомобильной дороги».

Следует подчеркнуть значимость последнего термина, без использования которого определение термина «класс автомобильной дороги» нельзя признать полным и исчерпывающим.

По определениям терминов следует высказать следующее:

1. Термин «классификация автомобильных дорог»

В тексте российского стандарта приведено определение в наибольшей степени раскрывающее суть этого понятия.

В казахстанском стандарте полностью использовано определение из российского стандарта, которое дополнено словами «в зависимости от геометрических параметров, а также интенсивности дорожного движения».

Такую корректировку определения названного термина нельзя признать удачной как по стилю изложения текста, так и по содержанию последнего. Так, упоминание о геометрических элементах и интенсивности движения воспринимается как расшифровка понятия «квалификационные признаки» и акцентирование внимания на некоторых из них искажает первоначальный смысл определения.

К этому следует добавить, что геометрические параметры являются производными от технической классификации автомобильных дорог, а не наоборот, как это прописано в тексте стандарта.

В проекте межгосударственного стандарта предлагается следующее определение данного термина:

«классификация автомобильных дорог: Деление сети автомобильных дорог общего пользования на отдельные группы по классификационным признакам, характеризующим условия движения транспортного потока».

2. Термин «Класс автомобильной дороги»

В российском стандарте отнесение дороги к тому или иному классу осуществляется по условиям движения и доступа на нее.

Казахстанский стандарт дополняет эту характеристику интенсивностью движения, что представляется вполне обоснованным.

Следует признать, что разделение сети автомобильных дорог на классы не будет носить объективный характер, если в качестве одного из квалификационных признаков не будет использован такой показатель, как общий уровень потребительских услуг, оказываемых автомобильной дорогой.

Однако, учитывая, что настоящий проект стандарта разрабатывается в развитие Технического регламента ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», представляется обоснованным использование определения этого термина из указанного ТР ТС.

На основании изложенного, определение данного термина изложено в следующем виде:

«класс автомобильной дороги: характеристика автомобильной дороги по условиям доступа на нее».

3. Термин «Категория автомобильной дороги»

В российском стандарте указанному термину дано следующее определение: характеристика, отражающая принадлежность автомобильной дороги соответствующему классу и определяющая технические параметры автомобильной дороги.

В данном определении, на наш взгляд, допущена досадная неточность, так как к одному и тому же классу могут быть отнесены автомобильные дороги разных категорий. Другими словами, категория дороги не является исчерпывающим признаком отнесения дороги к определенному классу. Например, класс «дороги обычного типа» рассматриваемого российского стандарта включает дороги категории IB, II-V.

Казахстанский стандарт предусматривает уточнение термина добавлением слова «техническая» и устанавливает категорию автомобильной дороги в зависимости от перспективной среднесуточной интенсивности движения транспортных средств, как это было принято в нормативно-технических документах бывшего Советского Союза. Одновременно подчеркивается, что категория автомобильной дороги определяет параметры ее основных геометрических элементов,

потребительские свойства и транспортно-эксплуатационные показатели дороги.

При разработке проекта межгосударственного стандарта государств-членов Таможенного союза предпочтение было отдано определению данного термина, приведенному в ТР ТС 014/2011: «категория автомобильной дороги: Характеристика, определяющая технические параметры автомобильной дороги».

4. Термин «Доступ на автомобильную дорогу»

В обоих стандартах приводится одинаковое толкование указанного термина, который отражает технический смысл термина, однако отличается от определения, приведенного в техническом регламенте Таможенного союза ТР ТС 014/2011. В проекте межгосударственного стандарта предлагается использовать определение данного термина из названного технического регламента, а именно:

«доступ на автомобильную дорогу: Предусмотренная проектной документацией возможность въезда транспортных средств на автомобильную дорогу с пересекаемых или примыкающих автомобильных дорог и съезда с нее на указанные дороги».

5. Термин «Интенсивность движения»

В российском стандарте этот термин отсутствует. Определение данного термина, приводимое в казахстанском стандарте, как «количество транспортных средств, проходящих через определенное сечение дороги в единицу времени» имеет небольшие расхождения с аналогичным термином Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011, не искажающие смысла этого понятия.

В тексте проекта межгосударственного стандарта предлагается сохранить определение, приведенное в названном Техническом регламенте, с внесением уточнения, касающегося возможности исчисления интенсивности движения, как в физических, так и приведенных к легковому автомобилю единицах.

С учетом сказанного в проекте межгосударственного стандарта указанному термину предлагается дать следующее определение:

интенсивность движения: Количество транспортных средств, проходящих через поперечное сечение автомобильной дороги в единицу времени (за сутки или за один час).

Примечание – Интенсивность движения может исчисляться в физических (авт/сутки, авт/час) или приведенных к легковому автомобилю единицах (ед/сутки, ед/час)».

6. Термин «автомобильная дорога общего пользования»

Введение такого термина представляется вполне обоснованным, так как предметом нормирования данного проекта межгосударственного стандарта является классификация автомобильных дорог общего пользования.

Предлагается следующее определение названного термина: «автомобильная дорога общего пользования - дорога, на которую предоставляется свободный доступ всем пользователям без ограничения при соответствии транспортных средств и перевозимых грузов установленным требованиям».

7. Термин «автомобильная дорога»

Термин изложен в полном соответствии с ТР ТС 014/2011: «автомобильная дорога – комплекс конструктивных элементов, предназначенных для движения с установленными скоростями, нагрузками и габаритами автомобилей и иных наземных транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и (или) грузов, а также участки земель, предоставленные для их размещения».

8. Термин «Потребительские свойства автомобильной дороги»

Для характеристики уровня услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог, предлагается ввести новый термин «потребительские свойства автомобильной дороги», который будет использован при разделении автомобильных дорог на классы.

Условия доступа на наш взгляд не являются исчерпывающим критерием разделения автомобильных дорог на классы. Дороги одного и того же класса могут иметь между собой существенные различия по своим транспортно-эксплуатационным показателям, потенциальной опасности дорожных условий с точки зрения возможности возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также уровню предоставляемых пользователям автомобильных дорог услуг по обслуживанию движения. Эти показатели на наш взгляд должны быть учтены при разделении автомобильных дорог на классы.

Предлагаемое определение термина приведено ниже:

«потребительские свойства автомобильной дороги: Совокупность предоставляемых пользователям автомобильных дорог транспортных и иных услуг.

Примечание - К иным услугам относятся услуги, оказываемые пользователям автомобильных дорог предприятиями дорожного и придорожного сервиса».

Раздел 3. Классы автомобильных дорог

В данном разделе обоих стандартов содержится один пункт и 3 подпункта.

В пункте 3.1 российского стандарта наиболее точно отражены позиции, на основании которых автомобильные дороги могут быть разделены на классы. Такими позициями являются условия движения и доступа на дорогу.

В аналогичном пункте казахстанского стандарта предусмотрено деление на классы лишь для автомобильных дорог международного и республиканского значения. Введение такого ограничения представляется неправомерным, так как в разделе 1 рассматриваемого стандарта

установлено, что областью его применения являются автомобильные дороги общего пользования.

Следует также отметить, что казахстанский стандарт в качестве одного из квалификационных признаков разделения автомобильных дорог на классы предусматривает использование такого показателя, как интенсивность дорожного движения. При этом не уточняется, какое значение интенсивности движения транспортных средств следует использовать при осуществлении классификации автомобильной дороги: фактическое, перспективное.

По нашему мнению, необходимость в использовании количественных показателей интенсивности движения для определения класса автомобильной дороги отсутствует. При разделении дорог на классы будет оправданным использование качественной характеристики дорожного движения, а не конкретных значений интенсивности дорожного движения, которые в дальнейшем могут быть использованы при определении категории автомобильной дороги.

В обоих рассматриваемых стандартах предусмотрено разделение автомобильных дорог на три класса:

- автомагистраль;
- скоростная дорога; и
- дорога обычного типа (нескоростная дорога).

Использование сокращенной версии термина «автомобильная магистраль» в нормативно-технических актах такого ранга, как государственный стандарт, представляется недопустимым. Поэтому в тексте вместо слова «автомобильная магистраль» предлагается использовать термин «автомобильная магистраль».

Деление сети автомобильных дорог общего пользования на 3 класса представляется неполным. В соответствии с принятой в стандарте классификацией 4 полосные дороги, на которых отсутствует разделительная полоса, а также 3 полосные дороги отнесены к классу дорог обычного типа. Между тем, их потребительские свойства, в первую очередь, в части, касающейся пропускной способности и безопасности движения, несопоставимы как между собой, так и с многополосными автомобильными дорогами с разделительной полосой, а также с автомобильными дорогами обычного типа, имеющими проезжую часть с двумя полосами движения.

Следует также отметить, что создание 3 полосных дорог является в ряде стран, в том числе и в Республике Казахстан, одним из наиболее распространенных и эффективных способов стадийного повышения пропускной способности существующих двухполосных дорог, а в некоторых случаях и снижения показателей относительной аварийности на них при решении вопросов их реконструкции. Однако, отсутствие четких критериев их классификации, а также технических требований к их проектированию являются сдерживающим фактором на пути их легального внедрения в проектную практику.

В этой связи, было бы вполне обоснованным отнесение 4 полосных дорог, на которых отсутствует разделительная полоса, и 3 полосных дорог в

самостоятельный класс частично-скоростных автомобильных дорог, как это было в свое время предложено проф. В.Ф.Бабковым. Дорожная общественность положительно оценила бы такой шаг, так как один из основополагающих актов технического регулирования, каковым является межгосударственный стандарт, реально, а не гипотетически, отражал бы фактическое состояние дорожного хозяйства стран-участников Таможенного союза.

Однако, принимая во внимание относительно небольшую долю таких дорог в общей сети автомобильных дорог стран-членов ТС, а также учитывая, что при необходимости такое уточнение классификации может быть осуществлено странами-членами ТС в национальных стандартах или иных нормативных актах технического регулирования, принимаемых в развитие настоящего проекта межгосударственного стандарта, в тексте проекта сохранено деление автомобильных дорог общего пользования на три класса.

В анализируемых стандартах РФ и РК установлены квалификационные требования, предъявляемые к автомобильным дорогам, отнесенным к классу «автомобильная магистраль», «скоростная дорога» и «дорога обычного типа».

В качестве замечаний к указанным требованиям следует отметить отсутствие четких критериев отнесения дорог к тому или иному классу:

- по такому специфическому классификационному признаку, как наличие центральной разделительной полосы;

- при размещении проезжих частей встречных направлений движения на самостоятельном земляном полотне, когда такой конструктивный элемент поперечного профиля, как центральная разделительная полоса отсутствует.

Вызывает сомнение необходимость установления в данном государственном стандарте количественных критериев к допускаемой частоте размещения пересечений и примыканий на автомобильных дорогах различного класса. Нам представляется, что эта задача находится за пределами данного государственного стандарта и является объектом нормирования других актов технического регулирования.

Предлагаемые для использования в тексте межгосударственного стандарта определения и классификационные признаки дорог различных классов приведены ниже:

- 1) К автомобильным магистралям относят автомобильные дороги, предназначенные для безопасного и бесперебойного движения транспортных потоков большой интенсивности с высокими скоростями, как правило, на дальние расстояния, доступ на которые отдельным видам транспортных средств, пешеходам и велосипедистам запрещен и приняты меры по предотвращению попадания на дорогу диких и домашних животных.

В этих целях автомобильные магистрали должны отвечать следующим требованиям:

- размещение встречных транспортных потоков на самостоятельной проезжей части путем создания центральной разделительной полосы на земляном полотне автомобильной дороги или отдельном земляном полотне встречных направлений движения;

- наличие не менее двух полос движения на проезжей части каждого направления движения;

- отсутствие пересечений в одном уровне с другими транспортными коммуникациями, велосипедными и пешеходными дорожками, а также на традиционных путях миграции диких животных и прогона домашнего скота;

- обеспечение доступа на автомобильную дорогу через пересечения и примыкания в разных уровнях;

- запрещение нахождения на автомобильной дороге велосипедов, мопедов, тракторов и самоходных машин, пешеходов, а также отдельных видов транспортных средств, технические характеристики или состояние которых создают помехи для движения остальной части транспортного потока, за исключением случаев выполнения работ, связанных с ремонтом дороги или чрезвычайными ситуациями;

- ограничение доступа на дорогу автомобилей, осуществляющих перевозку тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов;

- ограничение частоты размещения пересечений в разных уровнях, через которые осуществляется доступ на автомобильную дорогу.

2) К автомобильным дорогам для скоростного движения (скоростным дорогам) относят дороги, на которые возможен доступ через отдельные примыкания в одном уровне без пересечения транспортных потоков прямого направления, при условии соответствия другим требованиям, предъявляемым к автомобильным магистралям.

3) К автомобильным дорогам обычного типа относят дороги, предназначенные для пропуска транспортных потоков средней и малой интенсивности по проезжей части с одной или несколькими полосами движения, при отсутствии разделительной полосы между встречными направлениями движения, доступ на которые возможен с пересечений и примыканий в разных и одном уровнях.

Раздел 4. Категории автомобильных дорог

В обоих рассматриваемых стандартах наибольшие возражения вызывает текст раздела «Категории автомобильных дорог».

Так из пункта 4.1 российского стандарта следует, что разделение на категории осуществляется на основании транспортно-эксплуатационных качеств и потребительских свойств автомобильных дорог. Утверждение весьма неожиданное, если не сказать ошибочное. В настоящее время категория дороги назначается по результатам технико-экономических расчетов перспективной среднесуточной среднегодовой интенсивности движения транспортных средств. При этом такие характеристики дороги, как количество и ширина полос движения, необходимость центральной

разделительной полосы, тип пересечений с другими транспортными коммуникациями, условия доступа на автомобильную дорогу являются производными от принятой категории дороги. Текст указанного пункта 4.1 противоречит этому общепринятому алгоритму и нуждается в корректировке.

Казахстанский стандарт содержит еще 2 пункта. При этом, пункт 4.2 противоречит тексту пункта 4.1, но содержит рациональное зерно об использовании расчетной интенсивности движения для назначения категории дороги. При определенной редакционной правке он может быть использован при разработке межгосударственного стандарта по классификации автомобильных дорог. В следующем пункте 4.3 представлены коэффициенты приведения транспортных средств различных типов к легковому автомобилю. Эту информацию было бы более уместно использовать в других нормативно-технических документах.

Сделанная в подпункте 4.1.3 ссылка на Строительные нормы и правила, которые представляют собой нормативно правовой акт более низкого уровня, чем государственный стандарт, представляется некорректной.

Следует также отметить, что в практике эксплуатации автомобильных дорог нередко возникают ситуации, когда фактическая интенсивность движения на эксплуатируемой дороге превышает перспективное ее значение, использованное для назначения категории автомобильной дороги, что приводит к возникновению проблем при организации и проведении ремонтно-эксплуатационных работ на таких дорогах.

С учетом приведенных замечаний предлагается следующий текст раздела межгосударственного стандарта:

«4.1 Автомобильные дороги разделяют на категории:

- вновь проектируемые: в зависимости от величины расчетной интенсивности движения транспортных средств;
- эксплуатируемые: в зависимости от величины фактической интенсивности движения транспортных средств с учетом потребительских свойств автомобильной дороги и условий доступа к ней.

Категория позволяет дать косвенную оценку транспортно-эксплуатационным показателям и потребительским свойствам дороги и определяет технические требования:

- к параметрам геометрических элементов плана, продольного и поперечного профиля дороги;
- к типу пересечения дороги с другими транспортными и иными коммуникациями;
- к условиям доступа на автомобильную дорогу;
- к выбору технических средств организации дорожного движения; - к условиям эксплуатации дороги.

4.2 В настоящем стандарте предусмотрено деление автомобильных дорог на следующие категории: IA, IB, IB, II, III, IV и V.

В национальных стандартах или иных нормативных актах, создаваемых в развитие настоящего межгосударственного стандарта, допускается отнесение отдельных групп автомобильных дорог к другим дополнительным категориям с учетом региональных особенностей их проектирования, реконструкции и эксплуатации».

Раздел 5. Основные технические характеристики классификационных признаков автомобильных дорог

В обоих стандартах характеристики классификационных признаков автомобильных дорог сведены в таблицу. В российском стандарте в перечне классификационных признаков отсутствует интенсивность движения, в казахстанском стандарте этот показатель приводится дважды: в физических и приведенных к легковому автомобилю единицах.

С точки зрения пользователей стандарта предпочтение следует отдать варианту, который не ограничивается перечислением классификационных признаков, но также и устанавливает количественные критерии отнесения дорог к той или иной классификационной группе без дополнительных ссылок на другие нормативно правовые акты. Поэтому информация о значениях интенсивности движения на автомобильных дорогах разных категорий представляется необходимой.

В обоих стандартах используется показатель «ширина полосы движения», который является объектом нормирования другого стандарта, касающегося, например, геометрических элементов автомобильных дорог, и поэтому без особого ущерба для содержательной части разрабатываемого межгосударственного стандарта он может быть изъят из его текста.

Принятое в российском стандарте деление автомобильных дорог I категории на 3 подгруппы соответствует современному уровню развития дорожной отрасли и может быть рекомендовано для использования в разрабатываемом межгосударственном стандарте по классификации автомобильных дорог. При этом следует отметить, что отнесение дорог категории IB к классу дорог обычного типа представляется достаточно спорным.

Однако, в настоящем проекте стандарта в этой части изменения не предусмотрены. С учетом региональных особенностей эксплуатации автомобильных дорог странами ТС могут быть предусмотрено внесение изменений в классификацию на уровне национальных стандартов и иных нормативных актов в области автомобильных дорог.

Также заслуживает положительной оценки идея, заложенная в российский стандарт, о разделении автомобильных дорог II категории на две подгруппы в зависимости от их потребительских свойств. Хотя эти подгруппы и не были обозначены в указанном стандарте, следует подразумевать, что это дороги категории IIА и IIБ.

Однако, внесение такого разделения дорог II категории при обсуждении проекта стандарта не было достигнуто консенсуса и поэтому было принято

решение предоставить возможность использования этой идеи в национальных нормативных актах.

В казахстанском стандарте отсутствует категория IV. При этом дороги II категории отнесены к классу скоростных автомобильных дорог, что вызывает серьезное возражение.

На основании изложенного, проект настоящего стандарта предусматривает деление автомобильных дорог общего пользования на 3 класса (автомобильные магистрали, дороги для скоростного движения и дороги обычного типа) и 5 категорий (IA, IB, IV, II-V)

В стандартах РФ и РК подавляющее большинство примечаний к таблице 1 «Техническая классификация автомобильных дорог общего пользования» содержит требования к отдельным классификационным признакам, необходимость учета которых возникает в процессе проектирования дорог, что не входит в задачи рассматриваемых стандартов, поэтому представляются излишними. Исключение могло бы составить примечание 1 казахстанского стандарта об использовании расчетной интенсивности в транспортных единицах при установлении категории дорог, где доля легкового движения в составе транспортного потока менее 30%.

Однако, учитывая особенности состава движения на автомобильных дорогах общего пользования, необходимость такого уточнения в проекте стандарта отсутствует.

Предложения по изменению, пересмотру или отмене межгосударственных стандартов, противоречащих предложенному проекту стандарта

Введение стандарта не потребует изменения, пересмотра или отмены межгосударственных стандартов. В национальных стандартах по классификации автомобильных дорог общего пользования потребуются внесение отдельных изменений.

Перечень исходных документов и другие источники информации, использованные при разработке стандарта

1. ГОСТ 1.0–92 «Межгосударственная система стандартизации. Основные положения»;
2. ГОСТ 1.1–2002 «Межгосударственная система стандартизации. Термины и определения»;
3. ГОСТ 1.2–2009 «Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Порядок разработки, принятия, применения, обновления и отмены»;
4. ГОСТ 1.5–2001 «Межгосударственная система стандартизации.

- Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Общие требования к построению, изложению, оформлению, содержанию и обозначению»;
5. Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011);
 6. Программа по разработке межгосударственных стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011), а также межгосударственных стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) и осуществления оценки (подтверждения);
 7. ГОСТ Р 52398–2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;
 8. СТ РК 2025–2010 Дороги автомобильные. Техническая классификация.

Сведения о результатах публичного обсуждения проекта стандарта и краткую характеристику полученных замечаний и предложений

В ходе публичного обсуждения на первую редакцию проекта стандарта получены отзывы от Государственной компании «Автодор», ФГУП «РОСДОРНИИ», ГУОБДД МВД России, ЗАО «Институт Стройпроект», ЗАО «Трансэкопроект», ЗАО «Новгородстройпроект», Белгипродор и Госстандартов стран участников Соглашения, которые учтены при разработке окончательной редакции проекта межгосударственного стандарта.

Сведения о разработчиках стандарта

Международный технический комитет по стандартизации МТК418 «Дорожное хозяйство, 125493, г. Москва, ул. Смольная Д. 2, тел./факс (495) 452-42-35, e-mail: МТК418@bk.ru.

Разработчик проекта стандарта - Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт (КаздорНИИ), 050061 г. Алматы, ул. Нурпеисова, 2, e-mail: ao_kazdornii@mail.ru .

Руководитель разработки -
Президент АО КаздорНИИ

Б.Б.Телтаев

Ответственный исполнитель

Б.С.Муртазин

Сводка отзывов
по результатам рассмотрения первой редакции проекта межгосударственного стандарта
«Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация»
национальных органов по стандартизации государств-членов Соглашения

Структурный элемент стандарта	Сокращенное наименование национального органа (дата)	Предложение, замечание	Заключение разработчика
1	2	3	4
В целом по проекту стандарта	ЗАО «Национальный институт стандартов»	Замечания и предложения к проекту стандарта отсутствуют	
Раздел 3	Госстандарт Республики Беларусь	Дополнить термином «дороги низших категорий» и характеристиками таких дорог в тексте и соответствующих таблицах	Не принято В национальных стандартах или иных нормативных актах, создаваемых в развитие настоящего межгосударственного стандарта, допускается отнесение отдельных групп автомобильных дорог к дополнительным классам с учетом особенностей их проектирования, реконструкции и эксплуатации.
		п. 2.5 изложить в редакции: «класс автомобильной дороги: характеристика автомобильной дороги по условиям доступа на нее»	Принято

		п. 2.7 изложить в редакции: «категория автомобильной дороги: характеристика, определяющая технические параметры автомобильной дороги»	Принято.
Раздел 3	Госстандарт Республики Беларусь	п. 3.1 изложить в редакции: «Автомобильные дороги по их потребительским свойствам и условиям доступа на них транспортных средств делят на следующие классы: - автомобильные магистрали; - дороги для скоростного движения (скоростные дороги); - обычные дороги; - автомобильные дороги низших категорий	Принято частично В стандарте не выделен класс низших категорий
		п. 3.1.1, второй абзац: - шестое перечисление исключить, так как оно осуществляется только в административном порядке; - седьмое перечисление указать количественно «ограничение частоты»	Не принято. Это будет указано в других нормативных актах.
		п. 3.1.2 уточнить, необходимо провести корректировку требований к автомобильным скоростным дорогам, так как при такой формулировке (возможен доступ через отдельные примыкания в одном уровне без пересечения транспортных потоков прямого направления) такие дороги соответствуют классу автомагистрали (аналогия со съездами на дорогу с транспортных развязок)	Не принято Данное предложение может быть учтено в национальных стандартах
		п. 3.1.4 уточнить, согласно таблице 1 дороги II А и II Б категорий имеют одинаковую интенсивность и должны относиться (согласно тексту пункта) к одному классу. Однако, к дороге обычного типа относится только дорога II Б категории	Принято
Раздел 5	Госстандарт Республики Беларусь	Таблица 1: Третий столбец добавить для I категории значение для случая реконструкции и капремонта. Например, дорога III категории, интенсивность отдельных участков более 7 тыс. авт./сут. в физических единицах. Согласно таблице 1 требуется на дороге среди участков III категории вставить участки I категории (3 или 4 полосы); Изложить в редакции:	Не принято Данное предложение может быть учтено в национальных стандартах

Класс автомобильной дороги	Категория автомобильной дороги	Расчетная интенсивность движения, тыс. авт./сут (числитель-физических единиц, знаменатель-приведенная к легковому автомобилю)	Общее количество полос движения	Наличие центральной разделительной полосы	Пересечения с другими транспортными коммуникациями		Доступ на дорогу с примыканий в одном уровне
					Автомобильные дороги, велосипедные и пешеходные дорожки	Железные дороги и трамвайные пути	
Автомобильная магистраль	IA	<u>более 8</u> более 16	2 и более в каждом направлении движения	Обязательно	В разных уровнях		Допускается без пересечения прямого направления движения
Скоростная дорога	IB	<u>более 10</u> более 20					
Дорога обычного типа	IV		2	Отсутствует	Допускается в одном уровне с реализацией доп. мер по организации движения	В разных уровнях	Допускается
	II	<u>5-10</u> 10-20					
	III	<u>2-5</u> 4-10					
	IV	<u>0,2-2,0</u> 0,4-4,0	1	Отсутствует	Допускается в одном уровне		
	V	<u>0,1-0,2</u> 0,2-0,4					
	VIA	<u>0,025-0,1</u> 0,05-0,2					
	VIB	<u>менее 25</u> менее 50					

1	2	3	4
По всему тексту стандарта	Кыргызстандарт В. Шамраев (нач. управления стандартизации)	Замечаний и предложений не имеет	
В целом по проекту стандарта	Минэкономразвита Украины	Воздержаться В Украине разрабатывается национальный нормативный документ ДБН В.2.3-4	

Руководитель разработки -
Президент АО КаздорНИИ

Б.Б.Телтаев

Ответственный исполнитель

Б.С.Муртазин