

ГОСТ  
(проект, КЗ, первая редакция)

---

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

---



МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
СТАНДАРТ

ГОСТ  
(Проект, КЗ,  
первая редакция)

---

Дороги автомобильные общего пользования  
ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ  
Технические требования

*Настоящий проект стандарта не подлежит применению до его принятия*

ГОСТ

(проект, KZ, первая 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** АО «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт», Технический комитет по стандартизации ТК-42 «Автомобильные дороги»

**2 ВНЕСЕН** Межгосударственным техническим комитетом по стандартизации МТК 418 «Дорожное хозяйство»

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

За принятие стандарта проголосовали:

Краткое наименование страны по МК (ИСО 3166) 004-97	Код страны по МК (ИСО 3166) 004-97	Сокращённое наименование национального органа по стандартизации

**4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ**

ГОСТ  
(проект, КЗ, первая редакция)

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

*Информация об изменениях 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».*

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения \_\_\_\_\_  
уполномоченного органа в области технического регулирования

ГОСТ  
(проект, КЗ, первая редакция)

### Содержание

- 1 Область применения.....
- 2 Термины и определения.....
- 3 Геометрические элементы автомобильных дорог.....

---

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

---

Дороги автомобильные общего пользования

ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ  
Технические требования

Public domain automobile roads  
Geometric elements. Technical requirements

---

Дата введения

**1 Область применения**

Настоящий стандарт устанавливает требования к геометрическим элементам плана, продольного и поперечного профиля автомобильных дорог и предназначен для использования при разработке проектов строительства новых, а также реконструкции и капитального ремонта существующих автомобильных дорог общего пользования (далее - автомобильные дороги).

**2 Термины и определения**

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

2.1 **вираж**: Участок односкатного поперечного профиля дороги на кривых в плане с уклоном к центру кривой, служащий для компенсации центробежного ускорения автомобиля в целях повышения безопасности и удобства движения;

2.2 **грунтовая часть обочины**: Часть обочины, не имеющая дорожной одежды;

2.3 **дополнительная полоса проезжей части**: полоса движения, устраиваемая дополнительно к основной полосе движения на отдельных участках дороги для повышения их пропускной способности, а также безопасности движения на них;

2.4 **краевая полоса**: Часть обочины, примыкающая к проезжей части и имеющая дорожную одежду, конструкция которой позволяет обеспечить регулярный безопасный заезд на нее транспортных средств и защиту кромки проезжей части основной полосы движения от обламывания;

2.5 **обочина**: конструктивный элемент поперечного профиля автомобильной дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части и предназначенный для обеспечения устойчивости земляного полотна, повышения безопасности дорожного движения, организации движения пешеходов и велосипедистов, а также использования при чрезвычайных ситуациях».

2.5 **отгон виража**: участок на кривой с постепенным плавным переходом от двухскатного поперечного профиля к односкатному с уклоном внутри кривой до проектного уклона;

2.6 **отвод ширины проезжей части**: Переход от стандартной ширины проезжей части автомобильной дороги к уширенной;

ГОСТ

(проект, КЗ, первая редакция)

**2.7 переходно-скоростная полоса:** Полоса движения, устраиваемая дополнительно к основной полосе движения, для безопасного изменения скорости движения транспортного средства, совершающего маневр слияния с транспортным потоком прямого направления движения или разделения от него на пересечениях и примыканиях автомобильных дорог.

**2.8 полоса безопасности:** часть разделительной полосы, примыкающая к проезжей части и имеющая дорожную одежду, конструкция которой при нештатных ситуациях позволяет обеспечить регулярный безопасный заезд на нее транспортных средств;

**2.9 проезжая часть:** конструктивный элемент поперечного профиля автомобильной дороги, предназначенный для движения транспортных средств;

**2.10 расчетная скорость:** значение скорости движения одиночного автомобиля при нормальных условиях погоды и сцепления шин автомобилей с поверхностью проезжей части, используемое для определения допустимых параметров элементов плана, продольного и поперечного профиля автомобильной дороги, исходя из условий обеспечения удобства и безопасности дорожного движения;

**2.11 разделительная полоса:** конструктивный элемент поперечного профиля автомобильной дороги, разделяющий транспортные потоки по направлениям или составу движения;

**2.12 расстояние видимости:** расстояние перед автомобилем, на котором водитель видит перед собой поверхность проезжей части без разрывов и ограничений;

**2.13 серпантина:** вид закругления автомобильной дороги, устраиваемый в горной местности вне угла поворота трассы для сопряжения двух её направлений, сходящихся (расходящихся) под острым углом

**2.14 стояночная полоса:** укрепленная часть поверхности автомобильной дороги (земляного полотна), примыкающая к проезжей части со стороны обочины, обозначенная специальными дорожными знаками и предназначенная для остановки и стоянки транспортных средств

**2.15 укрепленная часть обочины:** часть обочины, примыкающая к краевой полосе и имеющая дорожную одежду, конструкция которой обеспечивает в необходимых случаях кратковременную стоянку транспортных средств;

**2.16 уширение проезжей части:** увеличение стандартной ширины проезжей части для обеспечения безопасности движения транспортных средств на отдельных участках автомобильной дороги;

### 3 Геометрические элементы автомобильных дорог

3.1 Геометрические элементы должны обеспечивать пространственную плавность автомобильной дороги, гармоничное ее сочетание с окружающим ландшафтом местности, для чего:

- в углы поворота трассы необходимо вписывать клотоиды и круговые кривые как самостоятельные элементы плана или в сопряжении друг с другом;

- переломы продольного профиля независимо от алгебраической разности уклонов следует сопрягать вертикальными кривыми;

- прямолинейные и криволинейные отрезки дороги по протяженности должны быть соразмерны между собой как на смежных участках, так и на всей длине

## ГОСТ

(проект, КЗ, первая редакция)

дороги, а радиусы смежных кривых в плане не должны отличаться друг от друга более, чем в 1,3 раза.

3.2 В целях обеспечения относительного постоянства скорости и благоприятных условий безопасности движения транспортного потока на всем протяжении дороги, снижения ограничений, потенциально накладываемых дорожными условиями на избираемые водителями режимы движения, а также учитывая возможности последующей реконструкции дороги за пределами перспективного периода в качестве основных параметров геометрических элементов плана и продольного профиля автомобильной дороги следует принимать:

- а) расстояние видимости – не менее 450 м;
- б) радиусы кривых в плане – не менее 3000 м;
- в) радиусы кривых в продольном профиле:
  - 1) на выпуклых переломах продольного профиля – не менее 70000 м,
  - 2) на вогнутых переломах продольного профиля – не менее 8000 м;
- г) длина кривых в продольном профиле:
  - 1) выпуклых – не менее 300 м,
  - 2) вогнутых – не менее 100 м;
- д) продольные уклоны – не более 30 %.

3.3 В случаях, когда по условиям местности или иным объективным обстоятельствам выполнение требований 3.2 с технической, экономической, экологической или иной точки зрения признается нецелесообразным, допускается снижение требований к нормам проектирования отдельных геометрических элементов плана и продольного профиля автомобильной дороги исходя из расчетной скорости движения.

3.4 Значения расчетных скоростей движения, принятые в настоящем стандарте для назначения допустимых параметров геометрических элементов автомобильных дорог различных категорий с учетом сложности рельефа местности, должны соответствовать таблице 1.

Т а б л и ц а 1 – Расчетные скорости движения

категория дороги		Расчетные скорости движения, км/час		
		основные	допускаемые на трудных участках	
			пересеченной местности	горной местности
I	A	150	120	80
	Б	120	100	60
	В			
II	A	100	80	50
	Б			
III		100	80	50
IV		80	60	40
V		60	40	30

3.5 Допустимые параметры геометрических элементов автомобильной дороги, предназначенные для использования при обстоятельствах, изложенных в п. 3.3 для различных значений расчетной скорости движения, установлены в соответствии с таблицей 2.

ГОСТ  
(проект, КЗ, первая редакция)

Т а б л и ц а 2 – Допустимые параметры геометрических элементов плана и продольного профиля автомобильных дорог

Расчетная скорость движения, км/час	Наибольшие продольные уклоны, ‰	Наименьшие расстояния видимости, м		Наименьшие радиусы кривых, м				
		для остановки	встречного автомобиля	в плане		в продольном профиле		
				основные	в горной местности	выпуклых	вогнутых	
							основные	в горной местности
150	30	300	-	1200	1000	30000	7000	4000
120	40	250	450	800	600	15000	5000	2500
100	50	200	350	600	500	10000	3000	1500
80	60	150	250	300	400	5000	2000	1000
60	70	85	170	150	250	2500	1500	600
30	80	75	130	100	125	1500	1200	400
40	90	55	110	60	60	1000	1000	300
30	100	45	90	30	30	600	600	200

3.6 Наименьшие радиусы клотоид или круговых кривых, вписанных в малые углы поворота трассы в плане, должны быть не менее приведенных в таблице 3.

Т а б л и ц а 3 – Наименьшие радиусы кривых в плане при малых углах поворота

Угол поворота трассы, град	1	2	3	4	5	6	7-8
Наименьший радиус кривой, тыс. м	30	20	10	6	5	3	2,5

3.7 На круговых кривых в плане с радиусами менее 2000 м устраиваются переходные кривые длиной не менее значений, приведенных в таблице 4.

Т а б л и ц а 4 – Наименьшие значения длин переходных кривых

Радиус круговой кривой, м	30	50	60	80	100	150	200	250	300	400	500	600-1000	1000-2000
Длина переходной кривой, м	30	35	40	45	50	60	70	80	90	100	110	120	100



## ГОСТ

(проект, КЗ, первая редакция)

3.8 На кривых в плане с радиусами 1000 м и менее проезжая часть с внутренней стороны закругления уширяется. Величину полного уширения на закруглениях автомобильных дорог с двумя полосами движения следует принимать в зависимости от радиуса закругления в соответствии с таблицей 5.

Т а б л и ц а 5 – Уширение проезжей части автомобильных дорог с двумя полосами движения

Радиусы кривых в плане, м	Величина уширения, м, при наличии в составе движения автомобилей и автопоездов с расстоянием от переднего бампера до задней оси, м			
	до 11	от 11 до 13	от 13 до 15	от 15 до 18
1000	-	-	-	0,4
850	-	0,4	0,4	0,5
650	0,4	0,5	0,5	0,7
575	0,5	0,6	0,6	0,8
425	0,5	0,7	0,7	0,9
325	0,6	0,8	0,9	1,1
225	0,8	1,0	1,0	1,5
140	0,9	1,4	1,5	2,2
95	1,1	1,8	2,0	3,0
80	1,2	2,0	2,3	3,5
70	1,3	2,2	2,5	-
60	1,4	2,8	3,0	-
50	1,5	3,0	3,5	-
40	1,8	3,5	-	-
30	2,2	-	-	-

Примечания:

1 В случае, когда радиус кривой в плане отличается от указанного в таблице 4, величину полного уширения проезжей части следует устанавливать по ближайшему меньшему табличному значению радиуса.

2 На дорогах с иным количеством полос движения величина полного уширения проезжей части может быть получена путем умножения табличного значения на коэффициент равный частному от деления фактического количества полос движения на 2.

3.9 На горных дорогах II–V технических категорий допускается устройство серпантин с соблюдением норм, в соответствии с таблицей 6.

Т а б л и ц а 6 – Нормы проектирования серпантин

Геометрические элементы серпантин	Нормы проектирования серпантин при расчетной скорости движения, км/час		
	30	20	15
Наименьший радиус кривых в плане, м	30	20	15
Поперечный уклон проезжей части на вираже, ‰	60		
Наименьшая длина переходной кривой, м	30	25	20
Уширение проезжей части с двумя полосами движения, м	2,2	3,0	3,5

## ГОСТ

(проект, КЗ, первая редакция)

Наибольший продольный уклон в пределах серпантин, ‰	30	35	40
---	----	----	----

3.10 Расстояние между началом и концом вспомогательных кривых смежных серпантин должно быть на дорогах:

- а) II и III технических категорий – не менее 400 м;
- б) IV технической категории – не менее 300 м;
- в) V технической категории – не менее 200 м.

3.11 Величину допустимого продольного уклона в пределах кривых в плане малых радиусов следует снижать в соответствии с требованиями таблицы 7.

Т а б л и ц а 7 – Уменьшение величины наибольших продольных уклонов на кривых малых радиусов

Радиус кривой в плане, м	50	45	40	35	30
Уменьшение наибольшего продольного уклона, приведенного в таблице 2, ‰, не менее	10	15	20	25	30

3.12 Длина участка с продольным уклоном в зависимости от величины уклона и высотных характеристик местности не должна превышать значений, указанных в соответствии с таблицей 8.

Т а б л и ц а 8 – Допустимая длина участков с затяжными продольными уклонами

Продольный уклон, ‰	Допустимая длина участка с продольным уклоном, м при высоте над уровнем моря, м			
	1000	2000	3000	4000
60	2500	2200	1800	1500
70	2200	1900	1600	1300
80	2000	1600	1500	1100
90	1500	1200	1000	-

3.13 В зависимости от принятой системы отвода поверхностных вод проезжей части автомобильной дороги следует придавать:

- на прямолинейных участках дорог I категории при наличии разделительной полосы, возвышающейся над уровнем проезжей части, и на закруглениях, где устроен вираж - односкатный поперечный профиль;

- на прямолинейных участках дорог I категории при вогнутом очертании разделительной полосы, а также на прямолинейных участках дорог иных категорий и на кривых в плане, где отсутствуют виражи, - двухскатный поперечный профиль.

3.14 Поперечные уклоны проезжей части автомобильных дорог, за исключением участков кривых в плане, где устроен вираж, в зависимости от категории дороги, количества полос движения и климатических условий района проектирования следует предусматривать:

- при усовершенствованных типах дорожной одежды с использованием таблицы 9;

## ГОСТ

(проект, КЗ, первая редакция)

- при переходных типах дорожной одежды, устраиваемых на дорогах низших категорий, значения поперечного уклона, предусмотренные в таблице 9, следует увеличить на (5 – 10) ‰.

Т а б л и ц а 9 – Поперечные уклоны проезжей части

Категория дороги	Поперечный профиль проезжей части	Полоса движения	Поперечный уклон в различных дорожно-климатических зонах, ‰			
			I	II и III	IV	V
I	односкатный	Первая и вторая от разделительной полосы	15	20	20	15
		Третья и последующие от разделительной полосы	20	25	25	20
	двускатный	Первая и вторая от оси проезжей части	15	20	20	15
		Третья и последующие от оси проезжей части	20	25	25	20
II-IV	двускатный	каждая	15	20	20	15

3.15 На кривых в плане с радиусом менее 3000 м на дорогах I категории и 2000 м на дорогах других категорий обязательным элементом поперечного профиля дороги является вираж. При необходимости вираж может быть устроен и на кривых в плане, радиусы которых превышают указанные выше значения.

Величину уклона виража следует предусматривать в зависимости от радиуса кривой в плане и особенностей зимней эксплуатации автомобильных дорог региона в соответствии с нормами таблицы 10.

Т а б л и ц а 10 – Поперечные уклоны проезжей части на виражах

Радиусы кривых в плане, м	Поперечный уклон проезжей части на виражах, ‰	
	основной, наиболее распространенный	в районах с частым гололедом
от 3000 до 1000 на дорогах I категории и от 2000 до 1000 на дорогах других категорий	20-30	
от 1000 до 700	30-40	
от 700 до 650	40-50	40
от 650 до 600	50-60	
менее 600	60	

## ГОСТ

(проект, КЗ, первая редакция)

3.16 Переход от двускатного поперечного профиля дороги к односкатному следует осуществлять на длине переходной кривой, а при ее отсутствии – на отрезке прилегающего к кривой в плане прямого участка протяженностью не менее длины переходной кривой для соответствующего радиуса закругления, предусмотренной в таблице 4.

3.17 Дополнительный продольный уклон наружной кромки проезжей части на участке отгона виража в зависимости от категории дороги и рельефа местности не должен превышать следующих значений:

- а) дороги I и II категории - 5 ‰;
- б) дороги III и IV категории:
  - 1) в равнинной местности - 10 ‰;
  - 2) в горной местности - 20 ‰;
- в) дороги V категории - 20 ‰.

3.18 Поперечные уклоны обочин на прямолинейных участках дороги и кривых в плане без устройства виража следует принимать на 10 ‰ – 30 ‰ больше поперечных уклонов проезжей части, а на кривых в плане при наличии виража – равным уклону проезжей части.

3.19 Параметры основных элементов поперечного профиля проезжей части и земляного полотна автомобильных дорог в зависимости от их категории следует предусматривать в соответствии с таблицей 11.

Т а б л и ц а 11 – Параметры основных элементов проезжей части и земляного полотна автомобильных дорог

Элементы поперечного профиля		Класс автомобильной дороги и ее категория						
		Автомобильная магистраль	Скоростная дорога	Частично-скоростная дорога		Дорога обычного типа		
				IA	IB	IIA	IIБ	III
Ширина полосы движения, м		3,75		3,5			3	4,5
Ширина обочины, м		3,75		3	2,5	2	1,75	
Ширина укрепленной части обочины, м	Всего	2,5		2,0	1,5	1	-	
	в том числе краевой полосы	0,75		0,5			-	
Наименьшая ширина центральной разделительной полосы, м	без дорожных ограждений	6,0	5,0*	-				
	с дорожными ограждениями	2,0 + ширина ограждения*		-				

Окончание таблицы 11

Элементы поперечного профиля	Класс автомобильной дороги и ее техническая категория							
	Автомобильная магистраль	Скоростная дорога	Частично-скоростная дорога		Дорога обычного типа			
			IA	IB	IIA	IIБ	III	IV
Ширина полосы безопасности у разделительной полосы, м	1,0		-					
*в проектах реконструкции автомобильных дорог категории IB допускается отсутствие разделительной полосы								

3.20 Полосу движения двухполосных дорог в пределах вертикальной вогнутой кривой, сопрягающей смежные участки с алгебраической разностью продольных уклонов 60 ‰ и более, следует уширить для дорог:

- II и III технических категорий на 0,5 м;
- IV и V технических категорий на 0,25 м.

При совпадении вертикальных вогнутых кривых с кривыми в плане за требуемую величину уширения следует принимать наибольшее из значений, установленных таблицей 5 и 3.20.

Переход к уширенной проезжей части следует осуществлять:

- на прямолинейных в плане участках дорог и на кривых в плане, радиусы которых не требуют устройства уширения проезжей части - на части подходов к вертикальной вогнутой кривой длиной не менее 25 м для дорог II и III технических категорий и 15 м – для дорог IV и V технических категорий;
- при совпадении вертикальных вогнутых кривых с кривыми в плане малых радиусов – по требованиям, предъявляемым к устройству уширения проезжей части на закруглениях автомобильных дорог.

3.21 При смешанном составе транспортного потока на участках с затяжными продольными уклонами необходимо предусматривать устройство дополнительной полосы движения в сторону подъема при продольном уклоне от 30‰ до 40 ‰ и протяженности подъема свыше 1 км, а также при продольном уклоне равном или превышающем 40 ‰ и протяженности подъема свыше 0,5 км.

Дополнительную полосу следует начинать за (50 – 100) м до начала подъема и завершать за пределами подъема на расстоянии не менее предусмотренных в соответствии с таблицей 12.

Т а б л и ц а 12 – Протяженность дополнительной полосы движения за пределами подъема

Интенсивность движения в сторону подъема, приведенная к легковому автомобилю, тысяч ед/сут	менее 4	от 4 до 5	от 5 до 6	6 и более
Протяженность дополнительной полосы за пределами подъема, м	50	100	150	200

## ГОСТ

(проект, КЗ, первая редакция)

Ширину дополнительной полосы движения следует принимать равной ширине основной полосы движения, а ее отвод в начале и конце дополнительной полосы следует выполнять, соблюдая соотношение ее длины к ширине равное 30:1, а в стесненных условиях – на участке длиной не менее 60 м.

3.22 Длину прямолинейных в плане участков при проектировании новых автомобильных дорог следует ограничивать в соответствии с требованиями таблицы 13.

Т а б л и ц а 13 – Предельные длины прямых в плане

Техническая категория дороги	Предельная длина прямых в плане, км	
	в равнинной местности	в пересеченной местности
I	3,5 - 5	2 – 3
II и III	2 – 3,5	1,5 – 2
IV и V	1,5 - 2	1,5

3.23 В местах возможного попадания на дорогу людей и животных необходимо обеспечить боковую видимость придорожной полосы на расстоянии не менее 25 м от кромки проезжей части для дорог I – III категорий и 15 м - для дорог IV - V категорий.

3.24 Переходно-скоростная полоса должна иметь такую же ширину, что и основная полоса движения.

3.25 Длину переходно-скоростной полосы и участка отвода ее ширины следует предусматривать в соответствии с таблицей 14.

Т а б л и ц а 14. Длина переходно-скоростной полосы и участка отвода ее ширины

Категория дороги	Продольный уклон дороги на участке размещения переходно-скоростной полосы, %	Длина переходно-скоростной полосы, м		Длина участка отвода ширины переходно-скоростной полосы, м не менее
		разгона	торможения	
I и II	- 40	140	110	80
	- 20	160	105	
	0	180	100	
	+ 20	200	95	
	+ 40	230	90	
III	- 40	110	85	60
	- 20	120	80	
	0	130	75	
	+ 20	150	70	
	+ 40	170	65	

ГОСТ  
(проект, КЗ, первая редакция)

Окончание таблицы 14

Категория дороги	Продольный уклон дороги на участке размещения переходно-скоростной полосы, ‰	Длина переходно-скоростной полосы, м		Длина участка отвода ширины переходно-скоростной полосы, м не менее
		разгона	торможения	
IV	- 40	30	50	30
	- 20	35	45	
	0	40	40	
	+ 20	45	35	
	+ 40	50	30	
П р и м е ч а н и е - Отрицательный знак продольного уклона соответствует спуску, а положительный – подъему.				

---

УДК 625.711.3.001.33:006.354

МКС 93.080

**Ключевые слова:** геометрические элементы автомобильной дороги, расчетные скорости движения, расстояние видимости, краевая полоса, полоса безопасности, укрепленная часть обочины, грунтовая часть обочины, стояночная полоса, проезжая часть, продольный уклон, поперечный уклон, кривые в плане, переходные кривые, вертикальные кривые, дополнительная полоса, переходно-скоростная полоса, разделительная полоса, уширение проезжей части, серпантина

---

Председатель МТК 418

В.П. Носов

Ответственный секретарь  
МТК 418

Е.Н. Симчук

Руководитель разработки –  
президент АО КаздорНИИ

Б.Б.Телтаев

Исполнитель

Б.С.Муртазин



Пояснительная записка  
к первой редакции проекта межгосударственного стандарта «Дороги автомобильные  
общего пользования.  
Геометрические элементы. Технические требования»

**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 геометрические элементы плана, продольного и поперечного профиля автомобильных дорог общего пользования.

**Технико-экономическое, социальное или иное обоснование разработки стандарта**

Разработка межгосударственного стандарта обусловлена необходимостью обеспечения единого подхода в странах-членах Таможенного союза к назначению параметров геометрических элементов автомобильных дорог общего пользования при их проектировании, реконструкции и капитальном ремонте, а также введении 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 нормативной базы государств-членов Таможенного союза по проектированию, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования и ее дальнейшее развитие, 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 автомобильным дорогам общего пользования, действующим в государствах-членах Таможенного союза (Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации) в качестве национальных стандартов.

При этом в проекте разработанного стандарта предпринята попытка учета предложений по совершенствованию классификации автомобильных дорог общего пользования стран-членов Таможенного союза.

## **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 автомобильным дорогам общего пользования потребуется внесение отдельных изменений, связанных с уточнением классификации автомобильных дорог и учетом современного состояния дорожно-транспортной инфраструктуры.

## **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 52399–2005 Геометрические элементы автомобильных дорог;
8. **СТ РК 2025–2010 Дороги автомобильные.**

## **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 1 редакции 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