

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ
ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА
«БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ»

ТР ТС 00___/2011

Содержание

Статья 1	Область применения	3
Статья 2	Определения	3
Статья 3	Требования безопасности	8
Статья 4	Презумпция соответствия требованиям безопасности.....	22
Статья 5	Оценка соответствия	23
Статья 6	Маркировка (обозначение) автомобильных дорог	27
Статья 7	Защитительная оговорка	27
Статья 8	Заключительные и переходные положения.....	27

Предисловие

Настоящий технический регламент Таможенного союза разработан на основании «Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации» от 18 ноября 2010 года.

Требования настоящего технического регламента гармонизированы с Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА) ЕЭК ООН, Женева, 15 ноября 1975 года, Конвенцией о дорожном движении ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 г.; Конвенцией о дорожных знаках и сигналах ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 г, Директивой Европейского союза 2004/54/ЕС от 29 апреля 2004, Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников Содружества Независимых Государств от 4 июня 1999 г.

Статья 1. Область применения

1. Настоящий технический регламент принимается в целях обеспечения на стадиях проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации автомобильных дорог в течение их жизненного цикла:

- а) защиты жизни и (или) здоровья граждан, имущества, в т.ч. сохранности автомобильных дорог;
- б) охраны окружающей среды, животных и растений;
- в) предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей;
- г) обеспечения энергетической эффективности и ресурсосбережения.

2. Настоящий технический регламент устанавливает минимально необходимые требования безопасности к автомобильным дорогам, которые должны обеспечиваться на этапах их проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации, а также формы и порядок оценки соответствия этим требованиям.

3. Правовой основой технического регулирования в области безопасности автомобильных дорог при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и их эксплуатации являются международные договоры и законодательные акты государств Таможенного союза по техническому регулированию в сфере автомобильных дорог, настоящий технический регламент, а также национальные технические требования, не противоречащие настоящему техническому регламенту.

4. Объектами технического регулирования в настоящем техническом регламенте являются вновь строящиеся, реконструируемые, капитально ремонтируемые и эксплуатируемые автомобильные дороги общего пользования и дорожные сооружения на них, а также связанные с ними процессы проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации автомобильных дорог и дорожных сооружений.

5. Требования настоящего технического регламента не распространяются на автомобильные дороги не относящиеся к автомобильным дорогам общего пользования, такие как автомобильные дороги промышленных, строительных, лесных и иных производственных предприятий, дороги, предназначенные для временного использования, дороги, расположенные в специальных зонах отчуждения и сооружаемые для нужд обороны или исключительно в спортивных целях.

Кроме того, технические требования настоящего технического регламента при проектировании (включая изыскания), строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и эксплуатации также не распространяются на улицы населенных пунктов.

6. Для применения настоящего технического регламента автомобильные дороги идентифицируются по классам и техническим категориям по следующим признакам:

- а) по условиям доступа на них транспортных средств;
- б) по количеству и ширине полос движения;
- в) по наличию центральной разделительной полосы;
- г) по типам пересечений с другими автомобильными дорогами, железными дорогами, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками.

Статья 2. Определения

7. В настоящем техническом регламенте Таможенного союза применяются следующие термины и их определения:

«автомобильная дорога» – комплекс конструктивных элементов, предназначенных для движения с установленными скоростями, нагрузками и габаритами автомобилей и иных наземных транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и (или) грузов, а также участки земель, предоставленные для их размещения, и воздушное пространство над ними в пределах установленного габарита;

«безопасность дорожного движения» – состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

«габарит приближения» - предельное поперечное очертание свободного пространства в плоскости, перпендикулярной продольной оси проезжей части, внутрь которого не должны вдаваться какие-либо элементы сооружения или расположенных на них устройств;

«диагностика (оценка технического состояния) автомобильной дороги» - обследование, сбор и анализ информации о параметрах и состоянии конструктивных элементов автомобильной дороги и дорожных сооружений, характеристиках транспортных потоков, а при необходимости и иной информации для определения потребности в ремонтных мероприятиях, а также оценки и прогноза состояния автомобильной дороги в процессе ее дальнейшей эксплуатации;

«доступ на автомобильную дорогу» - предусмотренная проектом возможность въезда транспортных средств на автомобильную дорогу с пересекаемых или примыкающих автомобильных дорог и съезда с нее на указанные дороги;

«дорожное движение» – процесс перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах автомобильных дорог;

«дорожный знак» - техническое средство организации движения с обозначениями и/или надписями, информирующими участников дорожного движения о дорожных условиях и режимах движения, расположении населенных пунктов и других объектов;

«дорожная одежда» - конструктивный элемент автомобильной дороги, воспринимающий нагрузку от транспортных средств и передающий ее на земляное полотно;

«дорожная разметка» - линии, надписи и другие обозначения на проезжей части автомобильной дороги, искусственных сооружениях и элементах обустройства дорог,

информирующие участников дорожного движения об условиях и режимах движения на участке дороги.

«дорожное ограждение» - устройство, предназначенное для обеспечения движения транспорта с наименьшими рисками столкновений и съездов с дорог, предотвращения переезда через разделительную полосу, столкновения со встречным транспортным средством, наезда на массивные препятствия и сооружения, расположенные на обочине в полосе отвода дороги, на разделительной полосе, снижения риска возможности падения пешеходов с дороги или мостового сооружения, а также для упорядочения движения пешеходов и предотвращения выхода животных на проезжую часть;

«дорожный светофор» – светосигнальное устройство, применяемое для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов;

«дорожное сооружение» - инженерное (искусственное) сооружение (мост, путепровод, эстакада, тоннель, водопропускная труба и другие) для пропуска транспортных средств, пешеходов, животных в местах пересечения автомобильной дороги с естественным или искусственным препятствием;

«дорожно-транспортное происшествие» – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и (или) с его участием, в результате которого гибнут или получают ранения участники движения, а также несут материальные потери потребители транспортных услуг или иные физические и юридические лица;

«жизненный цикл» - период времени, за который выполняются совокупность процессов от момента проектирования автомобильной дороги, включая производство и содержание, до ее утилизации;

«земляное полотно» - конструктивный элемент, служащий основанием для размещения дорожной одежды, а также технических средств организации дорожного движения и обустройства автомобильной дороги;

«инженерные изыскания» - процесс комплексного изучения природных и техногенных условий района проектирования автомобильной дороги, сбор материалов, необходимых для принятия обоснованных проектных решений;

«интенсивность движения» - количество транспортных средств, проходящих через поперечное сечение автомобильной дороги в единицу времени (за сутки или за один час);

«исполнительная документация» – текстовые и графические материалы, отражающие фактическое исполнение проектных решений и фактическое положение объектов капитального строительства и их элементов в процессе строительства, реконструкции, капитального ремонта, по мере завершения определенных в проектной документации работ;

«капитальный ремонт автомобильной дороги» - комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

«категория автомобильной дороги» - характеристика, определяющая технические параметры автомобильной дороги;

«класс автомобильной дороги» - характеристика автомобильной дороги по условиям доступа на нее;

«крупногабаритное транспортное средство» - транспортное средство с грузом или без груза, габариты которого по высоте, ширине или длине превышают значения, установленные настоящим техническим регламентом.

«направляющие устройства» – технические средства, предназначенные для зрительного ориентирования участников дорожного движения;

«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);

«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);

«обочина» - элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части и предназначенный для обеспечения устойчивости земляного полотна, повышения безопасности дорожного движения, организации движения пешеходов и велосипедистов, а также использования при чрезвычайных ситуациях;

«остаточный риск» — риск, остающийся после предпринятых защитных мер;

«площадка отдыха» - элемент обустройства автомобильной дороги, предназначенный для кратковременного отдыха водителей и пассажиров, проверки состояния транспортных средств и грузов, устранения мелких неисправностей;

«полоса отвода автомобильной дороги» - земельные участки (независимо от категории земель), которые предназначены для размещения конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и на которых располагаются или могут располагаться объекты дорожного сервиса;

«придорожная полоса автомобильной дороги» - земельные участки, которые прилегают с обеих сторон к полосе отвода автомобильной дороги и в границах которых устанавливается особый режим их использования в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации автомобильной дороги, ее сохранности с учетом перспектив развития автомобильной дороги;

«проектная документация» - документация, содержащая инженерно-технические, архитектурные, технологические, конструктивные, экономические, финансовые и иные решения по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, эксплуатации автомобильных дорог и дорожных сооружений;

«приемка выполненных работ» – совокупность операций, по определению и оценке показателей качества принимаемого объекта (работ) и соответствия их проектной документации;

«проектирование автомобильной дороги» – производственный процесс, состоящий из комплекса проектно-конструкторских работ и экономических расчетов и осуществляемый по материалам инженерных изысканий;

«проезжая часть автомобильной дороги» - конструктивный элемент автомобильной дороги, предназначенный для движения транспортных средств;

«расстояние видимости» - расстояние от передней части легкового транспортного средства, на котором с места водителя четко различаются конструктивные элементы дороги и другие предметы в направлении движения, ориентирование на которые позволяет вести транспортное средство по соответствующей полосе;

«разделительная полоса» - конструктивный элемент автомобильной дороги, разделяющий транспортные потоки по направлениям или составу движения;

«реконструкция автомобильной дороги» – комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущий к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги, либо влекущей за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

«содержание автомобильной дороги» – комплекс работ по поддержанию нормативного технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

«сохранность автомобильной дороги» - состояние целостности автомобильной дороги как технического сооружения и имущественного комплекса, обеспечивающее удержание ее эксплуатационных свойств и безопасное использование;

«строительство автомобильной дороги» – комплекс технологических, инфраструктурных и управленческих процессов по сооружению автомобильной дороги;

«строительный (производственный) контроль» – контроль соответствия выполняемых работ проектной документации и требованиям технических регламентов, проводимый в процессе строительства, реконструкции, капитального ремонта автомобильной дороги;

«текущий ремонт автомобильной дороги» - комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

«технические средства организации дорожного движения» – комплекс устройств, сооружений и изображений, применяемых на дорогах для обеспечения безопасности дорожного движения и повышения пропускной способности дороги;

«транспортно-эксплуатационные показатели автомобильной дороги» - комплекс фактических значений параметров технического уровня и эксплуатационного состояния дороги на момент ее обследования;

«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;

«участники дорожного движения с ограниченными возможностями» - водители транспортных средств или пешеходы, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве;

«эксплуатация автомобильной дороги» – мероприятия по текущему ремонту и содержанию автомобильной дороги, выполняемые в целях обеспечения ее сохранности, а также использование автомобильной дороги по ее прямому назначению.

Статья 3. Требования безопасности

8. Безопасность автомобильных дорог и дорожных сооружений на них, а также связанных с ними процессов проектирования (включая изыскания), строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации обеспечивается посредством установления и соблюдения соответствующих требований безопасности проектных значений параметров, в т.ч. допустимых весовых и габаритных параметров транспортных средств, а также показателей прочности, надежности и устойчивости элементов в течение всего срока службы.

9. Настоящий технический регламент, с учетом степени риска причинения вреда, устанавливает минимально необходимые требования к автомобильным дорогам, обеспечивающие безопасность дорожного движения, выполнение которых достигается в процессе изысканий, проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации.

10. К общим требованиям к процессу изысканий автомобильных дорог и сооружений на них относятся следующие:

10.1 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:

а) для разработки основных технических решений по конструктивным элементам автомобильной дороги и дорожных сооружений, обеспечивающих безопасность на этапах их строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации, а также разработки мероприятий по охране окружающей среды, проекта организации строительства;

б) для проведения расчетов оснований, фундаментов и конструкций дорожных сооружений, отверстий мостов и труб, прочности и устойчивости земляного полотна, дорожной одежды и других конструктивных элементов, а также для разработки иных мероприятий, связанных с безопасностью автомобильной дороги на стадиях ее проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации;

в) для проектирования инженерных мероприятий по защите автомобильной дороги и потребителей транспортных услуг от воздействия опасных природных и техногенных факторов на стадиях строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации дороги.

11. К общим требованиям к процессу проектирования автомобильных дорог и дорожных сооружений на них относятся следующие:

11.1 При проектировании автомобильных дорог учитываются материалы инженерных изысканий, исходные данные выданные заказчиком и требования задания на проектирование.

11.2 При проектировании автомобильных дорог необходимо обеспечивать:

а) безопасное и бесперебойное движение транспортных средств установленных габаритных размеров и весовых параметров с разрешенными скоростями движения при существующих и прогнозируемых на установленный перспективный период

интенсивности транспортных потоков с учетом существующего и прогнозируемого состава движения;

б) прочность и устойчивость конструктивных элементов автомобильной дороги и дорожных сооружений при воздействии установленных внешних и внутренних нагрузок на всех этапах их жизненного цикла;

в) безопасный пропуск водопропускными сооружениями паводковых вод и ледохода расчетной вероятности превышения в течение установленного жизненного цикла автомобильной дороги;

г) оптимизацию строительных и эксплуатационных затрат в течение установленного жизненного цикла автомобильной дороги;

д) соблюдение установленных законодательствами государств Таможенного союза эстетических, экономических, экологических и иных требований к объектам транспортной инфраструктуры, а также норм и правил по обеспечению сохранности памятников культурно-исторического наследия и мест захоронения погибших воинов;

е) соблюдение минимальных расстояний до запретных (опасных) зон и районов при взрывоопасных, пожароопасных и иных производственных объектах, а также до охранных зон объектов, расположенных рядом с проектируемой автомобильной дорогой;

ж) закономерное и плавное изменение характеристик дороги на участках достаточной протяженности, а места резкого изменения условий движения совмещать с архитектурными, рельефными и ландшафтными доминантами, населенными пунктами, транспортными развязками и иными элементами дороги или придорожной обстановки, при приближении к которым участники дорожного движения могут предвидеть эти изменения;

и) сокращение выбросов парниковых газов за счет снижения вынужденного простоя автомобилей в заторах.

11.3 При проектировании автомобильных дорог в зонах, где невозможно исключить риски, связанные с воздействием опасных природных или техногенных процессов и явлений необходимо:

а) прокладывать трассу автомобильной дороги по участкам местности, где указанные риски существенно снижены;

б) предусматривать дополнительные меры защиты конструктивных элементов автомобильной дороги от возможных остаточных рисков воздействия указанных процессов и явлений на этапах строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации;

в) применять материалы и конструкции, устраняющие или снижающие риск возникновения опасности при воздействии указанных процессов и явлений.

11.4 При расчетах конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных конструкций и оснований дорожных сооружений должны быть учтены следующие основные виды постоянных и временных нагрузок, действующие на указанные элементы, а также их основания и фундаменты:

а) от собственного веса конструктивных элементов автомобильной дороги и дорожных сооружений;

б) от транспортных средств и пешеходов;

в) от воздействия водного потока, в том числе волновые и ледовые нагрузки;

г) от воздействия ветра и атмосферных осадков;

д) от сейсмических воздействий;

- е) от температурного воздействия;
- ж) от осадок оснований и фундаментов, усадки материала конструктивных элементов;
- и) от строительно-монтажного, технологического, ремонтного и эксплуатационного оборудования.

11.5 Требования безопасности к трассе автомобильной дороги:

а) параметры геометрических элементов плана, продольного и поперечного профиля должны назначаться исходя из расчетной скорости движения транспортных средств, принятой для данной категории автомобильной дороги;

б) допустимый диапазон изменения расчетных скоростей, обеспечивающий безопасные условия движения, устанавливается дифференцированно для каждой категории автомобильной дороги;

в) проектирование автомобильной дороги в плане и продольном профиле следует осуществлять, как пространственную кривую элементы которой гармонично сочетаются между собой и окружающим ландшафтом местности. При этом следует предусматривать соразмерность прямолинейных и криволинейных отрезков по их протяженности на смежных участках и всей длине автомобильной дороги;

г) продольный уклон должен обеспечивать возможность безопасной реализации допустимых скоростей движения транспортных средств для соответствующих классов и категорий автомобильных дорог и условий движения. При необходимости применения предельных продольных уклонов в целях повышения пропускной способности дорог и безопасности дорожного движения, следует предусматривать устройство дополнительных полос и аварийных съездов;

д) сочетание элементов трассы в плане и продольном профиле должны обеспечивать зрительное однозначное понимание направления автомобильной дороги на расстоянии, обеспечивающим безопасное и комфортное движение с разрешенной скоростью, своевременное информирование водителей об изменении направления движения, о приближении к местам, требующим повышенного внимания при вождении, исключать возможность возникновения зрительных иллюзий и ошибочных действий водителей;

е) параметры плана и продольного профиля должны обеспечивать видимость поверхности проезжей части и встречного автомобиля на расстояниях, не менее установленных для соответствующих категорий автомобильных дорог;

ж) кривые в плане должны обеспечивать зрительную плавность трассы и увязку ее с окружающим ландшафтом местности. Они могут иметь постоянную или переменную кривизну. Наименьшие радиусы кривых должны назначаться исходя из удобства и комфортабельности движения, а в стесненных условиях - устойчивости автомобиля при движении с расчетной скоростью по чистому и влажному дорожному покрытию. Радиусы смежных кривых в плане не должны отличаться друг от друга более чем в 1,3 раза.

11.6 Автомобильная дорога должна иметь установленное количество полос движения, позволяющее обеспечить пропуск транспортного потока расчетной интенсивности с допустимым уровнем загрузки автомобильной дороги движением.

11.7 Ширина полосы движения должна обеспечивать возможность безопасной реализации скорости движения, допускаемой в конкретных дорожных условиях для автомобильных дорог различного назначения, класса и категории, а также видов транспортных средств.

11.8 На дорогах всех категорий следует предусматривать устройство обочин, ширину которых следует назначать исходя из условий обеспечения:

- а) устойчивости конструкции земляного полотна;
- б) создания пространства, позволяющего избежать или снизить тяжесть последствия дорожно-транспортных происшествий;
- в) психологической уверенности водителя в реализации разрешенных скоростей движения для дорог различного класса и разных категорий, а также типов транспортных средств;
- г) возможности для кратковременной остановки транспортных средств за пределами проезжей части дорог соответствующих категорий без помех для движущегося транспортного потока;
- д) использования в целях организации дорожного движения при дорожно-транспортных происшествиях и иных чрезвычайных ситуациях, а также выполнении работ по ремонту и содержанию.

11.9 На автомобильных дорогах в зависимости от класса и категории дороги, а также на участках других автомобильных дорог, где запрещены остановки и стоянки автомобилей на обочинах должны проектироваться площадки для аварийной остановки автомобилей, которые должны располагаться за пределами ограждений и иметь размеры, достаточные для размещения прогнозируемого количества автомобилей. Площадки должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами, а расстояния между ними следует устанавливать в зависимости от интенсивности движения на дороге.

11.10 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 установленные интервалы. Данные площадки должны служить для остановки транспортных средств исключительно в экстренных случаях.

11.11 Автомобильные дороги соответствующего класса и категории с целью предупреждения выезда транспортного средства на полосу встречного движения и снижения риска лобового столкновения, должны иметь разделительную полосу или проектироваться на самостоятельном для каждого направления движения земляном полотне. Минимальная ширина разделительной полосы в зависимости от класса и категории автомобильной дороги должна быть достаточной для размещения полос безопасности и установки дорожных ограждений. При проектировании разделительной полосы должны быть обеспечены условия безопасного водоотвода с проезжей части.

11.12 Проезжей части автомобильной дороги следует придавать поперечный уклон, обеспечивающий сток поверхностных вод и исключающий возникновение аквапланирования управляемых колес при допускаемых для данных типов автомобилей, классов и категорий автомобильных дорог скоростях движения.

11.13 Принятые в проекте автомобильной дороги тип и несущая способность конструкции дорожной одежды должны соответствовать требованиям безопасного и бесперебойного пропуска транспортных потоков заданной интенсивности и состава с разрешенной скоростью движения по автомобильным дорогам различных классов и категорий с учетом современных весовых параметров транспортных средств, установленных государствами Таможенного союза. Показатели ровности и сцепных качеств дорожных покрытий должны соответствовать требованиям безопасного движения

транспортных средств с разрешенной скоростью по автомобильным дорогам различных классов и категорий.

11.14 Технические средства организации движения на автомобильной дороге должны составлять единую систему управления дорожным движением, позволяющую водителю обеспечить безопасное совершение маневра или изменение режима движения. При этом, необходимо предусматривать возможность использования данной системы в зависимости от значения, класса и категории автомобильной дороги при создании автоматизированных комплексов мониторинга дорожного движения и интеллектуальных транспортных систем.

11.15 Удерживающие дорожные ограждения должны проектироваться в потенциально опасных местах возможного возникновения дорожно-транспортных происшествий:

а) на участках автомобильной дороги, с высокими насыпями и (или) крутыми откосами земляного полотна, а также при близком расположении проходящих вдоль железных дорог, болот, оврагов, водных потоков, горных ущелий и склонов;

б) на автомагистралях и скоростных дорогах, а также разделительной полосе многополосных автомобильных дорог, транспортных развязках, кривых в плане с недостаточной видимостью;

в) на участках, проходящих по мостам, путепроводам, эстакадам и иным специальным дорожным сооружениям;

г) у опор путепроводов, линий электропередач, связи, освещения, отдельных дорожных знаков индивидуального исполнения, а также иных коммуникаций и сооружений, расположенных в непосредственной близости от проезжей части.

11.16 При проектировании автомобильных дорог, проходящих через населенные пункты, должны предусматриваться пешеходные дорожки или тротуары, а при необходимости и велосипедные дорожки. Пешеходные и велосипедные дорожки должны проектироваться при необходимости и вне населённых пунктов вдоль сооружаемых или реконструируемых автомобильных дорог. 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.

11.17 При соответствующем технико-экономическом обосновании на автомобильных дорогах должно предусматриваться искусственное освещение:

а) в пределах населенных пунктов;

б) на пересечениях магистральных автомобильных дорог между собой и с железными дорогами;

в) на мостах, путепроводах и эстакадах длиной более 100м;

г) на постах взимания платы за проезд на платных автомобильных дорогах;

д) в тоннелях и на подходах к ним;

е) на подъездах к сооружениям и объектам дорожного и придорожного сервиса;

ж) у постов транспортного и весогабаритного контроля, пограничной, таможенной, санитарно-эпидемиологической, ветеринарной и дорожно-патрульной службы.

11.18 При проектировании автомобильных дорог должно быть предусмотрено устройство площадок для кратковременного отдыха водителей и пассажиров в пути с соблюдением установленных санитарно-гигиенических, эпидемиологических,

экологических, архитектурно-ландшафтных и иных требований, а также удобство и безопасность для потребителей данных услуг.

11.19 В местах остановок общественного транспорта при проектировании автомобильных дорог должны предусматриваться посадочные площадки и павильоны с обеспечением возможности совершения плавного маневра для смены полосы движения водителем автобуса при заезде и выезде с них, безопасной посадки и высадки пассажиров, а при необходимости и перехода их через автомобильную дорогу.

11.20 Проектируемые объекты дорожного и придорожного сервиса не должны ухудшать дорожные условия в зоне их расположения, создавать затруднения в организации дорожного движения, снижающие безопасность потребителей транспортных услуг.

11.21 При пересечении проектируемой автомобильной дороги с подземными инженерными коммуникациями должны быть предусмотрены меры, обеспечивающие сохранность этих коммуникаций под воздействием нагрузок вызванных автомобильной дорогой, а также соблюдение размеров охранных зон, установленных для этих коммуникаций.

11.22 При проектировании следует предусматривать равную с остальными категориями населения возможность доступности всех видов услуг, представляемых автомобильными дорогами для всех категорий участников дорожного движения с ограниченными возможностями.

11.23 При проектировании новых и реконструкции существующих мостов следует принимать проектные решения, обеспечивающие:

а) надежность, долговечность и бесперебойность эксплуатации сооружений при движении транспортных средств, габаритные размеры и весовые параметры которых соответствуют требованиям, установленными государствами Таможенного союза;

б) безопасность движения транспортных средств и пешеходов в период эксплуатации, а также строительных машин, механизмов, оборудования, безопасность и охрану труда рабочих в периоды строительства, реконструкции и капитального ремонта;

в) безопасный пропуск расходов и уровней воды расчетной вероятности превышения, расчетного ледохода, а на судоходных или сплавных реках соответствующего класса - требования безопасного судоходства и сплава;

г) соблюдение интересов физических и юридических лиц, связанных с хозяйственным и иным использованием водотока;

д) охрану окружающей среды и поддержание ее экологического равновесия.

11.24 Проектирование путепроводов на автомобильных дорогах следует осуществлять в соответствии с перспективной интенсивностью движения в данном узле дорог, а также габаритными размерами по ширине и высоте, весовыми параметрами транспортных средств, установленных государствами Таможенного союза, классом и категорией пересекающихся или примыкающих дорог.

11.25 При проектировании мостов и путепроводов необходимо обеспечить:

а) соответствие поперечного профиля проезжей части на искусственном сооружении и на подходах к ним по ширине и количеству полос движения, а также характеристикам краевых или укрепленных полос на обочинах;

б) устройство виража и уширения проезжей части при расположении искусственных сооружений на кривых в плане малых радиусов;

в) расстояние от кромки проезжей части до ближайшей грани опоры путепроводов не менее установленных соответствующими техническими регламентами и межгосударственными стандартами для автомобильных дорог различных классов и категорий, а также конструкций опор путепроводов;

г) при установке металлических ограждений расстояние от них до ближайшей грани опоры должно быть достаточным для обеспечения прогиба ограждения при наезде на него автомобиля.

11.26 При проектировании тоннелей необходимо предусматривать соблюдение следующих требований безопасности:

а) тоннели длиной более 1000м при отсутствии остановочных полос должны иметь местные уширения с площадками для аварийной остановки транспортных средств. При двустороннем движении площадки должны быть с каждой стороны тоннеля;

б) в тоннелях протяженностью более 1500м при расчетной интенсивности более 2000 автомобилей в сутки на одну полосу движения, необходимо устраивать аварийные выходы;

в) в тоннелях, не имеющих аварийных выходов, предусматривать тротуары или проходы, предназначенные для использования участниками дорожного движения в чрезвычайных ситуациях;

г) тоннели с отдельными стволами должны быть соединены друг с другом расположенными на одинаковом расстоянии поперечными стволами, предназначенными для прохода пешеходов и проезда машин и механизмов аварийно-спасательных служб;

д) предусматривать в тоннелях длиной более 1500м у их порталов, а также внутри тоннеля, специализированные помещения с санитарно-бытовыми устройствами для нужд служб эксплуатации и охраны, оборудованные средствами первой медицинской помощи, экстренной связи и пожаротушения и подачи технической воды;

е) местоположения устройств и средств для обеспечения безопасности пользователей тоннелей должны быть обозначены соответствующими знаками безопасности. Направления движения к аварийным выходам, спасательным пунктам, аппаратам экстренной связи должны быть обозначены четко видимыми надписями и символами. При необходимости, знаки безопасности могут содержать иную информацию, необходимую для использования в чрезвычайных ситуациях;

ж) оборудовать тоннели с высокой интенсивностью движения автоматизированными системами управления транспортными потоками для предотвращения заторов дорожного движения, в том числе при возникновении дорожно-транспортных происшествий и иных чрезвычайных ситуаций;

и) предусматривать перед въездом в тоннель и после выезда из него, а также в тоннелях с двумя и более стволами разрыв в дорожном ограждении для проезда машин и механизмов аварийно-спасательных служб.

11.27 Проекты участков автомобильных дорог, проходящих через Государственную границу государств Таможенного союза, следует разрабатывать с учетом действующей на пограничном пункте схемы организации движения пешеходных и транспортных потоков в соответствии с установленными видами контроля на них.

На пограничных пунктах при высокой интенсивности движения грузовых автомобилей следует предусматривать дополнительные полосы или площадки для размещения автомобилей, ожидающих проверки. Их количество и размеры следует назначать с учетом принятой системы организации контроля по видам грузов и

транспортных средств, а также фактической пропускной способности пограничных пунктов.

Автомобильные дороги в зоне размещения различных постов и служб пунктов пропуска транспортных средств через Государственную границу должны быть оборудованы необходимыми техническими средствами организации дорожного движения.

11.28 При проектировании автомобильных дорог необходимо предусматривать размещение стационарных пунктов габаритного и весового контроля и площадок передвижных пунктов весового контроля, а также специализированных стоянок для хранения задержанного транспортного средства до устранения причин задержания.

11.29 Мосты, путепроводы, тоннели и иные дорожные сооружения на автомобильных дорогах могут быть оборудованы специализированными системами инженерной защиты от несанкционированного доступа в вышеуказанные сооружения, обнаружения и извещения о пожаре, противодымной защиты и автоматизированного пожаротушения.

12. К общим требованиям к процессу строительства, реконструкции и капитального ремонта (далее – строительства) автомобильных дорог и сооружений на них относятся следующие:

12.1 При строительстве автомобильных дорог должны быть соблюдены следующие требования безопасности:

а) строительство автомобильной дороги должно осуществляться в строгом соответствии с проектной документацией на землях, отведенных под эти цели уполномоченными органами по землепользованию, с соблюдением требований экологической безопасности, сохранности исторических и архитектурно-ландшафтных памятников и объектов культурного наследия на всех этапах жизненного цикла автомобильной дороги;

б) применяемые при строительстве автомобильной дороги машины, механизмы и оборудование, а также материалы и изделия должны обеспечить безопасность дорожно-строительных работ, выполняемых в пределах полосы отвода автомобильных дорог, на предприятиях дорожного строительства, в местах разработки месторождений местных строительных материалов;

в) по завершении строительных работ автомобильная дорога в пределах полосы постоянного отвода земель должна быть освобождена от дорожно-строительной техники, временных сооружений, остатков строительных материалов и изделий, временных дорожных знаков и указателей, а также иных предметов и инвентаря, а земли, отведенные во временное пользование на период строительства объекта, должны быть приведены в состояние, пригодное для их использования по первоначальному назначению в соответствии с земельным законодательством.

13. К общим требованиям безопасности к автомобильным дорогам и дорожным сооружениям на них при их эксплуатации относятся следующие:

13.1 Мероприятия по эксплуатации должны быть направлены на создание безопасных условий перевозки грузов и пассажиров по автомобильным дорогам в течение установленного срока их службы путем:

а) обеспечения сохранности автомобильных дорог и дорожных сооружений на них при воздействии транспортных, эксплуатационных, природно-климатических, чрезвычайных и других факторов в течение их жизненного цикла;

б) организации дорожного движения с использованием комплекса технических средств;

в) своевременного проведения работ по поддержанию надлежащего эксплуатационного состояния проезжей части;

г) своевременного устранения или снижения риска возникновения дорожно-транспортных происшествий и ограничений движения в зависимости от эксплуатационного состояния автомобильной дороги

д) своевременного информирования участников дорожного движения об изменениях в организации движения, в том числе связанных с проведением дорожных работ, сезонными ограничениями движения, стихийными бедствиями, техногенными катастрофами и авариями или другими обстоятельствами;

е) обеспечения доступности информации о допустимых весовых и габаритных параметрах транспортных средств, а также возможных остаточных рисках ухудшения эксплуатационного состояния автомобильной дороги и возникновении угрозы безопасности на отдельных ее участках для потребителей транспортных услуг и третьих лиц;

ж) защиты участков автомобильных дорог от снежных или песчаных заносов, предупреждения образования на покрытии снежной корки и гололёда, облегчения уборки снежно-ледяных отложений и ликвидации зимней скользкости дорожных покрытий с применением противогололёдных материалов;

и) введения допустимых весовых и габаритных параметров транспортных средств для обеспечения сохранности эксплуатируемых автомобильных дорог и дорожных сооружений на них;

к) проведение диагностики автомобильных дорог;

л) введения временных ограничений движения в целях обеспечения безопасности движения при опасных природных явлениях или угрозе их возникновения, при аварийных ситуациях на дорогах, при проведении дорожных и аварийно-восстановительных работ, в случае выявления дефектов и повреждений автомобильных дорог и 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.

13.2 Автомобильная дорога и дорожные сооружения на ней при эксплуатации должны соответствовать следующим требованиям безопасности:

а) На покрытии проезжей части должны отсутствовать проломы, просадки, выбоины и иные повреждения или дефекты, а также посторонние предметы, затрудняющие движение транспортных средств с разрешенной скоростью и представляющие опасность для потребителей транспортных услуг или третьих лиц.

Предельно-допустимые значения повреждений и сроки ликвидации факторов, затрудняющих движение транспортных средств с разрешенной скоростью, устанавливаются во взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза.

При необходимости, до устранения указанных дефектов проезжей части поврежденные участки автомобильной дороги должны быть обозначены

соответствующими временными дорожными знаками или другими техническими средствами организации дорожного движения.

Водоотвод с проезжей части должен находиться в состоянии, исключающем застой воды на покрытии и обочинах.

б) Сцепные качества дорожного покрытия должны обеспечивать безопасные условия движения транспортных средств с разрешенной правилами дорожного движения скоростью при условии соответствия их эксплуатационного состояния установленным требованиям. Сроки выполнения работ по улучшению сцепных качеств устанавливаются во взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза.

в) Ровность дорожного покрытия должна обеспечивать безопасные условия движения с установленной для данного класса и категории автомобильной дороги скоростью движения. Требования к ровности покрытий, устанавливаются во взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза.

г) Возвышение обочины и разделительной полосы над уровнем проезжей части при отсутствии бордюра не допускается. Обочины и разделительные полосы, не отделенные от проезжей части бордюром, не должны быть ниже уровня прилегающей кромки проезжей части более чем на 4 см.

Обочины не должны иметь деформаций, повреждений и посторонних предметов, указанных в пункте 13.2 а) для дорожных покрытий. До устранения дефектов обочин, должны быть установлены соответствующие временные дорожные знаки или другие технические средства организации дорожного движения.

д) Откосы земляного полотна должны очищаться от посторонних предметов, не имеющих отношения к организации дорожного движения и обустройству автомобильной дороги.

е) Не допускается уменьшение фактического расстояния видимости на автомобильной дороге соответствующих классов и категорий ниже минимально требуемого в результате, выполняемых эксплуатационных действий или отсутствия таковых.

13.3 Мосты, путепроводы и иные дорожные сооружения в течение срока их службы должны сохранять предусмотренное проектом положение в пространстве, а их техническое состояние должно обеспечивать безопасную эксплуатацию сооружения, а также механическое сопротивление всего сооружения в целом и отдельных его частей расчетным нагрузкам и воздействиям. Техническое состояние несущих элементов пролетного строения сооружения должно обеспечивать проектную величину грузоподъемности. Состояние подмостового пространства должно обеспечивать безопасный пропуск высоких вод установленной вероятности превышения расчетного паводка и ледохода.

13.4 При эксплуатации тоннелей необходимо соблюдать следующие требования:

- своевременную ликвидацию повреждений тоннельной обделки (стен тоннеля), создающих угрозу его безопасной эксплуатации;

- поддержание в работоспособном состоянии электроосвещения, связи и громкоговорящего оповещения, автоматизированных систем, обеспечивающих

организацию и безопасность дорожного движения, а также систем управления комплексом инженерной защиты от несанкционированного доступа в притоннельные сооружения, обнаружения и извещения о пожаре, противодымной защиты и автоматизированного пожаротушения;

- своевременное оповещение потребителей транспортных услуг и немедленное закрытие тоннеля при угрозе возникновения в нем чрезвычайной ситуации.

13.5 Технические средства организации дорожного движения должны соответствовать следующим требованиям безопасности:

а) Дорожные знаки.

Установку отсутствующих и замену повреждённых дорожных знаков следует осуществлять в сроки, установленные во взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза. Дорожные знаки быть должны обладать заданными характеристиками, установленным во взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза, обеспечивающими их видимость. Местоположение соответствующих дорожных знаков должно обеспечивать своевременное информирование водителей транспортных средств и пешеходов об изменении дорожных условий и допустимых режимах движения. Установка дорожных знаков, за исключением временных, не должна приводить к уменьшению габаритов приближения автомобильных дорог и дорожных сооружений на них.

б) Дорожная разметка.

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 устанавливать соответствующие дорожные знаки.

Дорожная разметка должна быть восстановлена в случае, если ее износ или разрушение не позволяют однозначно воспринимать заложенную информацию. Дорожная разметка должна быть восстановлена при наступлении условий, обеспечивающих возможность применения разметочных материалов и изделий в соответствии с установленными производителями условиями их применения.

в) Дорожные светофоры.

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 обслуживания и уменьшали вероятность их повреждения.

Минимальная видимость сигналов дорожных светофоров, включая символы, используемые на рассеивателях сигналов, должна обеспечивать водителям транспортных средств возможность безопасного совершения маневра или остановки, как в светлое, так и в тёмное время суток. Элементы дорожного светофора и его крепления не должны иметь повреждений, влияющих на видимость сигналов.

Замену вышедшего из строя источника света дорожного светофора, а также ликвидацию повреждений электромонтажной схемы в корпусе дорожного светофора или электрического кабеля после его обнаружения дорожно-эксплуатационной службой и

документального оформления, следует осуществлять в сроки, установленные во взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза.

г) Направляющие устройства.

Минимальная видимость дорожных сигнальных столбиков и тумб должна обеспечивать водителям транспортных средств возможность безопасного движения с разрешенной правилами дорожного движения скоростью. Дорожные сигнальные столбики и дорожные тумбы не должны иметь повреждений, влияющих на их визуальное восприятие и безопасность дорожного движения.

Поврежденные дорожные сигнальные столбики и дорожные тумбы после обнаружения повреждения дорожно-эксплуатационной службой и документального оформления, должны быть заменены в сроки, установленные во взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза.

д) Системы сигнализации на железнодорожных переездах.

Системы сигнализации на железнодорожных переездах должны обеспечивать восприятие их органами зрения и слуха участников дорожного движения при штатных условиях эксплуатации автомобильной дороги.

Видимость сигналов на железнодорожных переездах должна обеспечивать водителям транспортных средств возможность их безопасного проезда с разрешенной правилами дорожного движения скоростью. Системы сигнализации на железнодорожных переездах не должны иметь повреждений, влияющих на их зрительное и слуховое восприятие.

е) Временные технические средства организации дорожного движения.

Технические средства организации дорожного движения, применение которых вызвано причинами временного характера (дорожно-строительные работы, организация ограничения или прекращения движения транспорта в установленном порядке в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения) должны быть своевременно установлены (устроены), и использованы лишь в периоды действия ограничивающих факторов.

Для лучшего восприятия водителями временных дорожных знаков на одной опоре должно быть установлено не более двух знаков и одного знака дополнительной информации (таблички). При продолжительности дорожных работ более суток должны быть применены дорожные знаки с дублирующими световыми сигналами, работающими в мигающем режиме.

Временные дорожные знаки и дорожные светофоры, действие которых носит периодический характер, на время, когда их применение не требуется, должны быть закрыты чехлами. После устранения причин, вызвавших необходимость применения временных технических средств организации дорожного движения, они должны быть демонтированы.

13.6 Ограждения на автомобильных дорогах.

Поврежденные ограждения на автомобильных дорогах после их обнаружения дорожно-эксплуатационной службой и документального оформления, должны быть

восстановлены в сроки, установленные во взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза.

13.7 Горизонтальная освещенность от искусственного освещения.

Горизонтальная освещенность при искусственном освещении покрытия проезжей части автомобильных дорог различных классов и категорий должна обеспечивать безопасные условия движения с разрешенной правилами дорожного движения скоростью.

Замену вышедшего из строя источника света искусственного освещения после его обнаружения дорожно-эксплуатационной службой и документального оформления следует осуществить в сроки, установленные во взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза.

Отказы в работе наружных осветительных установок, связанные с обрывом электрических кабелей и проводов или повреждением опор, подлежат немедленному устранению после обнаружения дефекта дорожно-эксплуатационной службой, его документального оформления, установки соответствующих временных дорожных знаков, а при необходимости и ограждения места производства электромонтажных и дорожных работ.

13.8 Средства наружной рекламы.

В полосе отвода автомобильной дороги не допускается размещение рекламной или иной информации, не имеющей непосредственного отношения к организации движения.

С целью обеспечения безопасности дорожного движения средства наружной рекламы не должны:

- размещаться на дорожном знаке, его опоре или на любом другом приспособлении, предназначенном для регулирования движения;
- ухудшать видимость средств регулирования дорожного движения или снижать их эффективность;
- иметь сходство (по внешнему виду, изображению или звуковому эффекту) с техническими средствами организации дорожного движения и специальными сигналами, а также создавать впечатление нахождения на дороге транспортного средства, пешехода, животных или иного объекта;
- иметь яркость элементов изображения при внутреннем и внешнем освещении выше фотометрических характеристик дорожных знаков;
- освещаться в темное время суток на участках дорог, где дорожные знаки не имеют искусственного освещения;
- размещаться в зоне транспортных развязок, пересечений и примыканий автомобильных дорог, железнодорожных переездов и искусственных сооружений ближе расчетного расстояния видимости от них.

13.9 Уборка снега должна осуществляться в следующей последовательности: проезжая часть, остановки общественного наземного транспорта, тротуары, обочины, съезды, площадки для стоянки и остановки транспортных средств.

Убранный снег не должен уменьшать ширину проезжей части и обочин автомобильных дорог. Формирование снежных валов не допускается:

- на пересечениях автомобильных дорог, независимо от их класса и категории, а также на железнодорожных переездах;

- в месте расположения пешеходного перехода или остановочного пункта наземного общественного транспорта; на участках дорог, оборудованных дорожными ограждениями или бордюром;

- на тротуарах.

Допускается эксплуатация отдельных автомобильных дорог с присутствием по всей ширине проезжей части слой уплотненного снежного покрова толщиной не более 100мм. На снежном накате не допускается наличие келеи глубиной более 30мм и отдельных гребней возвышений, занижений и выбоин высотой или глубиной более 40мм.

Сроки ликвидации зимней скользкости и окончания снегоочистки для автомобильных дорог в зависимости от их значения, класса и категории, а также интенсивности и состава движения устанавливаются во взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза.

На лавиноопасных участках горных автомобильных дорог должны быть предприняты меры по своевременному предупреждению и ликвидации лавинной опасности, а также устройству необходимых противолавинных сооружений.

13.10 В целях сбора, анализа и использования информации для повышения безопасности участников дорожного движения при эксплуатации автомобильных дорог и устранения влияния отдельных недостатков, допущенных при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте автомобильных дорог, дорожно-эксплуатационные организации должны осуществлять систематический учет и предоставление государственному уполномоченному органу дорожного хозяйства соответствующего государства Таможенного союза информации о фактах нарушения безопасности потребителей транспортных услуг и третьих лиц в результате дорожно-транспортных и иных происшествий, связанных с нарушением требований настоящего технического регламента.

Результаты анализа и обобщения полученной информации должны использоваться государственным уполномоченным органом по автомобильным дорогам государств Таможенного союза для принятия соответствующих решений по управлению дорожной отраслью и оперативного оповещения участников дорожного движения о потенциальной опасности отдельных участков автомобильной дороги, в том числе и с использованием средств массовой информации

14. К общим требованиям по безопасности дорожно-строительных материалов и изделий, применяемых при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и эксплуатации относятся следующие:

14.1 Дорожно-строительные материалы и изделия, производимые в государствах Таможенного союза и импортируемые, не должны создавать угрозу возникновения опасности для потребителей транспортных услуг и третьих лиц, окружающей среды, растительного и животного мира на всех этапах их жизненного цикла.

14.2 Производство, транспортирование, хранение и применение дорожно-строительных материалов и изделий должны обеспечивать надежность их работы в различных конструктивных элементах автомобильной дороги и инженерных сооружений на ней в течение их жизненного цикла под воздействием транспортных нагрузок, климатических и иных факторов в условиях, исключая следующие последствия:

- а) разрушение автомобильной дороги или сооружений или их участков (частей);
- б) необратимые деформации дорожных конструкций;

в) недопустимое снижение основных транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги или сооружений на ней.

14.3 Дорожно-строительные материалы и изделия в течение всего срока службы автомобильной дороги и дорожных сооружений на них должны быть устойчивыми к воздействию транспортных, природных и иных факторов.

14.4 Безопасность дорожно-строительных материалов и изделий обеспечивается путем соблюдения следующих основных требований на всех этапах их жизненного цикла:

а) суммарная эффективная удельная активность естественных радионуклидов не должна превышать допустимых пределов, установленных государствами Таможенного союза;

б) предельная концентрация вредных химических веществ в воздухе рабочей зоны при производстве, хранении, транспортировании, применении материалов и изделий в дорожных работах, а также в результате их совместного воздействия на окружающую среду в процессе эксплуатации автомобильной дороги не должна превышать допустимых значений, установленных во взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза;

в) физико-химические свойства материалов и изделий не должны создавать угрозу возникновения взрыва и (или) развития пожара;

г) физико-механические свойства грунтов и других дорожно-строительных материалов должны обеспечивать расчетную устойчивость конструктивных элементов автомобильной дороги при совместном воздействии транспортной нагрузки и природных факторов;

д) технологическое оборудование, применяемое для производства дорожно-строительных материалов и изделий, должно соответствовать требованиям безопасности, установленным государствами Таможенного союза, по:

- пылеобразованию;
- токсичности паров химических веществ;
- уровню вибрации;
- уровню шума;
- опасности движущихся и вращающихся частей механизмов;
- возможности термических ожогов.

14.5 Потребительская тара дорожно-строительных материалов и изделий или сопроводительная документация транспортного средства должна иметь маркировку с информацией, характеризующей степень (класс) опасности груза и меры безопасности при его транспортировании, хранении и применении.

14.6 Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и эксплуатация автомобильных дорог и дорожных сооружений на них должны осуществляться с применением дорожно-строительных материалов и изделий, соответствующих требованиям настоящего технического регламента и проектной документации.

Статья 4. Презумпция соответствия требований безопасности

15. Соответствие автомобильных дорог и дорожных сооружений на них настоящему техническому регламенту обеспечивается выполнением его требований к безопасности путем выполнением требований взаимосвязанных с настоящим техническим регламентом

международных и региональных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных стандартов государств Таможенного союза.

Выполнение на добровольной основе требований названных стандартов свидетельствует о презумпции соответствия требованиям безопасности настоящего технического регламента.

Статья 5. Оценка соответствия

16. Оценка соответствия автомобильных дорог на всех этапах их жизненного цикла требованиям настоящего технического регламента осуществляется в порядке, установленном актами технического регулирования и законодательствами государств Таможенного союза:

а) при инженерных изысканиях и разработке проектной документации автомобильных дорог - в форме экспертизы, государственного контроля;

б) при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог - в формах строительного (производственного) контроля за выполнением работ, промежуточной приемки выполненных дорожно-строительных работ и (или) конструктивных элементов, приемки и ввода в эксплуатацию законченных объектов или их отдельных участков, государственного контроля;

в) при эксплуатации автомобильных дорог, дорожных сооружений на них и элементов обустройства - в формах текущего контроля состояния автомобильной дороги и дорожных сооружений на ней и приемки выполненных работ по их ремонту и содержанию, государственного контроля;

д) для материалов и изделий - в формах испытания (входной контроль) и обязательного подтверждения соответствия требованиям настоящего технического регламента.

17. Экспертиза результатов инженерных изысканий.

Заключение экспертизы должно содержать выводы о соответствии материалов инженерных изысканий требованиям задания и программы изысканий, характеристику полноты и достоверности результатов инженерных изысканий, а также возможности принятия на их основе проектных решений, устраняющих или снижающих риски возникновения опасности для субъектов дорожного движения и окружающей среды в соответствии с требованиями настоящего технического регламента, а также иных актов технического регулирования государств Таможенного союза.

18. Экспертиза проектной документации.

Законченная разработкой проектная документация на строительство автомобильной дороги подлежит экспертизе для определения ее соответствия заданию на проектирование, требованиям настоящего технического регламента, иных актов технического регулирования, а также действующего законодательства государств Таможенного союза.

Проектная документация до ее утверждения рассматривается заказчиком, всеми заинтересованными организациями, а также при необходимости, представителями независимых специализированных организаций.

Утвержденная проектная или иная техническая документация свидетельствует о ее соответствии требованиям настоящего технического регламента по обеспечению безопасности объектов технического регулирования на этапах их проектирования,

строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации автомобильной дороги.

19. Строительный (производственный) контроль (далее – строительный) за выполнением работ по строительству реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог и сооружений на них.

Строительный контроль проводится заказчиком, а также юридическим лицом, осуществляющим строительство (подрядчиком). Для осуществления строительного контроля Заказчик может привлекать на основании договора иных юридических лиц, компетентных в проведении данного вида работ.

По результатам проведения строительного контроля составляются соответствующие акты освидетельствования отдельных видов работ и (или) конструкций.

При проведении строительного контроля проводятся необходимые исследования, испытания и измерения с применением соответствующих методов и средств измерений. Средства измерений, а также методы, используемые для строительного контроля, должны соответствовать требованиям, установленным законодательствами государств Таможенного союза в области обеспечения единства измерений.

Результаты строительного контроля должны документироваться и сохраняться после приемки автомобильной дороги или ее участка в эксплуатацию в течение срока, установленного законодательствами государств Таможенного союза.

20. Промежуточная приемка выполненных дорожно-строительных работ и (или) конструктивных элементов.

Промежуточная приемка выполненных дорожно-строительных работ производится с целью определения соответствия выполненных дорожно-строительных работ утвержденной проектной документации и требованиям настоящего технического регламента.

Промежуточная приемка выполненных дорожно-строительных работ предусматривает:

- а) освидетельствование и приемку скрытых работ;
- б) приемку ответственных конструкций.

Приемка скрытых работ производится по конструктивным элементам, которые частично или полностью будут скрыты при выполнении последующих работ.

Приемка ответственных конструкций осуществляется по конструктивным элементам, некачественное выполнение которых может привести к появлению или возрастанию риска возникновения опасности для потребителей транспортных услуг и третьих лиц, окружающей среды, животного и растительного мира в результате потери несущей способности конструкций или непригодности сооружения для эксплуатации.

Оценку соответствия объектов строительства (реконструкции) и приемку работ или конструктивных элементов, которые частично или полностью будут скрыты при последующих работах, осуществляют приемочные комиссии, являющиеся коллегиальным органом, образуемым из представителей заинтересованных сторон: заказчика, подрядчика и иных организаций, участвующих в строительном процессе, а при приемке ответственных конструкций – обязательно проектной организации. При необходимости заказчик может привлекать к приемке независимые специализированные организации. По результатам работы приемочная комиссия составляет и подписывает акт с решением о приемке объекта оценки или о необходимых доработках для устранения выявленных недостатков.

Перечни конкретных видов работ, относящихся к той или иной промежуточной приемке выполненных работ, должны быть определены проектной документацией и разработаны подрядчиком в составе исполнительной производственно-технической документации и согласованы с заказчиком.

До проведения промежуточной приемки выполненных дорожно-строительных работ выполнение последующих работ на этом участке автомобильной дороги запрещается.

21. Приемка и ввод в эксплуатацию законченных строительством (реконструированных, капитально отремонтированных) автомобильных дорог и сооружений на них.

Приемке в эксплуатацию подлежат законченные строительством реконструкцией и капитальным ремонтом автомобильные дороги или их участки, имеющие самостоятельное транспортное значение, при условии их соответствия утвержденной в установленном порядке проектной документации, а также требованиям настоящего технического регламента и иных актов технического регулирования государств Таможенного союза.

Не допускается приемка в эксплуатацию автомобильных дорог (участков) при наличии нарушений требований настоящего технического регламента и иных актов технического регулирования государств Таможенного союза, отступлений от проектной документации, снижающих несущую способность, устойчивость, надежность, транспортно-эксплуатационные характеристики построенных объектов и создающих опасность для потребителей транспортных услуг, третьих лиц и окружающей среды при эксплуатации автомобильной дороги или ее участка.

Приемку объектов в эксплуатацию проводят специально создаваемые комиссии.

Комиссии по приемке законченных строительством объектов подразделяются на:

- рабочие комиссии;
- приемочные комиссии.

До начала работы приемочных комиссий на всех предъявляемых к приемке в эксплуатацию законченных строительством, реконструкцией и капитальным ремонтом автомобильных дорогах или их участках должна быть в обязательном порядке завершена работа по приемке указанных объектов рабочей комиссией. Она является коллегиальным органом, образуемым заказчиком из представителей заинтересованных сторон: заказчика (председатель комиссии), генерального подрядчика, субподрядных организаций, проектной организации, эксплуатационных организаций, а также других заинтересованных организаций в соответствии с действующим законодательством государств Таможенного союза.

Приемочная комиссия является коллегиальным органом, образуемым из представителей уполномоченных органов по автомобильным дорогам, заказчика, генерального подрядчика, проектной организации, эксплуатационной организации, а также других заинтересованных организаций.

Рабочие и приемочные комиссии проводят необходимые измерения и обследования по соответствию построенных дорожных объектов проектной документации, требованиям настоящего технического регламента и иным актам технического регулирования, а также законодательству государств Таможенного союза.

На построенных (реконструированных) автомобильных дорогах до их принятия приемочными комиссиями в эксплуатацию движение наземных транспортных средств

общего пользования должно быть запрещено или ограничено соответствующими техническими средствами организации дорожного движения.

Порядок приемки объектов в эксплуатацию определяется нормативными актами государств Таможенного союза.

22. Текущий контроль состояния автомобильной дороги и сооружений на ней.

Текущий контроль состояния автомобильной дороги и сооружений на ней осуществляет дорожная служба путем патрульных осмотров, а также периодической диагностики автомобильных дорог с выявлением и учетом имеющихся дефектов конструктивных элементов автомобильных дорог, оценкой качества их содержания и эксплуатационного состояния, в порядке, установленном нормативными актами государств Таможенного союза.

23. Приемка выполненных работ по содержанию автомобильной дороги и сооружений на ней производится путём оценки уровня их содержания.

Приёмка выполненных работ по содержанию автомобильной дороги и сооружений на ней производится комиссией в составе: представитель заказчика и представитель дорожно-эксплуатационной организации. К работе комиссии возможно привлечение других заинтересованных организаций по усмотрению заказчика.

По результатам проведенного обследования, комиссия принимает решение о приемке объекта оценки или о необходимых доработках для устранения выявленных недостатков. Порядок работы комиссий устанавливает заказчик.

По результатам проведения приемки работ по содержанию автомобильной дороги и сооружений на ней составляется акт и подписывается всеми членами комиссии.

24. Материалы и изделия, поступающие для строительства, реконструкции, капитального ремонта и содержания автомобильных дорог, подлежат входному контролю, в установленном государствами Таможенного союза порядке, путем проведения их испытаний на соответствие требованиям проектной документации, настоящего технического регламента, а также иных актов технического регулирования, межгосударственных стандартов и законодательства этих стран.

Подрядчик несет ответственность за качество поступающих на объект материалов и изделий. Подрядчик имеет право провести полный перечень испытаний поступающих материалов и изделий на соответствие требованиям проектной документации. Заказчик проводит выборочные испытания поступающих материалов и изделий на соответствие требованиям проектной документации.

Материалы и изделия, подлежащие обязательному подтверждению соответствия в государствах Таможенного союза, выпускаемые серийно в соответствии с требованиями настоящего технического регламента, подвергаются декларированию соответствия. Декларирование соответствия осуществляется по схеме бд, в соответствии с «Положением о порядке применения типовых схем оценки (подтверждения) соответствия требованиям технических регламентов Таможенного союза», утвержденным Решением Комиссии Таможенного союза от 7 апреля 2011 года № 621.

При отсутствии действующих официальных документов о проведенном обязательном подтверждении соответствия такие материалы и изделия размещаться на рынке и использоваться по назначению при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и эксплуатации автомобильных дорог государств Таможенного союза не могут.

25. Государственный контроль за соблюдением требований настоящего технического регламента осуществляется органом государственного надзора в сфере

автомобильных дорог в порядке, установленном правительствами государств Таможенного союза.

Статья 6. Маркировка (обозначение) автомобильных дорог

26. Все автомобильные дороги общего пользования государств Таможенного союза должны иметь наименование с указанием начального, конечного, а при необходимости и промежуточного пунктов, индекс и номер в соответствии с установленным в государствах Таможенного союза Порядком маркировки (обозначения) автомобильных дорог общего пользования, присвоения им наименования, индекса и порядкового номера с учетом их значения, класса и категории.

27. Наименования и идентификационные номера автомобильных дорог, входящих в состав международной транспортной сети, устанавливаются в соответствии с международными договорами.

Статья 7. Защитительная оговорка

28. Основанием для применения статьи защиты могут быть следующие случаи:

- невыполнение требований настоящего технического регламента;
- неправильное применение взаимосвязанных с настоящим технически регламентом стандартов, если данные стандарты были применены.

29. Компетентный орган исполнительной власти государства-члена Таможенного союза, на территории которого выявлена продукция, не соответствующая требованиям настоящего технического регламента, обязан предпринять меры по ограничению и (или) запрету выпуска в обращение этой продукции на своей территории, а также изъятию с рынка этой продукции.

30. Компетентный орган исполнительной власти государства-члена Таможенного союза обязан уведомить Комиссию Таможенного союза и компетентные органы исполнительной власти других государств-членов Таможенного союза о принятом решении с указанием причин принятия данного решения и предоставлением доказательств, разъясняющих необходимость принятия данной меры.

Статья 8. Заключительные и переходные положения

31. Государства Таможенного союза вводят в действие настоящий технический регламент в соответствии со своим национальным законодательством одновременно и не ранее, чем через шесть месяцев со дня подписания договора о его принятии.

32. Государства Таможенного союза обеспечивают свободный доступ заинтересованных лиц к единым реестрам документов, удостоверяющих соответствие требованиям настоящего технического регламента, в том числе и в электронно-цифровой форме.

33. С момента введения в действие настоящего технического регламента национальные технические регламенты государств Таможенного союза в отношении объектов регулирования настоящего технического регламента считаются утратившими силу.

34. Технические решения, принятые в проектах автомобильных дорог, утвержденных до вступления в силу настоящего технического регламента, подлежат исполнению в случаях, не противоречащих требованиям безопасности при проектировании, строительстве, реконструкции и капитальном ремонте и эксплуатации автомобильных дорог, установленным названным техническим регламентом.

35. В случае если нормативными правовыми актами государств Таможенного союза в отношении требований безопасности при проектировании, строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог установлены иные, менее жесткие правила, чем предусмотренные настоящим техническим регламентом, то применяются правила настоящего технического регламента.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive script.