

**СВОДКА ОТЗЫВОВ ПО ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ РЕДАКЦИИ ПРОЕКТА ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА ТАМОЖЕННОГО  
СОЮЗА  
«БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ»**

обозначение (при наличии) и наименование проекта технического регламента Таможенного союза

Раздел (пункт) ТР	Организация	Замечание	Ответ на замечание
Раздел II п. 7	<b>Республика Казахстан</b>  Научно-исследовательский институт «КАЗДОРНИИ» Письмо №385/01-01 от 18.05.11	В пункте 7 раздела II «Определения» необходимо уточнить термин «крупногабаритное транспортное средство».	Принято.
		Определение термина <b>«объекты придорожного сервиса»</b> относится к термину <b>«объекты дорожного сервиса»</b> , поэтому следует ввести такой новый термин с приведенным в тексте проекта регламента <b>определением</b> , а термину <b>«объекты придорожного сервиса»</b> дать следующее определение: <b>«объекты придорожного сервиса - здания, сооружения и иные придорожные объекты, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения, находящиеся за пределами полосы отвода автомобильной дороги».</b>	Принято.
		Определение термина <b>«остаточный риск»</b> изложить в редакции <b>«потенциальный риск, остающийся после реализации проекта строительства, реконструкции, капитального ремонта автомобильной дороги или эксплуатационного воздействия на нее».</b>	Отклонено.
		В определении термина <b>«площадка отдыха»</b> после слов «автомобильной дороги,» добавить слово <b>«предназначенный».</b>	Принято.
		В конце текста термина <b>«тяжеловесное транспортное средство»</b> следует включить словосочетание <b>«или суток»</b> , так как ограничения, накладываемые на весовые параметры транспортных средств, движущихся по автомобильным дорогам Республики Казахстан, носят циклический характер и связаны не только с неблагоприятными сезонами года, но также и временем суток.	Принято частично.

11.2 б)	В подпункте 11.2 б) после слова <b>«воздействии»</b> добавить слово «установленных», так как нагрузки, воспринимаемые автомобильными дорогами, не могут быть безграничными.	Принято.
11.2 д)	В подпункте 11.2 д) необходимо убрать союз <b>«и»</b> перед словом «экологических»	Принято.
11.13	В п. 11.13 начальную часть предложения перед словами <b>«в зависимости от»</b> исключить, заменив ее на <b>«При этом, необходимо предусматривать возможность использования данной системы...»</b>	Принято.
11.14 а)	В п. 11.14а исключить слова <b>«где высота насыпи или уклон откоса земляного полотна превышает значения, установленные по применению технических средств организации дорожного движения»</b> и заменить их на <b>«с высоким насыпями и/или крутыми откосами земляного полотна»</b> . Такая правка вызвана тем обстоятельством, что высота насыпи или крутизна откоса земляного полотна не имеет непосредственной связи с применяемыми техническими средствами организации дорожного движения	Принято.
11.14 в)	В подпункте 11.14в представляется целесообразным перед словами <b>«дорожным сооружениям»</b> добавить слово <b>«специальным»</b> . Это связано с тем, что не на всех дорожных сооружениях требуется устройство ограждений.	Принято.
11.15	Предлагается внести редакционную правку в заключительное предложение п. 11.15, изложив его в следующем виде: <b>«При этом допускается организация совмещенного велосипедного и автомобильного движения на одной проезжей части в зависимости от разрешённой скорости, интенсивности и состава движения, а также способов разделения велосипедного и автомобильного движения и т.д.»</b>	Принято.
11.24 д)	В п. 11.24д слова «или» и «» наличие» исключить.	Принято.
11.26	В п. 11.26 слова <b>«проведения весового контроля посредством»</b> исключить	Принято.
	Пункт 11 предлагается дополнить подпунктом следующего содержания: <b>«На автомобильных дорогах соответствующего значения в зависимости от их класса и категории, а также на участках других автомобильных дорог, где запрещены остановки и стоянки автомобилей на обочинах, следует предусматривать площадки для аварийной остановки транспортных средств, которые должны располагаться за</b>	Принято.

		пределами линии ограждений и иметь размеры, достаточные для размещения прогнозируемого количества автомобилей. Площадки должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами, расстояние между площадками следует устанавливать в зависимости от интенсивности движения»	
13.2 г)		В первом абзаце п. 13.2г после слов «кромки проезжей части» текст следует дополнить словами <b>«более, чем на 4 сантиметра.»</b> , в противном случае даже незначительное понижение отметки обочины относительно уровня проезжей части будет толковаться потребителями транспортных услуг, как угроза безопасности движения	Принято.
13.2 г)		Во втором абзаце того же п. 13.2г вместо слов <b>«, указанных в пункте 13.2 а) для дорожных покрытий»</b> вставить слова <b>«в виде просадок и блюдцеобразных понижений»</b> . Деформации и повреждения дорожных покрытий и обочин, несмотря на схожесть названия, имеют разные причины их возникновения, и такая ссылка в тексте регламента неуместна	Отклонено.
13.10		В втором абзаце п. 13.10 вместо слов <b>«в местах пересечения с»</b> поставить предлог <b>«на»</b> , а слова <b>«железнодорожными переездами»</b> применить в предложном падеже, т.е. <b>«железнодорожных переездах»</b>	Принято.
13.11		В первом абзаце п. 13.11 (четвертая строка снизу) после слова <b>«информации»</b> следует убрать запятую.	Принято.
31		Заключительный пункт 31 рассматриваемого проекта представляется излишним, так как дублирует информацию, представленную в п. 29	Принято к сведению
		В пункте 4 необходимо добавить требования к объектам дорожного сервиса.	Принято к сведению
6	<b>Российская Федерация</b>	В пункте 6 в качестве идентифицирующего признака автодорог необходимо добавить <b>«максимальную осевую массу транспортных средств»</b>	Отклонено.
7	Ассоциация международных	Замечания по П.7 касающиеся ряда терминов («крупногабаритное транспортное средство» и т.д.).	Принято.
11	международных	В общих требованиях к процессу проектирования автомобильных дорог	Принято.

	автомобильных перевозчиков (АСМАП) Письмо № АСМАП-4/4-1659 от 27.04.11	(п. .11) указано, что параметры геометрических элементов плана, продольного и поперечного профиля, тип и несущая способность конструкции дорожной одежды должны определяться исходя из расчетной скорости движения транспортных средств, бесперебойного пропуска транспортных потоков заданной интенсивности и состава. Однако, в данном пункте проекта технического регламента ничего не сказано о необходимости, соответствия указанных элементов дороги современным и перспективных весовым параметрам транспортных средств, принятым как в странах таможенного союза, так и европейских странах.	
11.14		В подпункте а) пункта 11.14 - исключить лишнее слово «оврагов»	Принято.
11.17		По пункту 11.17: Непонятно о каких услугах идет речь - архитектурных, ландшафтных, экологических, эпидемиологических? Необходимо привести полный перечень объектов дорожного сервиса, которые должны (могут) присутствовать на таких площадках» Необходимо регламентировать минимальное расстояние между такими площадками в целях обеспечения соблюдения водителями транспортных средств, осуществляющих коммерческие перевозки, установленных, режимов труда и отдыха. При этом необходимо учитывать среднюю скорость и интенсивность транспортных потоков.	Отклонено.
12		Требования безопасности к процессам строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог (п. 12) практически отсутствуют. При этом представляется нецелесообразным устанавливать в данном пункте требования по обеспечению безопасности работ «на предприятиях дорожного строительства, в местах разработки месторождений местных строительных материалов»	Отклонено.
13.1 а)		В подпункте а) пункта 13.1 - необходимо установить требования по обязательному информированию пользователей дорог о введении «допустимых весовых и габаритных параметров транспортных средств»	Принято.
13		П. 13 - представляется целесообразным установить единые требования в странах Таможенного союза по: <ul style="list-style-type: none"> <li>• суммарной площади повреждений на 1000 м2;</li> </ul>	Принято к сведению

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• сроки устранения дефектов и. повреждений дорожного полотна;</li> <li>• ровности покрытия автомобильной дороги</li> <li>• сроки замены вышедшего из строя источника света светофора или электрического кабеля;</li> <li>• сроки замены поврежденных сигнальных столбиков и тумб;</li> <li>• сроки восстановления поврежденных ограждений;</li> <li>• сроки замены вышедшего из строя источника света искусственного освещения;</li> <li>• сроки восстановления поврежденной разметки и другим параметрам,</li> </ul>	
13.5 а)	В подпункт а) пункта 13.5 - после слов «категорий дорог скоростью» добавить слова «не были закрыты какими-либо препятствиями».	Принято к сведению
	В предлагаемом проекте Технического регламента отсутствует структурный элемент «Правила обращения на рынке или ввода в эксплуатацию». В соответствии с Рекомендациями по типовой структуре технического регламента Евразийского экономического сообщества, утвержденным Решением Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества от 27 октября 2006 г, № 321 в данном разделе технического регламента должны быть установлены положения» согласно которым продукция, на которую распространяется технический регламент, должна (за оплату или безвозмездно) размещаться на рынке или вводиться в эксплуатацию, если она соответствует настоящему техническому регламенту, а также другим техническим регламентам ЕврАзЭС, требования которых на нее распространяются, а также приводятся правила (условия) применения единого знака обращения продукции на рынке	Отклонено.
	В представленном виде Технический регламент не имеет практического смысла, поскольку он не выполняет основного его предназначения - установления единых требований к автомобильным дорогам на территории Таможенного союза, так как вместо конкретных нормативов, параметров, процессов и процедур приводится ссылка на то, что они должны быть установлены либо «актами технического регулирования и законодательствами государств Таможенного союза», либо «государственными уполномоченными органами по автомобильным дорогам государств Таможенного союза»	Отклонено.

Раздел II	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	<p>Необходимо уточнить термин «дорожное ограждение» в части фразы «исключения возможности падения пешеходов». Дорожное ограждение исключить такой возможности не может. Целесообразно изложить указанную фразу в контексте наименьшего риска возможности такой ситуации. Также необходимо уточнить, что означает фраза «наименьший риск». В действующей нормативной базе присутствует понятие «минимальный риск». Кроме этого в п.13 присутствует термин «ограждающие устройства». Необходимо согласовать указанные термины.</p>	Принято.
		<p>Из определения термина «дорожный светофор» необходимо исключить фразу «для обозначения опасных участков дорог». Светофор – это средство регулирования движения</p>	Принято.
		<p>Необходимо уточнить термин «дорожное сооружение». Дорожное сооружение необходимо не для пропуска автомобильной дороги, а для пропуска транспортных средств, пешеходов, животных в местах пересечения автомобильной дороги с препятствием (см. Федеральный закон - N 257-ФЗ). В случае, если мы сохраняем в рассматриваемом термине фразу «а также организации дорожного движения и обустройства дороги», то в терминах «дорожное ограждение», «светофор», «дорожная разметка» необходимо указывать, что они являются дорожными сооружениями. Соответственно требуют уточнения термины «технические средств организации движения», где присутствуют понятия «сооружение» и «искусственное сооружение».</p>	Принято.
		<p>В определении «крупногабаритные транспортные средства» фразу «...габариты которого по высоте, ширине или длине не превышают...» изложить в редакции «габариты которого по высоте, ширине или длине превышают...». Также в терминах «Крупногабаритное транспортное средство» и «тяжеловесное транспортное средство» необходимо удалить ссылку на межгосударственные стандарт (такая ссылка делает их обязательными для применения). Стандарты являются добровольными для применения документами.</p>	Принято.
		<p>В термине «объекты придорожного сервиса» после фразы «участников дорожного движения» целесообразно поставить вместо «,» союз «и», а также после слов «...находящиеся в полосе отвода автомобильной дороги» добавить фразу «либо в границах придорожных полос автомобильной дороги».</p>	Принято.

		<p>Определение термина «остаточный риск» целесообразно изложить в редакции ГОСТ Р 51898–2002 «Остаточный риск - риск, остающийся после предпринятых защитных мер».</p>	Принято.
		<p>Определение «приемка выполненных работ» целесообразно изложить в следующей редакции «- совокупность операций, по определению и оценке показателей качества принимаемого объекта либо его конструктивных элементов и определения их соответствия проектной документации». Также в термине “приемка выполненных работ” применено понятие “показатели качества принимаемого объекта”. Необходимо дать его определение.</p>	Принято.
		<p>Авторы замечанию предлагают ввести в текст технического регламента дополнительно более 10 терминов.</p>	Отклонено.
10.1		<p>Первый и второй абзац п.10.1 изложить в следующей редакции «В процессе инженерных изысканий должны быть собраны достоверные материалы о природно-климатических условиях района строительства и факторах техногенного воздействия на окружающую среду с прогнозом их изменения. Материалы топографо-геодезических, инженерно-геологических, гидрологических, экологических, а при необходимости и других видов изыскательских работ должны быть достаточными:...».</p>	Принято.
11.1		<p>П.11.1 требует редакции. Вопросы «учета исходных данных заказчика и требований задания на проектирования» регулируются договорным правом и не относятся к вопросам технического регулирования</p>	Отклонено.
11.2		<p>В п. 11.2: Подпункт а) необходимо уточнить, кем устанавливается «перспективный период».</p>	Принято к сведению.
		<p>В подпунктах б), в), г) требуют приведения к единообразию следующие соответствующие формулировки «на всех этапах жизненного цикла», «в течении срока службы автомобильной дороги», «в течении установленного жизненного цикла автомобильной дороги».</p>	Принято.

		Необходимо уточнить целесообразность пункта е), как не относящегося к вопросам безопасности. В противном случае не ясно, на что опираться проектировщику при реализации указанного пункта и что такое «обоснованный доступ». По сути, этот пункт позволяет госэкспертизе отказать в согласовании любого проекта.	Принято.
		Пункт и) требует доработки. Представленные формулировки «закономерно и плавное изменение», «резкое изменение условий движения», «предвидеть изменения» носят субъективный характер.	Принято.
11.3		Фраза подпункта а) «прокладывать трассу автодороги по участкам местности, где указанные риски отсутствуют...» противоречит первому абзацу п. 11.3 «...при проектировании в зонах, где невозможно исключить риски необходимо:...».	Принято.
		Также в подпункте а) необходимо сокращение «автодороги» изложить полностью.	Принято.
11.4 г)		В п. 11.4 подпункт г) изложить в следующей редакции «...г) от воздействия ветра и атмосферных осадков...».	Принято.
11.4 б)		В подпункте б) появляется новое понятие «заданный уровень обслуживания». Необходимо дать его определение	Принято.
11.4 г), е), л)		В подпунктах г), е), л) присутствуют субъективные формулировки «гармонично сочетаются», «зрительную ясность», «зрительную плавность», «удобства и комфортабельности движения», «достаточно большом», «по чистому и влажному». Подтверждение соответствия указанным требованиям при принятии альтернативных решений (к примеру, проектирование по евро нормам, стандарту организации) может вызвать затруднение.	Принято.
11.7		В п. 11.7 и п. 11. появляется новый классификационный признак дроги «дороги различного значения». Необходимо дать определение указанного понятия.	Принято.
		Текст подпункта а) необходимо согласовать с определением термина «обочина», в котором обочина предназначена для обеспечения устойчивости земляного полотна. В подпункте г) появляется термин «ремонтно-восстановительных работ».	Принято.
11.9		В п. 11.9 необходимо уточнить формулировку «за пределами линии	Принято.

	ограждений и иметь размеры, достаточные для размещения прогнозируемого количества автомобилей».	
11.14	В п.11.14 в подпункте а) дублируется слово «оврагов».	Принято.
11.19	В п. 11.19 фразу «объекты дорожного сервиса» согласовать с соответствующим термином, предложенным в разделе «Определения».	Принято.
11.23 е)	В подпункте е) п. 11.23 необходимо уточнить фразу «устройства и средства безопасности пользователей тоннелей». Скорее всего имелось ввиду «устройства и средства безопасности для обеспечения безопасности пользователей». Указанные в данном пункте «таблички и указатели» имеют стандартизированное название «Знаки безопасности».	Принято.
11.24 ж) 11.25	В подпункте ж) п. 11.24, а также п. 11.25 присутствует субъективное понятие «при высокой интенсивности». Необходимо по возможности дать численное значение указанного термина.	Принято.
11.27	В п. 11.27 необходимо уточнить о каких специализированных системах охраны и безопасности идет речь. В п. 13.4 предложена «система управления, комплексом инженерной защиты от несанкционированного доступа в притоннельные сооружения, обнаружения и извещения о пожаре, противо дымной защиты и автоматизированного пожаротушения».	Принято.
12 б)	В подпункте б) п. 12 безопасность дорожных (строительных) работ должна обеспечиваться не только в пределах полосы отвода, а в целом при производстве работ. По тексту регламента присутствует несколько интерпретаций термина «дорожные работы»: «дорожно-строительных работ» (п. 19), дорожных работ (п 13.9, 13.5).	Принято.
13.1 б)	В п. 13.1 подпункте б) предлагается «защитить от рисков». От рисков не защищают, защищают от опасностей.	Принято.
13.1 г)	В п. 13.1 подпункте г) предлагается обеспечить «доступность информации о возможных остаточных рисках». Необходимо уточнить, как оценить указанный риск и форму «доступности» (электронная и др.) о возможных остаточных рисках.	Отклонено.
13.5	Необходимо переработать формулировки, носящие субъективный характер «штатные условия эксплуатации», «быть чистой, без повреждений,	Принято.

		затрудняющих их восприятие», «трудно различима», «легко воспринимались», «штатных условиях», и др	
13.5		В подпункте а) фразу «к уменьшению габаритных размеров автомобильных дорог и сооружений на них» изложить в редакции «к уменьшению габаритов приближения автомобильных дорог и дорожных сооружений на них».	Принято.
13.10		В последнем абзаце п. 13.10 необходимо удалить фразу «различного назначения».	Принято.
14		Рассмотреть необходимость п. 14 (включая подпункты 14.1-14.5) технического регламента. Содержащиеся в нем требования будут содержаться в другом техническом регламенте ЕвразЭС в области зданий и сооружений, распространяющемся, в том числе и на строительные материалы	Принято к сведению
14.6		П. 14.6 потребует уточнения в части указания вместо «настоящего технического регламента» - «технического регламента в области обеспечения безопасности строительных материалов».	Отклонено.
16, 17, 20, 23		Из пунктов 16, 17, 20, 23 необходимо удалить процедуру проведение экспертизы проектной документации на соответствие «межгосударственным стандартам», поскольку они являются добровольными для применения	Принято.
		По тексту регламента необходимо уточнить терминологию: «дорожно-эксплуатационная организация» или «эксплуатационная организация».	Принято.
20		В п. 20 слова «государственная приемочная комиссия» заменить на слова «приемочная комиссия».	Принято.
23		В п. 23 предлагается проведение полного перечня испытаний материалов и изделий, в то же время в ряде случаев при наличии документов подтверждающих соответствие таких материалов требованиям регламента такие испытания не нужны. Целесообразно ограничить такое требование.	Отклонено.
		В п. 23 третий и четвертый абзац необходимо удалить, поскольку формы подтверждения соответствия материалов, будут определены другим регламентом.	Отклонено.
		В техническом регламенте отсутствуют требования к обеспечению энергоэффективности, ресурсосбережению, а также требования к этапу жизненного цикла «утилизация».	Принято.

	<p>Некоммерческое партнерство дорожных проектных организаций РОДОС Письмо б/н от 05.06.11.</p>	<p>1. В настоящее время большая часть вопросов входящих в сферу регулирования проекта технического регламента "Безопасность автомобильных дорог" Евразийского экономического сообщества уже регулируется следующими международными соглашениями участниками, которых являются Россия, Казахстан и республика Беларусь (за исключением Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог).</p> <p>1) Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) ЕЭК ООН совершенное в Женеве 15 ноября 1975 года. Приложение 2 Условия, которым должны отвечать международные автомагистрали.</p> <p>2) Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог ЭСКАТО ООН, совершенное в Бангкоке в 2004 году. Приложение II. Классификация и нормы проектирования сети азиатских автомобильных дорог.</p> <p>3) Конвенция о дорожном движении ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 г. (с поправками);</p> <p>4) Конвенция о дорожных знаках и сигналах ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 г.</p> <p>5) Протокол от 11 сентября 1998 г. "Протокол о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств" Приложение 2, Общие требования, которым должны отвечать международные автомобильные дороги СНГ.</p> <p>6) Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств, Минск, 4 июля 1999 года</p> <p>Кроме этого Российской Федерацией 10 мая 2005 года в Москве Президентом России В.Путиным, Премьер-министром Люксембурга Ж.-К.Юнкером, Председателем Комиссии Европейских сообществ Ж.М.Дурау-Баррозу и Верховным представителем ЕС по внешней политике и безопасности Х.Соланой утверждена «Дорожная карта» по общему экономическому пространству, одной из целей которой является разработка гармонизированных и совместимых стандартов, регламентов и процедур оценки соответствия товаров там, где это целесообразно, в т.ч. путем развития интенсивного</p>	<p>Принято.</p>
--	--	---	-----------------

		<p>диалога в области регулирования и сотрудничества между компетентными учреждениями, укрепления институциональных возможностей.</p> <p>Применительно к настоящему проекту технического регламента это означает гармонизацию требований с Директивой Совета (89/106/СЕЕ/ ЕЭС) от 21 декабря 1988 г. относящихся к сближению законодательных, регламентирующих и административных норм государств-членов, относительно строительных изделий.</p> <p>При таком обилии уже имеющихся требований к автомобильным дорогам возможны два принципиально возможных варианта подготовки проекта технического регламента.</p> <p>1. В соответствии с частью 4, статьи 5 Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации использовать в качестве основы для разработки технического регламента перечисленные выше международные акты продублировав фактически содержащиеся в них требования, гармонизировав эти требования с требованиями указанной Европейской директивой.</p> <p>2. Не дублировать требований уже подписанных и действующих международных актов за исключением случаев, когда с учетом особенностей государств таможенного союза эти требования становятся неприемлемыми. В этом случае текст регламента может быть достаточно коротким и содержать указание о том, что Таможенного государства союза в целях обеспечения на таможенной территории Таможенного союза защиты жизни и (или) здоровья человека, имущества, окружающей среды, жизни и (или) здоровья животных и растений, а также в целях обеспечения энергетической эффективности и ресурсосбережения должны руководствоваться требованиями следующих международных соглашений и требованиями настоящего технического регламента.</p> <p>Последний вариант, обладающий большей гибкостью, может быть более предпочтительным.</p>	
		<p>Предисловие следует исключить. Такой раздел не предусматривается в документах такого рода. Кроме этого настоящий технический регламент, не</p>	<p>Отклонено.</p>

		<p>может обеспечивать формирование единого экономического пространства, в лучшем случае речь может идти о едином транспортном пространстве и не может быть разработан на основании Соглашения об основах гармонизации технических регламентов государств-членов Евразийского экономического сообщества от 24 марта 2005 г. и Соглашения о проведении согласованной политики в области технического регулирования, санитарных и фитосанитарных мер от 25 января 2008 г, он должен учитывать требования этих документов.</p>	
		<p>Текст проекта регламента не систематизирован и не структурирован, что затрудняет его восприятие. Это, прежде всего, касается систематизации основных требований к безопасности изложенных в п.17.2, Поэтому в тексте должны быть четко указано выполнение, каких требований безопасности он обеспечивает, включая: механическую безопасность, безопасность при пожаре, безопасность прилегающих территорий и окружающей среды, безопасность использования и эксплуатации, экономию энергии. Кроме этого следует систематизировать требования, к конструктивным элементам дороги включая саму дорогу, искусственные дорожные сооружения, защитные дорожные сооружения, элементы обустройства и геометрические элементы дороги. При этом необходимо исключить повторы, содержащиеся в требованиях к сооружениям и к их эксплуатации</p>	<p>Принято.</p>
		<p>Подготовка проекта технического регламента в условиях не гармонизированного законодательства государств членов Таможенного союза представляется весьма сложной задачей. Одним из главных “камней преткновения” является отсутствие единой терминологии. Без единой терминологии говорить о гармонизации невозможно. Ниже в таблице приводятся основные понятия терминов, согласно законодательству стран участниц Таможенного Союза и государств-членов ЕС. Хотелось особо обратить внимание на принципиальные различия в толковании таких понятий как технический регламент. Не мене существенным является различные наименования и понятия касающихся базовых документов в области стандартизации. Это, прежде всего “свод правил” в России “технические кодексы установившейся практики” в республике Беларусь, “строительные кодексы” в странах ЕС. Такая путаница, связанная с существенными</p>	<p>Принято к сведению.</p>

		<p>недостатками отечественного закона “О техническом регулировании” значительно усложняет подготовку проекта технического регламента. Это, прежде всего, касается вопросов связанных с оценкой соответствия, где остается не ясным, чему все-таки должны соответствовать автомобильные дороги - сводам правил, техническим кодексам установившейся практики или техническим условиям как это установлено в странах ЕС. Но главное конечно не в наименованиях понятий, а в их толковании.</p>	
Раздел I п. 1		<p>Пункт 1 изложить в редакции: “ Настоящий технический регламент принимается в целях гармонизации на территории Таможенного союза требований к автомобильным дорогам и расположенным на них сооружениям и обеспечения защиты жизни и здоровья граждан, имущества физически и юридических лиц, охраны окружающей среды, энергосбережения и формирование единой дорожной сети государств участниц таможенного союза и устранения необоснованных ограничений при перевозке грузов и пассажиров по автомобильным дорогам.</p>	Отклонено.
2		<p>Пункт 2 проекта регламента не содержит исчерпывающий перечень минимально необходимых требований к безопасности автомобильных дорог, а приведенные в предисловии ссылки на международные акты не полные. Пункт 2 изложить в редакции: « Настоящий технический регламент устанавливает минимально необходимые требования к безопасности автомобильных дорог, которые должны учитываться при проектировании, строительстве (реконструкции), обустройстве, ремонте, эксплуатации и использовании автомобильных дорог, включая требования:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>механической прочности и долговечности;</li> <li>безопасности геометрических элементов дороги для дорожного движения;</li> <li>безопасности в случае пожара;</li> <li>безопасности при использовании и эксплуатации;</li> <li>безопасность прилегающих территорий и окружающей среды;</li> <li>экономии энергии.</li> </ul> <p>В качестве основы для подготовки требований технического регламента использованы полностью или частично положения Европейского соглашения о</p>	Отклонено.

3 5	<p>международных автомагистралях (СМА) ЕЭК ООН, Женева, 15 ноября 1975 года, Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог ЭСКАТО ООН, совершенное в Бангкоке в 2004 году;</p> <p>Конвенции о дорожном движении ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 г. (с поправками); Конвенции о дорожных знаках и сигналах ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 г. Протокола от 11 сентября 1998 г. "Протокол о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств"; Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств, Минск, 4 июля 1999 года.</p> <p>Требования настоящего технического регламента гармонизированы с требованиями Европейских директив в части касающейся основных требований к безопасности строительной продукции”</p>	
	<p>Пункт 3 исключить.</p>	Отклонено.
	<p>По пункту 5.Требования к регулированию процесса проектирования (включая изыскания) следует исключить как избыточное. Частью 3 статьи 4 Соглашением о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации не предусмотрено устанавливать требования к процессу проектирования (включая изыскания) в технических регламентах Таможенного союза.</p> <p>В данном случае вполне достаточно устанавливать обязательные требования к самому проекту, который является конечным продуктом проектирования. Тем более что вряд ли вообще можно установить обязательные требования к такому творческому процессу, как проектирование который “представляет собой последовательно сменяющиеся друг друга стадии, которые обеспечивают проработку проектных решений с все большей детализацией до своего логического завершения проектирования объекта его строительством”.</p> <p>Вместе с тем объектом технического регулирования должны быть дорожно-строительные материалы, изделия и конструкции. Именно эти объекты, а не дороги будут объектами обращения на рынке и именно для этого</p>	Отклонено.

		<p>согласно мировой практике создаются технические регламенты.</p> <p>Содержащиеся в техническом регламента требования, в части касающейся геометрических элементов автомобильных дорог и целый ряд других требований не могут быть применены к существующим автомобильным дорогам быть достигнуты при ремонте дорог. Поэтому в этих случаях, требования регламента следует распространить на вновь построенные и реконструированные автомобильные дороги, в остальных случаях на все дороги находящиеся в эксплуатации.</p> <p>Кроме этого в данном пункте необходимо, дополнить понятие автомобильная дорога дорожными сооружениями, являющиеся ее технологической частью, включая защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог. Требования к процессу проектирования следует исключить как избыточное, т.к. запроектированная дорога в любом случае должна отвечать минимально необходимым требованиям, установленным техническим регламентом, поэтому обязательные требования безопасности должны устанавливаться к самой дороги или в отдельных случаях к проекту</p> <p>С учетом изложенного, текст п. 5. следует изложить в редакции:</p> <p>“ Объектами технического регулирования в настоящем техническом регламенте являются вновь строящиеся, реконструируемые, капитально ремонтируемые и эксплуатируемые автомобильные дороги, дорожные сооружения, а так же используемые при строительстве, ремонте и содержании дорог дорожно-строительные и дорожно - эксплуатационные материалы, изделия и конструкции для строительства и ремонта дорог и дорожных сооружений.</p> <p>Требования технического регламента распространяются на автомобильные дороги расположенные на застроенных и не застроенных территориях.</p> <p>Требования, касающиеся геометрических элементов обязательны только для вновь построенных и реконструируемых дорог.</p> <p>Государства члены Таможенного союза должны предпринимать меры</p>	
--	--	---	--

6		<p>приведения в соответствии с требованиями настоящего регламента всех находящихся в эксплуатации автомобильных дорог”.</p>	
		<p>По пункту 6. Термин “технические требования” следует заменить на “минимально необходимые требования”. Кроме этого необходимо уточнить пределы гармонизации требований. Учитывая, что главной целью разработки настоящего технического регламента является создание обязательных требований к автомобильным дорогам с целью формирования единого транспортного пространства, имеет смысл не распространять действия настоящего регламента на местные автомобильные дороги и улично-дорожную сеть городов и населенных пунктов. При столь существенном различии дорог в казахском ауле и деревеньки в Сибирской глубинке вряд ли есть необходимость создания единых требований</p> <p>Это существенно упростить текст регламента, учитывая существенные различия в требованиях к магистральным и местным дорогам.</p> <p>Поэтому последний абзац п.6 следует изложить в редакции: “Требования настоящего технического регламента не распространяются на местные автомобильные дороги государств участников таможенного союза, а так же улично-дорожную сеть городов и населенных пунктов”.</p> <p>1.6 По пункту 7. Пункт 7 следует исключить, т.к. дороги не могут идентифицироваться по классам и категориям, которые должны устанавливаться при проектировании на основании данных об интенсивности дорожного движения, функционального назначения дороги и её места в составе дорожной сети. Такая идентификация в проекте регламента вообще не имеет смысла т.к. требования регламента не привязаны к категориям дорог. Приведена в приложении 1 идентификация автомобильных дорог по их техническим классам и категориям не является как таковой идентификацией, а является классификацией. Вместе с тем автомобильная дорога сложное и комплексное сооружение включающее множество конструктивных элементов и сооружений, являющихся её технологической частью. Вместе с тем, в проекте технического регламента четко не оговорена сфера его правового регулирования применительно к понятию автомобильная дорога, которое в</p>	<p>Принято к сведению.</p>

		<p>тексте не раскрыто. Это делает невозможным идентификацию объектов и отнесений их к объектам регулируемым настоящим регламентом.</p>	
<p>Раздел II</p>		<p>В разделе 2 “Определения” под автомобильной дорогой понимается – инженерно-строительное сооружение для движения по нему автомобильных и иных наземных транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и (или) грузов. Такая формулировка не дает четкого ответа, какие именно сооружения и обустройства относятся к дороге.</p> <p>Поэтому раздел I “Общие положения” следует дополнить пунктом следующего содержания: “ Автомобильная дорога включает в себя: земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, в том числе:</p> <p>защитные дорожные сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства, и другие подобные сооружения;</p> <p>искусственные дорожные сооружения, включающие мосты, путепроводы, эстакады, тоннели и другие подобные сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения.</p> <p>элементы обустройства автомобильных дорог, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного</p>	<p>Отклонено.</p>

		сервиса”.	
		<p>2.2. Термин «дорожное движение» исключить. В данном понимании этот термин в тексте не используется.</p> <p>2.3 Термин «заказчик» исключить. В предлагаемой редакции текста регламента он не используется.</p> <p>2.4 Термин «инженерные изыскания» исключить. В предлагаемой редакции текста регламента он не используется.</p> <p>2.5 Термин «исполнительная документация» исключить. В предлагаемой редакции текста регламента он не используется.</p> <p>2.6 Термин «капитальный ремонт автомобильной дороги» исключить. В предлагаемой редакции текста регламента он не используется.</p> <p>2.7 Термин «категория автомобильной дороги» исключить. См термин «техническая классификация автомобильных дорог»</p> <p>2.8 Термин «приемка выполненных работ» исключить. В предлагаемой редакции текста регламента он не используется.</p> <p>2.9 Термин проектирование автомобильной дороги изложить в редакции: “ «проектирование автомобильной дороги» процесс представляет собой последовательно сменяющие друг друга стадии, которые обеспечивают проработку проектных решений с все большей детализацией до логического завершения проектирования объекта его строительством ”.</p> <p>2.10 Термин «подрядчик» исключить. В предлагаемой редакции текста регламента он не используется.</p> <p>2.11 Термин «предпроектная документация» исключить. В предлагаемой редакции текста регламента он не используется.</p> <p>2.12 Термин «строительство автомобильной дороги» изложить в редакции: “ строительство автомобильной дороги – создание автомобильной дороги”</p> <p>2.13 Термин «строительный контроль» исключить. В предлагаемой редакции текста регламента он не используется.</p>	Принято частично.
		<p>Дополнить раздел II проекта технического регламента следующими терминами:  Декларирование соответствия - <b>форма подтверждения изготовителем</b></p>	Отклонено.

		<p><b>(уполномоченным изготовителем лицом, поставщиком, продавцом) соответствия выпускаемой в обращение продукции требованиям технических регламентов Таможенного союза;</b></p> <p><b>Зоны переплетения потоков</b> - участки дороги, на которых траектории автомобилей съезжающих и въезжающих на основные полосы движения с близко расположенных точек доступа пересекают друг друга.</p> <p><b>Коэффициент загрузки автомобильной дороги</b> - отношение фактической интенсивности движения, по автомобильной дороге, приведенной к легкому автомобилю к пропускной способности за заданный промежуток времени</p> <p><b>Переходно-скоростная полоса</b> - дополнительная полоса движения, включая участок уширения (сужения) предназначенная для ускорения или замедления движения транспортных средств въезжающих или съезжающих с основных транзитных полос движения автомобильной дороги.</p> <p><b>Пропускная способность</b> – максимальное количество транспортных средств, которое может проследовать по заданному числу полос движения за заданный промежуток времени, а нормальных дорожных условиях.</p> <p>Сертификация - <b>форма обязательного подтверждения органом по сертификации соответствия выпускаемой в обращение продукции требованиям технических регламентов Таможенного союза;</b></p> <p><b>Придорожные полосы автомобильной дороги</b> - территории, которые прилегают с обеих сторон к полосе отвода автомобильной дороги и в границах которых устанавливается особый режим использования земельных участков (частей земельных участков), в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, содержания автомобильной дороги, ее сохранности с учетом перспектив развития автомобильной дороги;</p> <p><b>Расстояние видимости при обгоне</b> - минимальное расстояние видимости до встречного автомобиля, движущегося с проектной скоростью до</p>	
--	--	---	--

	<p>начала маневра обгона, необходимое водителю для безопасного совершения маневра обгона;</p> <p><b>Расстояние видимости остановки</b> – расстояние, необходимое водителю, управляющему автомобилем с заданной скоростью для остановки автомобиля при обнаружении видимого объекта на проезжей части дороги, включая расстояние, пройденное за время осмысления, время реагирования, а также тормозного пути;</p> <p><b>Расчетная скорость</b> - скорость, для определения геометрических характеристик автомобильной дороги, при которых отсутствует недопустимый риск дорожно-транспортного происшествия (безопасности дорожного движения);</p> <p><b>Фактическая скорость движения</b> – скорость движения транспортно потока 85 процентной обеспеченности на участке автомобильной дороги с реальными геометрическими характеристиками;</p>	
9, 10	Текст п. 9 и 10 следует исключить т.к. он дублирует содержание п. 2.	Отклонено.
11	<p>П.11 следует исключить. Достаточно установить обязательные требования непосредственно к дороге и её проекту. Это будет достаточным условием. Это основной принцип современного подхода к нормированию. При этом следует отметить, что в отличие от российского закона “О техническом регулировании” часть 3 статьи 4 Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации не предусматривает установление обязательных требования к процессу изысканий в технических регламентах Таможенного союза.</p> <p>В данном случае вполне достаточно устанавливать обязательные требования к самому проекту, который является конечным продуктом проектирования. Тем более что вряд ли вообще можно установить обязательные требования к такому творческому процессу как проектирование, который “представляет собой последовательно сменяющиеся друг друга стадии, которые обеспечивают проработку проектных решений с все большей детализацией до своего логического завершения проектирования объекта его</p>	Безопасность автомобильных дорог закладывается именно на этапе проектирования.

		строительством”	
12 и 12.1		Пункты 12 и 12.1 следует исключить.	Отклонено.
12.2		Текст п.12.2 следует изложить в редакции: «Проект автомобильной дороги и (или) дорожных сооружений должен обеспечивать безопасный пропуск существующих и перспективных транспортных потоков прогнозируемых на 20 летний период, (с предполагаемой даты утверждения проекта), долговечность и безопасности автомобильной дороги в течение установленного срока службы, экономию затрат на эксплуатацию дороги, а также соблюдение требований законодательства государств Единого экономического пространства в области эстетических и экологических требований, требований к сохранности памятников истории и архитектуры”. Остальные требования, содержащиеся в этом пункте, следует отнести не к проектированию, а к самой дороге, тем более что они должны быть обеспечены и в процессе её эксплуатации. Подпункты а) – к)– исключить. Дополнить п. 12.2 абзацем следующего содержания: «Автомобильная дорога должна располагаться на безопасном расстоянии до взрывоопасных и пожароопасных объектов, опасных производственных объектов, а так же вне пределов охранных зон установленных до расположенных рядом с ней объектов и не создавать недопустимого риска жизни и здоровью людей, имуществу физических и юридических лиц, охране окружающей среды, жизни или здоровью животных и растений».	Принято частично.
12.3		Пункт 12.3. изложить в редакции: “Механическая прочность и долговечность автомобильной дороги должна обеспечиваться в период строительства и всего расчетного срока службы.  Автомобильные дороги и их конструктивные элементы, являющиеся их технологической частью должны обладать прочностью и устойчивостью, чтобы в процессе их строительства и эксплуатации не возникало угрозы причинения вреда жизни или здоровью людей, имуществу физических или юридических лиц, имуществу, окружающей среде, жизни и здоровью животных и растений в результате:	Отклонено.

		<p>1) разрушения отдельных несущих строительных конструкций или их частей;</p> <p>2) разрушения всей дороги или её части;</p> <p>3) деформации недопустимой величины земляного полотна, строительных конструкций, основания дорожных сооружений и геологических массивов прилегающей территории;</p> <p>4) повреждения части автомобильной дороги или дорожного сооружения, в результате деформации, перемещений либо потери устойчивости несущих строительных конструкций, в том числе отклонений от вертикальности.</p> <p>5) разрушений и деформаций, вызванных воздействием водного потока, колебаний недопустимой величины, воздействиям опасных природных процессов и явлений, техногенных воздействий и других факторов.</p> <p>Строительные материалы и изделия, используемые для строительства и ремонта дороги, которые в целом или по частям должны позволять сооружать дорожные объекты с соблюдением минимальных требований установленных настоящим техническим регламентом к автомобильной дороге в пределах расчетного срока службы при условии нормального содержания в любых климатических и природных условиях государств участников Таможенного союза”.</p>	
12.5		<p>Текст пункта 12.5 следует перенести в п.12.3 и изложить в редакции: “Автомобильные дороги государств - членов таможенного союза, по которым осуществляются перевозки между государствами членами, должны обеспечивать без ограничений пропуск современных серийно выпускаемых транспортных средств.</p> <p>Проектные нагрузки на автомобильные дороги и дорожные сооружения должны назначаться с учетом перспективного роста массы и осевой массы тяжелых транспортных средств. В качестве минимальной проектной нагрузки для магистральных автомобильных дорог по которым осуществляются международные перевозки государств-членов таможенного союза следует</p>	Отклонено.

		<p>принимать нагрузки, обеспечивающие безопасный пропуск грузов соответствующих международному стандарту HS 20-44, создаваемой при полной загрузке прицепа.</p> <p>Перечень магистральных дорог, по которым осуществляются международные перевозки государств-членов таможенного союза, определяется соглашением государств участников Таможенного союза.”</p>	
12.4, 12.6, 12.7		<p>По пункту 12. 4. следует исключить, т.к. содержащиеся в нем требования с одной стороны избыточны, а с другой стороны дублируют требования, сформулированные в п. 12.3 в более общем виде.</p> <p>По пункту 12. 6. Пункт 12.6 изложить в редакции: “Геометрические элементы автомобильной дороги должны отвечать требованиям настоящего технического регламента и обеспечивать при заданной расчетной скорости безопасный и беззаторный пропуск существующих и перспективных транспортных потоков”.</p> <p>По пункту 12. 7. Пункт 12.7 привести в соответствие с разделом III.2 <u>План и продольный профиль</u> Приложения 2 к СМА изложив его в редакции: “Элементы плана и продольного профиля должны определяться исходя из расчетной скорости движения транспортных средств, принятой для данной автомобильной дороги.</p> <p>Допустимый диапазон расчетных скоростей, обеспечивающий заданный уровень обслуживания должен устанавливаться дифференцированно для каждой категории автомобильной дороги.</p> <p>Расчетную скорость свыше 100 км/ч следует принимать лишь при наличии отдельных проезжих частей и при устройстве всех пересечений в разных уровнях.</p> <p>Значения расчетных скоростей на смежных участках автомобильных дорог не должны отличаться, более чем на 20 %, при этом переход с одной расчетной скорости проектируемой автомобильной дороги на другую должен осуществляться постепенно, таким образом, чтобы водитель мог легко его предвидеть.</p> <p>План и продольный профиль автомобильной дороги должны сочетаться</p>	Отклонено.

		<p>таким образом, чтобы водитель мог видеть трассу без особых разрывов и предвидеть возможные изменения дорожной ситуации и ясно различать характерные места, требующие повышенного внимания при вождении (перекрестки, въезды и съезды в местах развязок, примыкания, автобусные остановки, пешеходные переходы, железнодорожные переезды, участки трассы с малыми радиусами кривых в плане или с большими продольными уклонами).</p> <p>Трасса проектируемой автодороги в пространстве должна проектироваться как плавная пространственная линия, в которой соразмерно сочетаются прямые и кривые, горизонтальные участки и продольные уклоны.</p> <p>Сочетания элементов трассы в плане и продольном профиле, должно обеспечивать необходимое соотношение видимых элементов дороги, при этом должны быть исключены сочетания элементов плана и продольного профиля, которые могут вызвать ошибочные действия водителей и привести к зрительным иллюзиям, что может стать причиной дорожно-транспортного происшествия.</p> <p>Минимальные значения параметров плана и продольного профиля устанавливаются на основе условий характеризующих большинство участников дорожного движения, и учитывать время реакции водителя, коэффициент трения, высоту расположения глаз водителя.</p> <p>Радиусы горизонтальных кривых, должны определяться исходя из условия обеспечения устойчивости автомобиля на повороте при движении с расчетной скоростью</p> <p>Элементы плана и продольного профиля должны сочетаться таким образом, чтобы фактическая скорость движения (соответствующая скорости транспортного потока 85 процентной обеспеченности) на смежных участках отличалась не более чем на 10 процентов</p> <p>Концепция «расчетной скорости» не должна применяться при проектировании автомобильных дорог, проходящих по пересеченной местности.</p>	
12.8		По пункту 12. 8. дополнить требованиями, содержащимися в разделе III.2.2 <u>Условия видимости</u> Приложения 2 к СМА изложив его в редакции: “ На	Отклонено.

		<p>всем протяжении автомобильной дороги должно быть обеспечено расчетное расстояние видимости остановки, которое должно гарантировать возможность совершения водителем безопасного маневра, исключающего дорожно-транспортное происшествие, при возникновении на дороге неординарной ситуации.</p> <p>На дорогах с двух полосным движением минимальное расстояние видимости, необходимое для осуществления обгона, должно обеспечиваться на возможно большем протяжении дороги и распределяться по возможности равномернее по ее длине.</p> <p>При недостаточной видимости на дорогах с одной проезжей частью для движения в двух направлениях следует создавать участки для обгона или временные уширения дороги.</p> <p>Участки двух полосных автомобильных дорог, на которых невозможно обеспечивать минимальное расстояние видимости, необходимое для осуществления обгона должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками и разметкой.</p>	
12.9		<p>Пункт 12. 9 дополнить требованиями, изложенными в разделах III.3 <u>Поперечный профиль дороги</u> и III.3.1 <u>Количество и ширина полос движения</u> приложения 2 к СМА изложив его в редакции:</p> <p>“ Поперечный профиль дороги должен соответствовать существующей или прогнозируемой интенсивности движения при заданном уровне обслуживания и обеспечении надлежащей безопасности участников дорожного движения. Выбор количества полос движения должен производиться с учетом существующей или прогнозируемой интенсивности движения и принятого коэффициента загрузки с учетом функционального назначения дороги.</p> <p>На участках дорог с большими уклонами, в случаях, когда количество и скорость медленно движущихся транспортных средств, приводят к недопустимому снижению уровня обслуживания, следует предусматривать дополнительные полосы движения“</p>	Отклонено.

12.10		<p>Пункт 12.10 изложить в редакции: “ Обочины следует устраивать на всех автомобильных дорогах, и они должны включать краевую полосу, укрепленную и не укрепленную часть обочины, так же в необходимых случаях полосу безопасности.</p> <p>Минимальная ширина обочины должна:</p> <p>а) обеспечивать создание пространства, позволяющего избежать или снизить тяжесть последствия дорожно-транспортных происшествий;</p> <p>б) способствовать снижению, утомляемости и нагрузки водителя, за счет создания ощущения открытости;</p> <p>в) приниматься в зависимости от функционального назначения автомобильной дороги, её категории, расчетной скорости движения и назначения самой обочины ”</p>	Принято частично.
12.12 12.13 12.14		<p>Пункт 12.12 изложить в редакции:</p> <p>“Разделительная полоса должна устраиваться в случаях, когда существует недопустимый риск выезда транспортного средства на встречную полосу движения и снижения риска лобового столкновения, за счет разделения встречных транспортных потоков. В зависимости от класса и категории автомобильной дороги на разделительной полосе может устанавливаться дорожное ограждение. Разделительная полоса должна быть видна в дневное и ночное время”.</p> <p>Пункты 12.13 и 12.14 изложить в редакции: “Покрытие проезжей части автомобильных дорог должно иметь показатели ровности и сцепления колеса с покрытием, обеспечивающими безопасное движение по автомобильной дороге транспортных средств с расчетными скоростями”. Поперечный уклон проезжей части должен быть достаточным для обеспечения стока поверхностных вод и исключения образования на поверхности дорожного покрытия слоя стекаемой воды толщиной, способной вызвать эффект аквапланирования.</p>	Принято частично.

Раздел III		<p>Дополнить раздел III. проекта технического регламента требованиями безопасности при устройстве пересечений и примыканий в следующей редакции: “ Система транспортных развязок и пересечений на всем протяжении дороги должна составлять единое целое как с точки зрения их расположения и расстояния между ними, так и с точки зрения выбора их конфигурации и сводить до минимума риск возникновения аварийных ситуаций, в особенности в зонах переплетения транспортных потоков.</p> <p>Число пресечений и примыканий особенно на автомагистралях и скоростных дорогах должно быть по возможности минимальным. Минимальные расстояния между пересечениями и любыми другими точками доступа на автомобильную дорогу должны быть больше длин переплетения транспортных потоков, въезжающих и съезжающих с автомобильной дороги. Длина минимальной зоны переплетения транспортных потоков должна определяться с учетом расчетной скорости движения и уровня загрузки дороги и интенсивности транспортных потоков, въезжающих и съезжающих с дороги.</p> <p>Тип пересечений автомобильных дорог должен устанавливаться с учетом класса и категорий пересекаемых дорог.</p> <p>В зависимости от интенсивности движения, экономической целесообразности и возможного риска возникновения ДТП пересечения автомобильных дорог следует устраивать в одном или разных уровнях.</p> <p>На автомагистралях и скоростных автомобильных дорогах все пересечения должны бать в разных уровнях.</p> <p>Выбор типа пересечения и его планировочного решения должно обеспечить безопасность движения и его пропускную способность на основании оценки рисков дорожно-транспортных происшествий и расчетов пропускной способности дороги.</p>	Принято к сведению.

Элементы планировочного решения пересечения в одном уровне (количество и ширины полос проезжей части, направляющие островки и разделительные полосы, радиусы закруглений, переходно-скоростные полосы) должны определяться с учетом интенсивности и состава движения.

Проектирование пересечений со светофорным регулированием за пределами населенных пунктов может осуществляться только в местах с обеспеченным расчетным расстоянием видимости и их зрительного восприятия водителем, исключая недопустимый риск возникновения каких-либо опасностей для участников дорожного движения.

На пересечениях и примыканиях в одном уровне, при недостаточной пропускной способности следует устраивать дополнительные полосы. Длина дополнительных полос должна определяться расчетом, с учетом расчетной скорости и интенсивности движения и быть достаточной для размещения на них возможных очередей автомобилей, выполняющих маневры на пересечении.

Примыкающие к автомобильным дорогам общего пользования автомобильные дороги, подъезды, съезды должны иметь твердое покрытие, на участках, длина которых будет исключать перенос на дорогу пыли и грязи с дорог, не имеющих покрытия.

Тип пересечения в разных уровнях при проектировании должен выбираться в зависимости от интенсивности движения транзитного и поворачивающего направлений движения и условий рельефа и возможного наличия пунктов сбора дорожной пошлины. При этом обязательным условием должно быть обеспечение пропускной способности и исключение образования заторов движения по всем направлениям движения.

Конфигурация развязки выбирается исходя из упрощения пересечения и обеспечения однородности характеристик дороги, позволяющих осуществлять каждый раз аналогичные маневры даже на развязках различного типа.

Расчетные скорости для съездов пересечений в разных уровнях должны выбираться в зависимости от категорий пересекающихся дорог. Они должны обеспечивать безопасность движения и пропускную способность съездов. В стесненных условиях при наличии расчетов, устанавливающих достаточность пропускной способности, расчетные скорости съездов могут быть снижены. Безопасность движения в этом случае должна обеспечиваться за счет большей длины переходно-скоростных полос.

Параметры геометрических элементов съездов пересечений в разных уровнях должны устанавливаться, исходя из обеспечения безопасности дорожного движения и пропускной способности пересечения по всем направлениям движения, с учетом интенсивности и состава транспортного потока и местных условий.

Пропускная способность съездов пересечений в разных уровнях должна устанавливаться расчетом, с учетом геометрии съезда и интенсивности движения главной дороги (дороги, к которой примыкает съезд). При любых планировочных решениях съездов должен быть обеспечен свободный (без образования заторов на съезде и пересекающей дороге) выход со съезда.

В случаях, когда две проезжие части сливаются в одну, слияние двух потоков должно происходить безопасно и без значительного снижения скорости движения транспортных средств.

Для этого:

а) транспортные средства не основного потока движения должны предпочтительно вливаться в основной поток справа;

б) водитель транспортного средства, которое должно войти в поток других транспортных средств, должен хорошо видеть другую проезжую часть перед местом слияния или после него. Вхождение в основной поток в случае необходимости по полосе ускорения не должно приводить к заметному снижению скорости основного потока в случае сокращения общего числа

		<p>сливающихся полос движения такое сокращение следует обеспечить на достаточном расстоянии до места их слияния.</p>	
		<p>Дополнить раздел III. проекта технического регламента пунктом следующего содержания, устанавливающим требования безопасности при пресечении дорогой подземными инженерными коммуникациями:</p> <p>“ Пересечения автомобильных дорог с железными дорогами следует устраивать вне пределов станций и путей маневрового движения, преимущественно на прямых участках пересекающихся дорог. Пересечения автомобильных дорог I-III категорий с железными дорогами следует проектировать в разных уровнях.</p> <p>В случаях, когда не обеспечены минимальные нормы видимости для остановки и при пересечении магистральных железных дорог с тремя и более главными железнодорожными путями, а так же на участках железных дорог со скоростным движением пересечения автомобильных дорог всех технических категорий должны устраиваться в разных уровнях.</p> <p>Путепроводы над железнодорожными путями должны обеспечивать габариты приближения, обеспечивающие безопасное движение подвижного состава и видимость пути и сигналов, требуемую по условиям безопасности движения поездов.</p> <p>Пересечение автомобильной дороги с железной дороги в одном уровне должно быть обустроено необходимыми средствами регулирования дорожного движения, исключающими возникновение недопустимого риска выезда транспортного средства на железнодорожные пути при приближении железнодорожного состава.</p> <p>На неохраемых пересечениях автомобильных дорог с железными дорогами в одном уровне должна быть обеспечена видимость, при которой водитель автомобиля, находящегося от переезда на расстоянии не менее расстояния видимости для остановки, мог видеть приближающийся к переезду поезд, а машинист приближающегося поезда мог видеть середину переезда на расстоянии не менее длины тормозного пути”.</p>	<p>Принято к сведению.</p>
		<p>Дополнить раздел III. проекта технического регламента та пунктом</p>	<p>Принято.</p>

		<p>следующего содержания, устанавливающим требования безопасности при пресечении дорогой подземными инженерными коммуникациями: “При пересечении проектируемой автомобильной дороги с подземными инженерными коммуникациями в проектах должны быть предусмотрены меры, обеспечивающие сохранность этих коммуникаций под воздействием нагрузок вызванных дорогой, а также соблюдение размеров охранных зон, установленных для этих коммуникаций.</p> <p>Перед развязками и прилегающими территориями и после них рекомендуется создавать переходно-скоростные полосы для транспортных средств, выезжающих на основную дорогу или съезжающих с нее. Такие полосы должны иметь неизменную ширину и последующий или предшествующий соединительный клин.</p> <p>Длина переходно-скоростных полос определяется исходя из расчетной скорости или соответствующей интенсивности движения”</p>	
12.16		<p>Пункт 12.16. дополнить текстом следующего содержания: “Дорожные знаки быть должны быть различимы в любых условиях эксплуатации. Месторасположение дорожных знаков должно обеспечивать своевременное информирование водителей наземных транспортных средств об изменении условий и допустимых режимов движения. Расположение дорожных знаков, за исключением временных, не должно уменьшать габаритных размеров автомобильных дорог и сооружений на них”.</p>	Отклонено.
		<p>Пункт 12.17 изложить в редакции: “Дорожная разметка автомобильных дорог проектируется для установления режимов, порядка движения, должна являться средством визуального ориентирования водителей и применяться как самостоятельно, так и в сочетании с другими техническими средствами организации дорожного движения для повышения его безопасности. Дорожная разметка должна сочетаться с дорожными знаками, а используемые материалы должны быть противоскользящими. Для снижения риска дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на препятствия, на пролетные строения и опоры мостов, путепроводов, эстакад, торцевых поверхностей порталов тоннелей, ограждения, парапеты, бордюры и другие элементы оборудования</p>	Отклонено.

		<p>дорог для улучшения их видимости участниками дорожного движения, должны быть обозначены вертикальной разметкой. Дорожная разметка должна быть различима в любых условиях эксплуатации за исключением случаев, когда поверхность автомобильной дороги загрязнена или покрыта снежно-ледяными отложениями. В случае если разметка, определяющая режимы движения, трудно различима или не может быть своевременно восстановлена, необходимо <u>устанавливать соответствующие дорожные знаки</u>".</p>	
12.18		<p>Пункт 12.18 дополнить требованиями раздела IV.3.1 Дорожные ограждения Приложения 2 к СМА следующего содержания: " Для предотвращения случайного съезда транспортного средства с дороги и ограничения в этом случае риска жизни и здоровью людей и сохранности имущества устанавливаются дорожные ограждения.</p> <p>Выбор типа ограждения (удерживающие ограждения, гасители удара, ограждения из полос, барьеры) и порядок их установки зависят от типа транспортных средств, которые они должны удерживать, поперечного профиля, возможных последствий съезда с дороги, а также от их влияния на видимость и сложности их обслуживания Дорожные ограждения должны устанавливаться следующих случаях -далее по тексту".</p>	Отклонено.
Раздел III		<p>Дополнить раздел III пунктом следующего содержания: " Для обеспечения безопасности движения тяжелых транспортных средств на крутых затяжных спусках следует создавать вдоль полосы движения транспортных средств, идущих на спуск, площадки для вынужденной остановки, располагаемые через небольшие интервалы. Однако эти площадки должны служить для остановки транспортных средств исключительно в экстренных случаях"</p>	Принято.
12.19		<p>Пункт 12.19 изложить в редакции: "Дорожные светофоры должны быть размещены таким образом, чтобы они легко воспринимались участниками дорожного движения в различных погодных и световых условиях, не были закрыты какими-либо препятствиями, обеспечивали удобство эксплуатации и уменьшали вероятность их повреждения.</p> <p>Дорожные светофоры следует устанавливать на пересечениях в одном</p>	Принято к сведению.

	<p>уровне, в случаях;</p> <p>а) одновременного пропуска транспортных средств во всех разрешенных направлениях с данного подхода к перекрестку;</p> <p>б) на регулируемых пешеходных переходах, расположенных между перекрестками;</p> <p>в) перед железнодорожными переездами в населенных пунктах, пересечениями дороги с трамвайными линиями”</p>	
12.20	Пункт 12.20 изложить в редакции: “ На автомобильных дорогах, проходящих через населенные пункты...далее по тексту ”.	Отклонено.
12.21	<p>Пункт 12.21 изложить в редакции: “Стационарное электрическое освещение должно предусматриваться:</p> <p>а) на участках автомобильных дороги в пределах населенных пунктов;</p> <p>б) у транспортных пересечений автомобильных дорог первой и второй категорий;</p> <p>в) в тоннелях, на мостах, путепроводах и эстакадах длиной более 100 метров;</p> <p>г) у железнодорожных переездов;</p> <p>д.) у пешеходных переходов;</p> <p>е) на участках дорог в местах размещения объектов дорожного сервиса;</p> <p>ж) у постов дорожно-патрульной службы;</p> <p>и) на территориях, предназначенных для движения транспортных средств и пешеходов на объектах дорожного сервиса, пунктах взимания платы за проезд платным автомобильным дорогам, пунктах весового и габаритного контроля транспортных средств, пунктах пропуска транспортных средств через Государственную границу государств Единого экономического пространства”.</p>	Принято.
12.23	Пункт 12.23 изложить в редакции: “В местах остановок общественного	Принято частично.

	транспорта, для обеспечения безопасности дорожного движения должны предусматриваться остановочные и посадочные площадки и павильоны для пассажиров”.	
12.24	Пункт 12.24 изложить в редакции: “Объекты дорожного сервиса должны располагаться таким образом, чтобы они не создавали препятствий дорожному движению на основной автомобильной дороге, а также на примыканиях, съездах и транспортных пересечениях”.	Принято частично.
12.25	Пункт 12.25 изложить в редакции: “Автомобильная дорога и её обустройства должны быть спроектирована и построена таким образом, чтобы предусматривать равную с остальными категориями населения доступность автомобильной дороги и её обустройств для всех категорий инвалидов и других маломобильных групп населения”.	Принято частично.
12.29	Пункт 12.29 изложить в редакции: “ На мостах, путепроводах и эстакадах необходимо чтобы: ...далее по тексту ”.	Принято.
12.30	<p>Пункт 12.30 изложить в редакции: “Туннели с высокой интенсивностью движения (более 3000 авт./сутки) следует оборудовать системами управления транспортными потоками для предотвращения заторов дорожного движения, в том числе при дорожно-транспортном происшествии.</p> <p>В туннелях большой протяженности с интенсивным движением транспорта следует предусматривать пункт управления - контроля. Наблюдение за несколькими туннелями может осуществляться централизованно в рамках единого пункта управления - контроля.</p> <p>В случае, когда начало и конец туннеля располагаются на территории разных государств или контролируются органами различных национальными органами власти, они должны управляться из единого пункта управления и контроля.</p> <p>Туннели должны быть оборудованы аварийными выходами расстояния, между которыми следует принимать в каждом конкретном случае на основе анализа рисков в рассматриваемом туннеле.</p>	Принято частично.

		<p>При строительстве новых туннелей аварийные выходы следует предусматривать случае, если суточная интенсивность движения превышает 2 000 транспортных средств в день на одну полосу движения. Максимальное расстояние между двумя аварийными выходами не должно превышать 500 метров.</p> <p>Не допускается устройство в туннелях убежищ, не имеющих выхода к ведущим наружу эвакуационным путям.</p> <p>Туннелях с двумя стволами в поперечном сечении следует соединять при помощи расположенных на одинаковом расстоянии друг от друга поперечных соединений, предназначенных для пешеходов, а также при помощи поперечных соединений, допускающих проезд аварийно-спасательных служб. В противном случае в каждой трубе следует предусматривать пути, ведущие непосредственно наружу либо в аварийное соединение.</p> <p>Там где это возможно по условиям рельефа следует устраивать возможность пересечения центральной разделительной полосы с внешней стороны каждого въезда и выезда, с тем, чтобы аварийно-спасательные службы могли немедленно въехать в любую из труб.</p> <p>Все предусмотренные в туннеле устройства или средства, служащие для обеспечения безопасности и предназначенные для пользователей туннелей, включая телефоны экстренной связи, огнетушители, аварийные выходы, места остановки в экстренном случае (аварийные площадки), частота радиовещания или использование радио, должны быть, обозначены при помощи видимых сигналов и указателей в соответствии с Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.</p> <p>Осветительные устройства, источники питания и электрические цепи в туннелях должны включать:</p> <p>обычное освещение, позволяющее обеспечить надлежащую видимость</p>	
--	--	---	--

		<p>для водителей, как в дневное, так и в ночное время;</p> <p>аварийное освещение, позволяющее обеспечить минимальную видимость в случае неисправности системы электропитания;</p> <p>эвакуационное освещение, устанавливаемое на высоте не более 1,5 м, для указания участникам дорожного движения направление эвакуации, когда они пешком покидают туннель в экстренном случае;</p> <p>аварийная система электропитания, способная поддерживать функционирование оборудования, предназначенного для обеспечения безопасности и необходимого для эвакуации участников дорожного движения;</p> <p>система электрических цепей, измерения и контроля, устроенная таким образом, чтобы любое местное повреждение (вызванное, например, пожаром) не приводило к выведению из строя неповрежденных цепей.</p> <p>У въезда и выезда в туннели и далее на всей их протяженности следует создавать на одинаковом расстоянии друг от друга спасательные пункты, в которых должны иметь как минимум телефон экстренной связи и два огнетушителя. Расстояние между этими пунктами не должно превышать 150 м в случае новых туннелей и 250 м в случае существующих туннелей.</p> <p>Максимальное расстояние между двумя аварийными выходами не должно превышать 500 метров.</p> <p>Кроме этого следует предусматривать возможность подачи воды для пожарных у въездов в туннели и у выездов из них, а также внутри туннелей на расстоянии не более 250 м друг от друга.</p> <p>Автомобильные туннели должны быть оборудованы вентиляционными системами для очистки воздуха от загрязнителей, выбрасываемыми транспортными средствами в обычных условиях дорожного движения и в случае аварии.</p>	
--	--	--	--

		<p>Продольную вентиляцию туннелей с двусторонним или односторонним движением следует применять только в том случае, когда анализ рисков в рассматриваемом туннеле показывает, что эта вентиляция является приемлемой и/или если приняты надлежащие меры. В других случаях следует использовать систему поперечной или полупоперечной вентиляции.</p> <p>В двусторонних туннелях с поперечной или полупоперечной вентиляцией, которые оснащены пунктом контроля - управления и в которых необходимость этого обусловлена протяженностью и интенсивностью движения, следует устанавливать средства вытяжки воздуха и дыма, управляемые по отдельности или группами. Кроме того, следует постоянно измерять продольную скорость движения воздуха и дыма и соответствующим образом корректировать управление системой вентиляции.</p> <p>Для повышения системы безопасности в туннелях следует применять следующие дополнительные устройства:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>радиосредства для ретрансляции, используемые спасательными службами;</li><li>системы контроля при помощи видеокамер и автоматического выявления дорожно-транспортных происшествий и/или пожаров;</li><li>системы информирования участников дорожного движения (средства радиосвязи, громкоговорители, знаки с изменяющимися сообщениями);</li><li>светофоры, барьеры и другое оборудование, предназначенное для остановки движения транспортных средств, когда это необходимо, перед въездом в туннель, а также, если требуется, дорожные знаки и другие соответствующие приспособления внутри туннеля;</li><li>системы контроля за перегревом двигателей грузовых транспортных средств большой грузоподъемности (устанавливаемых за пределами</li></ul>	
--	--	--	--

	<p>туннелей);</p> <p>дорожные знаки и/или маркировка, помогающие участникам дорожного движения соблюдать надлежащую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства;</p> <p>автоматические системы выявления нарушений правил дорожного движения, касающихся, в частности, ограничений скорости и соблюдения дистанции между транспортными средствами ”</p>	
12.31	<p>Пункт 12.31 изложить в редакции: “На участках автомобильных дорог в местах пунктов для пропуска транспортных средств, через Государственную границу государств Единого экономического пространства следует предусматривать предварительное и окончательное разделения потоков пассажирских и грузовых транспортных средств, в соответствии с различными видами контроля до подъезда к зданиям и сооружениям пункта контроля. ” далее по тексту.</p>	Отклонено.
13	<p>Пункт 13 следует исключить т.к. все приведенные выше требования безопасности должны выполняться “ в процессе их строительства и эксплуатации”. Поэтому нет необходимости их дублировать.</p>	Отклонено.
14	<p>Из пункта 14, который в соответствии с общепринятой терминологией следует называть “безопасность использования ” или “требования безопасности при эксплуатации и использовании автомобильных дорог” следует исключить все конкретные значения дефектов и сроки их устранения.</p>	Отклонено.
	<p>Раздел III проекта технического регламента следует дополнить пунктом “Требования безопасности окружающей среды и прилегающих территорий” следующего содержания: “ Размещение автомобильных дорог на местности должно производиться с учетом требований национального законодательства в области охраны окружающей среды, санитарно-гигиенических норм, пожарной и промышленной безопасности градостроительных требований и требований настоящего Технического регламента.</p> <p>Автомобильная дорога должна быть запроектирована и построена таким</p>	Принято частично

		<p>образом, чтобы не представлять опасности для гигиены или здоровья людей и прилегающих территорий вследствие выделения выхлопных газов, загрязнения почвы и сточных вод.</p> <p>Дорога не должна располагаться на безопасном расстоянии от прилегающих к автомобильной дороге строений и обеспечивать, соблюдение на этих территориях установленных экологических норм</p> <p>Взрывоопасные и пожароопасных объекты, опасные производственные объекты должны располагаться на безопасных расстояниях от автомобильной дороги.</p> <p>Строительство и использование автомобильной дороги не должно нарушать сохранность памятников истории, культуры и мест захоронения погибших воинов;</p> <p>Проложение трассы автомобильных дорог, назначение мест размещения искусственных и дорожных сооружений следует выполнять с учетом сохранения ценных природных ландшафтов, лесных массивов, а также мест размножения, питания и путей миграции диких животных, птиц и обитателей водной среды.</p> <p>Выбор мест расположения переходов через водотоки и назначение отверстий мостов и труб должны производиться с учетом того, чтобы эти сооружения не создали недопустимых размывов, деформаций берегов и русел, нарушения растительного покрова, заболачивания, резкого изменения гидрологического режима водотока. Отсутствие недопустимого риска возникновения указанных выше явлений должно обосновываться расчетами или моделированием.</p> <p>При проектировании дороги должны быть приняты меры, обеспечивающие сохранение естественного стока дождевых и талых вод, не допускающие не предусмотренной проектом аккумуляции воды перед искусственными сооружениями и заболачивания прилегающих территорий из-за</p>	
--	--	---	--

		<p>нарушения естественного движения поверхностных и грунтовых вод.</p> <p>В пределах водоохранных зон следует предусматривать организованный сбор воды с поверхности дороги с очисткой её до требований санитарных норм или с отводом в места, исключающие загрязнение источников водоснабжения.</p> <p>В местах неустойчивых и особо чувствительных экологических систем (многолетние мерзлые водонасыщенные грунты, болота, пойменные зоны, оползневые склоны и т.п.) следует предусматривать меры, обеспечивающие минимальное нарушение экологического равновесия.</p> <p>Соотношения между воздействующими уровнями шума и их негативным влиянием не должен определить пороговые значения, устанавливаемые национальным законодательством. При превышении этих значений следует принимать меры для снижения шумового воздействия.</p> <p>Автомобильная дорога должна быть запроектирована и построена таким образом, чтобы уровень шума в местах проживания людей на прилегающих территориях не превышал максимального уровня, установленного законодательством страны-участника таможенного союза.</p> <p>Уровень шума, вибрацию и загрязнение воздуха, воды и почв в результате дорожного движения, а также обслуживания и эксплуатации дорог следует по мере возможности ограничивать путем применения соответствующих средств. При установке шумопоглощающих барьеров необходимо обеспечить, чтобы их конструкция как можно гармоничнее вписывалась в ландшафт и компенсировала недополучение участниками дорожного движения любой информации о местности.</p> <p>В местах, где существует опасность выхода животных на дорогу, должны быть предусмотрены меры, снижающие риск наезда на животных, а также меры по охраны самих животных и сохранению путей их миграции, нарушенных строительством дороги.</p>	
--	--	--	--

		<p>Для защиты участников дорожного движения от столкновения с животными целесообразно предусматривать соответствующие ограждения во всех случаях, когда существует опасность выхода животных на дорогу.</p> <p>Применяемые при строительстве и ремонте дорог технологии, машины и механизмы, последовательность и способы выполнения работ должны обеспечивать на всех стадиях меры минимальной отрицательное воздействие на окружающую среду.</p> <p>Применяемые при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог дорожно-строительные материалы не должны представлять опасности для жизни и здоровья людей вследствие:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- выделения в воздух токсичных газов или опасных частиц;</li> <li>- излучения радиации в дозах превышающих установленные нормы;</li> <li>- загрязнения или заражения воды или почвы”</li> </ul>	
Раздел III		Раздел III проекта технического регламента следует дополнить пунктом “экономия энергии” следующего содержания: “Автомобильная дорога и элементы её обустройства должна быть запроектированы и построена таким образом, чтобы расход топлива при движении автомобиля был по возможности минимальным, элементы обустройства дороги потребляли минимальное количество энергии без ущерба их функциональному назначению”	Отклонено.
15		Пункт 15 следует исключить, т. к требования к безопасности дорожно-строительных материалов и изделий приведены в пункте 12.3.	Отклонено.
Раздел IV		Раздел IV. Оценка соответствия дополнить пунктом следующего содержания: “ Оценка соответствия автомобильной дороги и дорожных сооружений являющихся её технологической зданий осуществляется в целях удостоверения соответствия характеристик автомобильной дороги и дорожных сооружений, установленных в проектной документации требованиям стандартов и норм, применение которых применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента.	Отклонено.

		<p>Главная цель процедуры оценки соответствия заключается в том, чтобы дать возможность органам власти удостовериться в том, что продукция, поставленная на рынок, соответствует положениям настоящего технического регламента и, в частности, в отношении охраны здоровья и безопасности пользователей автомобильных дорог и потребителей дорожно-строительных материалов, изделий и конструкций”. Раздел IV. Оценка соответствия дополнить пунктом следующего содержания: “ Оценке соответствия настоящему техническому регламенту подлежат автомобильная дорога и её конструктивные элементы и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, (искусственные дорожные сооружения, защитные дорожные сооружения, элементы обустройства автомобильных дорог), а также используемые при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог дорожно-строительные материалы, конструкции и изделия”.</p>	
16		<p>Пункт 16 изложить в редакции: « Обязательная оценка соответствия автомобильной дороги требованиям настоящего технического регламента на различных этапах её жизненного цикла производится в форме:</p> <p>а) государственной или иной экспертизы проектной документации в соответствии с законодательством государства участника Таможенного союза</p> <p>б) оценки соответствия законченной строительством, реконструкцией или ремонтом автомобильной дороги и (или) дорожных сооружений, являющиеся ее технологической частью, проектной документации и региональным, национальным (государственным) и международным стандартам, другим нормативные документы в области проектирования и строительства автомобильных дорог, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента”.</p> <p>в) оценки соответствия состояния автомобильной дороги, и состояния её конструктивных элементов и дорожных сооружений, являющиеся ее технологической частью, требованиям региональных, национальных (государственных) и международных стандартов и другие нормативных документов устанавливающих требования к транспортно-эксплуатационному</p>	Отклонено.

		состоянию дорог по условиям безопасности дорожного движения, а также к иным требованиям безопасности, предусмотренным настоящим техническим регламентом.	
		Пункт 17 следует исключить. При проектировании автомобильных дорог процесс изысканий и проектирования неразделим, и проводить отдельную экспертизу инженерных изысканий без проекта бессмысленно, т.к. не зная местоположение трассы и дорожных сооружений качественные изыскания выполнить невозможно. Эта специфика изысканий для автомобильных дорог нашла отражение в строительных нормах и правилах регламентирующих вопросы производства изысканий, в которых отмечено, что «особенностью инженерных изысканий для проектирования и строительства автомобильных дорог является неразрывность процесса изысканий и проектирования, который с одной стороны требует для обоснования проектных решений материалов изысканий, а с другой стороны определение состава и объема изысканий невозможно без предварительных проектных проработок» Экспертиза проектной документации, которая подтвердит её соответствие техническому регламенту автоматически будет подтверждать соответствие ему и материалов изысканий.	Отклонено.
18		Пункт 18 исключить. Он не содержит дополнительных обязательных требований установленных в пункте 16.	Отклонено.
19		Пункт 19 исключить т.к. он содержит не обязательные требования безопасности, а процедурные требования, которые не должны регулироваться техническим регламентом.	Отклонено.
20		Пункт 20 следует исключить. Такие вопросы должны регулироваться национальным законодательством стран таможенного союза.	Отклонено.
21		По пункту 21. Из содержания данного пункта следует исключить все процедурные требования. В нем должны содержаться только требования обеспечивающие безопасность сооружения. Пункт 21 следует изложить в редакции: «Оценки соответствия законченной строительством, реконструкцией или ремонтом автомобильной дороги и (или) дорожных сооружений, являющиеся ее технологической частью, и принятие решения о вводе их в	Отклонено.

	эксплуатацию, осуществляется при условии соответствия фактических значений характеристик дороги и дорожных сооружений, оказывающих влияние на безопасность, значениям, установленным в проектной документации. Фактические значения характеристик дороги и её конструктивных элементов должны устанавливаться только по результатам инструментальных измерений и испытаний.	
22 23	<p>Пункты 22 и 23 объединить в один пункт и изложить его в редакции: “ Оценка соответствия состояния эксплуатируемой автомобильной дороги, её конструктивных элементов и дорожных сооружений, требованиям безопасности осуществляется в формах:</p> <p>а) ежедневного визуального эксплуатационного контроля за состоянием автомобильной дороги с выявлением дефектов и повреждений требующих незамедлительного устранения;</p> <p>б) периодического проведения диагностики, обследований и испытаний с целью определения фактических эксплуатационных характеристик и установления их соответствия требованиям региональных, национальных (государственных) и международных стандартов и другие нормативных документов устанавливающих требования к безопасности в соответствии с настоящим техническим регламентом ”.</p>	Принято частично.
24 Раздел IV	<p>Пункт 24 изложить в редакции: “Дорожно-строительные материалы, конструкции и изделия, используемые при строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог, выпускается в обращение на таможенной территории Таможенного союза при условии, что они прошла необходимые процедуры оценки соответствия, установленные настоящим техническим регламентом.</p> <p>Оценка соответствия дорожно-строительные материалы, конструкции и изделий используемые при строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог осуществляется в форме декларации о соответствии, удостоверяющей, что материалы или изделия отвечают требованиям настоящего технического регламента.</p>	Отклонено.
	Раздел IV. Оценка соответствия дополнить пунктом следующего содержания: “ Обязанность удостоверить соответствия дорожно-строительные	Отклонено.

		<p>материалы, конструкции и изделий используемые при строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог требованиям региональных, национальных (государственных) и международных стандартов и другие нормативных документов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента возлагается на изготовителя или его представителя” .</p>	
		<p>Раздел IV. Оценка соответствия дополнить пунктом следующего содержания: “ Добровольная сертификация дорожно-строительные материалы, конструкции и изделий используемые при строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог устанавливается с помощью испытаний или других проверок установленных стандартами и другими обязательными нормативными документами.</p> <p>Добровольная сертификация предполагает:</p> <p>а) что изготовитель располагает системой контроля производства, позволяющей обеспечить соответствие продукции требованиям стандартов;</p> <p>б) или что для некоторых конструкций или изделий, указанных в надлежащих стандартах, помимо системы контроля продукции, применяемой на заводе, участвует утвержденный в установленном порядке орган по сертификации ”.</p> <p>Раздел IV. Оценка соответствия дополнить пунктом следующего содержания: “ При декларировании соответствия заявителем может быть зарегистрированное в соответствии с законодательством Стороны на ее территории юридическое лицо или физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя, либо являющееся изготовителем или продавцом, либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора с ним в части обеспечения соответствия поставляемой продукции требованиям технического регламента”.</p>	<p>Принято к сведению.</p>
		<p>Раздел IV. Оценка соответствия дополнить пунктом следующего содержания: “ Работы по оценке (подтверждению) соответствия продукции требованиям, установленным в настоящем техническом регламенте в рамках Таможенного союза осуществляют аккредитованные органы по сертификации и испытательные лаборатории (центры), включенные в Единый реестр органов по</p>	<p>Отклонено.</p>

	<p>сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, формируемый в соответствии с Соглашением об обращении продукции, подлежащей обязательной оценке (подтверждению) соответствия, на таможенной территории Таможенного союза от 11 декабря 2009 года”.</p>	
	<p>Раздел IV. Оценка соответствия дополнить пунктом следующего содержания: “Признание результатов работ по аккредитации органов по сертификации, испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по оценке (подтверждению) соответствия продукции требованиям настоящего технического регламента Таможенного союза, осуществляется в соответствии с Соглашением о взаимном признании аккредитации органов по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по оценке (подтверждению) соответствия, от 11 декабря 2009 года, а также с отдельными соглашениями Сторон”.</p> <p>Раздел IV. Оценка соответствия дополнить пунктом следующего содержания: “Дорожно-строительные материалы, конструкции и изделия для строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог, удовлетворяющие требованиям настоящего технического регламента имеют свободное обращение на территории Таможенного союза без проведения дополнительных процедур оценки (подтверждения) соответствия”.</p>	Отклонено.
Раздел V	<p>По разделу V Раздел V. Маркировка (обозначение) автомобильных дорог следует исключить. Понятие маркировка применяется только к продукции, обращаемой на рынке, и не применяется к объектам недвижимости, к которым относятся автомобильные дороги.</p> <p>Автомобильные дороги могут иметь наименования и идентификационные номера, которые для международных дорог устанавливаются международными соглашениями. Упоминания в тексте данного раздела понятий автомобильные дороги федерального (государственного) и регионального значения для данного документа не приемлемы.</p>	Принято частично.
28	<p>Пункт 28 требует корректировки, т.к. по содержанию он вторгается во внутренние дела государств участников таможенного союза и не соответствует</p>	Принято частично.

		<p>положениям Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации. Пункт 28 следует изложить в редакции: <b>“Государственный контроль (надзор) за соблюдением требований технических регламентов Таможенного союза проводится в порядке, установленном законодательством каждой Стороны, с учетом положений установленных Соглашением о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации”</b></p>	
<p>Раздел VII</p>		<p>Раздел VII не содержит никаких переходных положений с учетом реальной ситуации, которая сложится после принятия технического регламента. Он по существу повторяет ошибки принятого в Российской Федерации закона “О техническом регулировании”, согласно которому сам факт принятия технического регламента уже означает “новую эру” и качественно изменит показатели объекта технического регулирования. На самом деле это не так. Технический регламент устанавливает только основные требования к продукции (в нашем случае к автомобильным дорогам). Конкретные характеристики и значения, которым должна удовлетворять автомобильная дорога и дорожные сооружения, являющиеся её конструктивной частью должны устанавливаться в стандартах, сводах правил или кодексах установившейся практики.</p> <p>На разработку этих документов потребуются годы. Например, в странах ЕС разработка таких стандартов потребовала переходного периода 25 лет. причем в эти сроки наши коллеги не уложились.</p> <p>Поэтому раздел VII должен также содержать положения описывающее работу системы технического регулирования в странах Таможенного союза в период, когда не будут приняты все необходимые стандарты и иные нормативно-технические документы, в результате применения которых на добровольной основе будет, обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента.</p> <p>Еще одной проблемой следует считать отсутствие четкого понимания, каким должен быть стандарт или кодекс практики стран Таможенного союза. Каковы будут принципы гармонизации этих и национальных стандартов, и как</p>	<p>Принято к сведению.</p>

	<p>они будут учитывать существенные различия в климатических и социально-экономических условиях громадных территорий стран Таможенного союза. Очевидно, здесь может быть приемлемой Европейская модель стандартизации, тем более. Что для России процесс гармонизации стандартов с европейскими странами может быть на мене важным, чем гармонизация в рамках таможенного союза.</p> <p>Очевидно решение этих вопросов выходит за рамки настоящего технического регламента, но без их решения его принятие может стать лишь декларацией, которая не найдет практического применения. Пример - российский закон "О техническом регулировании".</p> <p>Поэтому раздел VII следует обстоятельно доработать.</p>	
31	<p>Пункт 31 раздела VII изложить в редакции: « С момента введения в действие настоящего технического регламента национальные технические регламенты государств Единого экономического пространства, осуществляющие техническое регулирование в сфере объектов технического регулирования настоящего технического регламента применяются в только в части не противоречащей настоящему техническому регламенту».</p>	Отклонено.
32	<p>Пункт 32 следует исключить. Проектная документация разрабатывается на основании стандартов и норм, а не технических регламентов.</p>	Не принято.
33	<p>Пункт 33 следует исключить. Он не согласуется с остальными положениями проекта регламента.</p>	Не принято.
Раздел VII	<p>Дополнить раздел VII пунктом следующего содержания: « В целях выполнения требований технического регламента Комиссия Таможенного союза в течение шести месяцев со дня принятия настоящего технического регламента утверждает перечень международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия - национальных (государственных) стандартов Сторон, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований принятого технического регламента Таможенного союза».</p>	Не принято.
	<p>Дополнить раздел VII пунктом следующего содержания: « В целях проведения исследований (испытаний) и измерений при оценке соответствия</p>	Не принято.

		требованиям настоящего технического регламента Комиссия Таможенного союза в течение шести месяцев со дня принятия настоящего технического регламента утверждает перечень международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов Сторон, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований к объектам технического регулирования изложенных в настоящем техническом регламенте”.	
		Приложение к техническому регламенту исключить. Это не идентификация, а классификация - понятия диаметрально противоположные.	Принято.
Раздел II	Министерство транспорта РФ Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) Письмо №01-21/6070 от 17.05.11	В разделе 2 изложить определение «эксплуатация автомобильной дороги» в следующей редакции: «эксплуатация автомобильной дороги» - мероприятия по ремонту и содержанию автомобильной дороги, выполняемые в целях обеспечения ее сохранности, а также использование автомобильной дороги по ее прямому назначению».	Принято.
		В разделе 2 изложить определение «крупногабаритное транспортное средство» в следующей редакции: «крупногабаритное транспортное средство» - транспортное средство с грузом или без груза, габариты которого по высоте, ширине или длине превышают значения, установленные настоящим техническим регламентом».	Принято.
		В разделе 2 наложить определение «тяжеловесное транспортное средство» в следующей редакции: «тяжеловесное транспортное средство» - транспортное средство с грузом или без груза, общая масса которого и (или) масса, приходящаяся на одну ось, превышает значения, установленные настоящим техническим регламентом.	Принято.
		Пополнить Проект технического регламента приложением «Весовые ограничения в отношении транспортных средств на дорогах общего пользования Российской Федерации», разработанным с учетом состояния национальной дорожной сети, с учетом нормативной несущей способности дорожных одежд и категорийности автомобильных дорог (прилагается).	Принято.

11.15		В пункте 11.15 после слов «должны предусматриваться» добавить слово «освещение», далее по тексту.	Отклонено.
11.16		В пункте 11.16, подпункт а) в пределах населенных пунктов – исключить.	Принято.
		Дополнить пункт 11.16 подпункт ж), изложив его в следующей редакции: «ж) у постов транспортного и <b>весогабаритного</b> контроля, пограничной, таможенной, санитарно-эпидемиологической, ветеринарной и дорожно-патрульной службы».	Принято.
11.26		В пункт 11.26 после слов «...и весового контроля», добавить слова «специализированных стоянок для хранения задержанного транспортного средства до устранения причин задержания», далее по тексту.	Принято.
13.1 ж)		Подпункт ж) пункта 13.1 дополнить словами «в том числе в период введения временного ограничения движения»;	Принято.
13.1		Дополнить пункт 13.1, следующим подпунктом: «к) введения временных ограничений движения а целях обеспечения безопасности движения при опасных природных явлениях или угрозе их возникновения, при аварийных ситуациях на дорогах, при проведении дорожных и аварийно-восстановительных работ, а случае выявления дефектов и повреждений автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, создающих угрозу безопасности дорожного движения, а также в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, вызывающих снижение несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и образование дефектов дорожной одежды».	Принято.
13.2		Дополнить пункт 13,2 следующим подпунктом; «ж) Допускается формировать на всей ширине проезжей части слой уплотненного снежного покрова толщиной не более 100 мм на дорогах при общей фактической (в транспортных единицах) интенсивности движения менее 1500 авт./сут. На снежном накате не допускается наличие келейности глубиной более 30 мм и отдельных гребней возвышений, занижений и выбоин высотой или глубиной более 40 мм. Устранение указанных дефектов, следует осуществлять в течение 2 суток с момента обнаружения. Нормативный срок окончания снегоочистки при	Принято.

		содержании дорог с уплотненным снежным покровом должен составлять не более 6 часов».	
13.3		В п. 13.3. второй абзац следует исключить.	Принято.
15		Дополнить пункт 15, изложив его в следующей редакции: «в) при эксплуатации автомобильных дорог и сооружений на них - в формах текущего контроля состояния автомобильной дороги и сооружений на ней и приемки выполненных работ по их ремонту и содержанию».	Принято.
	<b>Республика Беларусь</b>  Госстандарт Республики Беларусь Письмо №02-09/841 от 06.06.11	Перечень стандартов необходимо оформить в соответствии с "Положением о порядке формирования перечней международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов, обеспечивающих соблюдение требований технического регламента Таможенного союза и необходимых для осуществления оценки (подтверждения) соответствия", утвержденным на 26-ом заседании Комиссии Таможенного союза.	Принято.
		Заменить «технический регламент Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации» на «технический регламент Таможенного союза»	Принято.
		Наименование статьи изложить в следующей редакции: «Область применения»	Принято.
1		П. 1 Дополнить перечислением: «д) сохранности автомобильных дорог»	Принято.
5		П. 5 Первое предложение изложить в редакции: «Требования настоящего ТР не распространяются на автомобильные дороги не общего пользования, в т.ч. служебные дороги, дороги промышленных, строительных...» и далее по тексту. В последнем предложении необходимо указать о нераспространении ТР на улицы населенных пунктов при их эксплуатации	Принято.
Раздел II		Раздел II Пункт 7 (определения) Статью начать со слов: «В настоящем техническом регламенте Таможенного союза применяются следующие термины и их определения:»	Принято.
		В определении «автомобильная дорога» после слов «предназначенных	Принято.

	для движения» дополнить «с установленными скоростями, нагрузками и габаритами» и далее по тексту	
	В определении «дорожный знак» слово «устройство» заменить на «техническое средство организации движения».	Принято.
	В определении «дорожное сооружение» - искусственные сооружения (мост, путепровод, эстакада, тоннель, водопропускная труба и др.) для пропуска автомобильной дороги через естественное или искусственное препятствие, а также сооружения для организации дорожного движения и обустройства дороги	Отклонено.
	В определении «жизненный цикл» – совокупность процессов, выполняемых за период, в течении которого выполняются работы по инженерным изысканиям, проектированию, строительству, эксплуатации (содержанию), реконструкции, ремонту, ликвидации (утилизации) сооружения	Принято.
	В определении «класс автомобильной дороги» – характеристика автомобильной дороги по функциональному назначению, условиям доступа на нее и обеспечиваемому уровню обслуживания	Отклонено.
	Исключить неприменяемые в тексте ТР термины «исполнительная документация», «крупногабаритное транспортное средство», «тяжеловесное транспортное средство»	Принято.
	<p>Термин «объекты придорожного сервиса» и его определение целесообразно разделить на «объекты дорожного сервиса» и «объекты придорожного сервиса», согласно Закону Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», т.к. это различные объекты и по назначению и по расположению относительно дороги:</p> <p>«объекты дорожного сервиса» - здания и сооружения, расположенные в пределах полосы отвода и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения (остановочные пункты автобусов, в том числе с павильонами, площадки для кратковременной остановки транспортных средств, площадки для отдыха со стоянками транспортных средств, устройства аварийно-вызывной связи и иные сооружения);</p>	Принято.

		<p>«объекты придорожного сервиса» - здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания, торговли, связи, медицинской помощи, мойки, средства рекламы и иные сооружения)»</p>	
		<p>Исправить определение «расстояние видимости» на: «расстояние видимости» - максимальное расстояние, с которого водитель может видеть препятствие на проезжей части автомобильной дороги</p>	Отклонено.
		<p>Исправить определение «разделительная полоса или разделительная зона» - конструктивный элемент автомобильной дороги, выделенный соответственно конструктивно или с помощью дорожной разметки, разделяющий транспортные потоки по направлениям или составу движения</p>	Отклонено.
		<p>Исправить определение «эксплуатация автомобильной дороги» – использование автомобильной дороги по назначению с выполнением в течение срока ее службы комплекса мероприятий по обеспечению нормативных транспортно-эксплуатационных характеристик</p>	Принято.
		<p>Дополнить термином: «риск» – сочетание вероятности возникновения опасностей и их последствий для жизни и здоровья человека, имущества и окружающей среды»</p>	Отклонено.
		<p>Раздел III Пункт 9 Дополнить предложением в редакции: «Для контроля уровня безопасности дорожного движения в течение всего срока службы сооружения должны быть определены количественные оценки вероятности дорожно-транспортных происшествий и остаточного риска»</p>	Отклонено.
10.1		<p>Пункт 10.1 Первое предложение дополнить: «о характеристиках транспортного спроса, транспортной доступности объекта»  Пункт дополнить перечислением:  «г) для определения интенсивности движения, ее изменения на протяжении автомобильной дороги, в транспортных узлах и по времени, состава транспортных средств;  д) для определения характерных условий движения, пропускной</p>	Отклонено.

	<p>способности, уровня обслуживания участников дорожного движения;</p> <p>е) для оценки выгод от использования автомобильной дороги участниками дорожного движения, экономической оценки эффективности дорожного движения»</p>	
11.2 а)	<p>Пункт 11.2«а» Вместо слова «безопасное» указать «достижение уровня безопасности дорожного движения, соответствующего остаточному риску» и далее по тексту</p>	Отклонено.
11.5 е)	<p>Пункт 11.5«е» Слова «достаточно большом расстоянии» заменить на «расстояние видимости»</p>	Принято.
11.5 л)	<p>Пункт 11.5«л» Последнее предложение изложить в редакции: «Радиусы смежных кривых в плане не должны отличаться друг от друга более чем в 1,3 раза, в иных случаях следует предусматривать переходные кривые типа клотоид или других кривых с линейным или нелинейным законом изменения кривизны»</p>	Отклонено.
11.6	<p>П. 11.6 Дополнить предложением в редакции: «На пересечениях автомобильной дороги должен быть обеспечен соответствующий уровень загрузки за счет уширений и канализирования проезжей части с учетом применения технических средств организации дорожного движения»</p>	Отклонено.
11.9	<p>П. 11.9 Уточнить редакцию пункта, имеющего различное толкование в части расположения площадок для аварийной остановки. Уточнить редакцию пункта в части объектов дорожного и придорожного сервиса</p>	Принято.
11.13	<p>П. 11.13 Первое предложение изложить в редакции: «11.13 Технические средства организации движения на автомобильной дороге должны составлять единую систему управления дорожным движением, обеспечивающую заданный уровень безопасности и эффективности дорожного движения» и далее по тексту</p>	Принято.
11.14 а)	<p>П. 11.14 «а» Исключить повторно использованное слово «оврагов»</p>	Принято.
11.14 б)	<p>П. 11.14 «б» Исключить слова «с интенсивным движением»</p>	Принято.
11.15	<p>П. 11.15 Дополнить предложением в редакции: «При проектировании автомобильных дорог, входящих в населенные пункты, должно быть</p>	Отклонено.

	<p>предусмотрено соответствие условий движения, уровня загрузки, средств ориентирования и сервиса участников движения».</p> <p>Предусмотреть применение в населенных пунктах шумозащитных мероприятий (при необходимости)</p>	
11.19	<p>П. 11.19 Дополнить предложением в редакции: «Не допускается размещение объектов сервиса в пределах транспортных развязок на пересечении дорог I категории между собой и с дорогами II – III категории»</p>	Отклонено.
11.24	<p>П. 11.24 б) в тоннелях протяженностью более 1500 м при расчетной интенсивности движения более 2000 автомобилей в сутки на одну полосу движения, необходимо предусматривать аварийные выходы</p> <p>Дополнить перечислением: «к) предусмотреть в тоннелях длиной более 1500 м наличие систем громкоговорящего оповещения, обнаружения и извещения о пожаре, противодымной защиты и автоматизированного пожаротушения»</p>	Принято..
11.25	<p>П. 11.25 Слова «дорожными знаками, указателями и дорожной разметкой» заменить на «технические средствами организации дорожного движения»</p>	Принято.
13.1	<p>П. 13.1 Исключить слова: «Мероприятия по эксплуатации должны быть направлены на»</p>	Принято.
	<p>П. 13.1 После слов «автомобильной дороги» дополнить словами «изменения интенсивности и состава движения»</p>	Отклонено.
13.2	<p>П. 13.2 б) Первое предложение изложить в редакции: «Сцепные качества дорожного покрытия должны обеспечивать безопасные условия движения транспортных средств с установленной для данного класса и категории автомобильной дороги скоростью» и далее по тексту</p>	Отклонено.
	<p>П. 13.2 в) Первое предложение изложить в редакции: «Ровность дорожного покрытия должна обеспечивать безопасные условия движения с установленной для данного класса и категории автомобильной дороги скоростью движения» и далее по тексту</p>	Принято..
	<p>П. 13.2 г) Первое предложение изложить в редакции: «Обочины и разделительные зоны не должны быть ниже или выше уровня прилегающей</p>	Принято частично.

	кромки проезжей части»	
13.5 а)	П. 13.5 а) Дополнить предложением: «Замену и восстановление дорожных знаков следует осуществлять в сроки, установленные уполномоченными органами по автомобильным дорогам государств Таможенного союза»	Принято частично.
13.5 д)	П. 13.5 д) Дополнить предложением: «Обслуживание, ремонт и восстановление систем сигнализации обеспечивают службы эксплуатации железных дорог»	Отклонено.
13.8	П. 13.8 Первый абзац изложить в редакции: «В пределах полосы отвода автомобильной дороги не допускается размещение рекламной или иной информации, не имеющей непосредственного отношения к организации движения и влияющей на безопасность движения транспортных средств, в том числе затрудняющей информирование водителей об особенностях режима движения или о маршрутном ориентировании»	Отклонено.
13.9	П. 13.9 Дополнить перечислением: «к) анализ ДТП, произошедших на автомобильной дороге, и разработка на его основе мероприятий по обеспечению БДД на уровне остаточного риска»	Отклонено.
14	П. 14 Рассмотреть вопрос о приведении ссылки на технический регламент Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий». При необходимости установления в техническом регламенте Таможенного союза специфических требований к строительным материалам и изделиям применительно к автомобильным дорогам установить только такие специфические требования.	Отклонено.
	Дополнить статьей «Обеспечение соответствия требованиям безопасности» (после статьи «Требования безопасности»), изложив ее в следующей редакции:  «1. Соответствие автомобильных дорог настоящему техническому регламенту Таможенного союза обеспечивается выполнением его требований	Принято к сведению.

		<p>безопасности непосредственно.</p> <p>Выполнение на добровольной основе требований межгосударственных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов государств-членов Таможенного союза, включенных в Перечень стандартов, свидетельствует о соответствии автомобильных дорог требованиям безопасности настоящего технического регламента Таможенного союза».</p> <p>Правила и методы исследований (испытаний) и измерений, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента определяются в стандартах, включенных в Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента.</p>	
15 д)		<p>П. 15 «д» - для материалов и изделий – в формах входного и операционного контроля, приемо-сдаточных и периодических испытаний, а также обязательного подтверждения соответствия. И далее по тексту.</p>	Отклонено.
17		<p>П. 17 Первый абзац. После слов «определения ее соответствия» дополнить словами «заданному уровню БДД и уровню обслуживания участников движения» и далее по тексту</p>	Отклонено.
18		<p>П. 18 Озаглавить: «Строительный контроль за выполнением работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог и сооружений на них».</p> <p>Первое и второе предложения изложить в редакции: «Строительный контроль за выполнением работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог включает производственный контроль подрядчика, технический надзор заказчика, авторский надзор проектных организаций, а также государственный надзор и контроль уполномоченных органов государственного управления и осуществляется в соответствии с законодательством государств Таможенного союза и актами технического регулирования этих стран» и далее по тексту</p>	Принято.

20		<p>П. 20 Первое предложение дополнить о необходимости приемки в эксплуатацию также объектов, законченных реконструкцией и капитальным ремонтом.</p> <p>Пункт дополнить предложением в редакции: «Утвержденный органом, назначившим приемочную комиссию, акт приемки в эксплуатацию объекта является подтверждением соответствия объекта требованиям настоящего технического регламента».</p> <p>В состав приемочных комиссий включить представителя технического надзора</p>	Принято частично.
21		<p>П. 21 После первого предложения дополнить: «В процессе диагностики выполняются анализ и прогнозирование транспортной и пешеходной нагрузки, оценка соответствия существующих параметров эксплуатируемых дорог составу транспортного потока и интенсивности движения, анализ и прогнозирование аварийности, в т.ч. на участках концентрации дорожно-транспортных происшествий, оценка потенциальной опасности и рисков».</p> <p>Пункт дополнить предложением: «Периодичность контроля и порядок его осуществления определяются актами технического регулирования государств Таможенного союза»</p>	Отклонено.
23		<p>Второе и третье предложения в части объема контроля целесообразно исключить, т.к. для этих целей есть национальные ТНПА и НПА, о чем указано в первом предложении пункта 23.</p> <p>Считаем целесообразным в данном техническом регламенте установить требования, о том, что материалы и изделия для строительства автомобильных дорог должны соответствовать требованиям соответствующих технических регламентов, а в случае их отсутствия иным актам технического регулирования, межгосударственным стандартам (а в случае их отсутствия национальным (государственным) стандартам) и законодательства государств Таможенного союза и иметь соответствующие документы, подтверждающие соответствие данным требованиям.</p>	Принято частично.
26		<p>П. 26. Информация о том, что государственный контроль (надзор) за соблюдением требований технических регламентов Таможенного Союза</p>	Отклонено.

		проводится в порядке, установленном законодательством каждой Стороны, приведена в Соглашении об единых принципах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации. Исходя из этого, предлагаем данную статью исключить.	
Раздел VII		<p>Текст Раздела VII. В соответствии с Положением о порядке разработки, принятия, внесения изменений и отмены технического регламента Таможенного союза, утвержденным Решением Комиссии Таможенного союза от 28 января 2011 г. № 527, с учетом изменений, принятых 7 апреля 2011 года на 26 заседании Комиссии Таможенного союза, проект решения Комиссии Таможенного союза по принятию технического регламента Таможенного союза, помимо принятия технического регламента, должен также предусматривать установление сроков вступления технического регламента в силу, действия выданных (принятых) до вступления данного технического регламента в силу документов, подтверждающих соответствие продукции, на которую принимается технический регламент, требованиям безопасности, установленным законодательствами государств – членов Таможенного союза или ранее действовавшим законодательством Таможенного союза, и так далее.</p> <p>В связи с этим предлагаем исключить данную статью и привести информацию в Решении Комиссии Таможенного союза о принятии технического регламента Таможенного союза.</p>	Отклонено.
29		П. 29 «...регулирования данного технического регламента должны быть приведены в соответствие с требованиями настоящего технического регламента».	Отклонено.
		П. 31 Дополнить после слов «капитального ремонта» словами «и эксплуатации».	Принято.

Заместитель Министра транспорта РФ

руководитель (заместитель руководителя)

органа государства – члена Таможенного союза, ответственного за разработку технического регламента Таможенного союза

**Исполнители**

Заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ  
руководитель (заместитель руководителя)

организации-разработчика, наименование организации

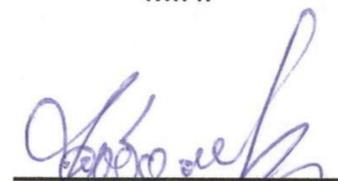
НИИ "ТСК", заместитель генерального директора

руководитель подразделения организации-разработчика



личная подпись

М.П.



личная подпись



личная подпись

О.В. Белозёров

расшифровка подписи

С.А. Соболев

расшифровка подписи

В.Л. Мартынов

расшифровка подписи