

**АДМИНИСТРАЦИЯ  
БОЛЬШЕМУРТИНСКОГО РАЙОНА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

« 26 » \_\_\_\_\_ 03 \_\_\_\_\_ 2013 г.

п. Б-Мурта

№ 225

Об утверждении положения о комиссии  
по безопасности дорожного движения

В целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, повышения культуры обслуживания пассажиров на транспорте, в соответствии с Федеральным Законом №196-ФЗ от 10.12.1995 г. «О безопасности дорожного движения», в соответствии с пп.7 ч.1 ст.14 Федерального Закона №131-ФЗ от 6.10.2013 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь Уставом Большемуртинского района, ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить Положение о районной межведомственной комиссии по безопасности дорожного движения в соответствии с приложением.

2. Заседание районной комиссии по безопасности дорожного движения проводить ежеквартально.

3. Контроль за исполнением настоящего Положения на территории Большемуртинского района возложить на заместителя Главы администрации района Д.В.Миронова.

3. Постановление вступает в силу со дня его официального опубликования (обнародования) в установленном порядке.

Глава администрации района

А.Г.Медведев

Приложение 1  
к постановлению администрации  
Большемуртинского района  
от « 26 » 03 2013г. № 225

## ПОЛОЖЕНИЕ

о комиссии по безопасности дорожного движения в Большемуртинском районе

### 1. Общие положения

1.1. Настоящее положение разработано на основании Федерального Закона №196-ФЗ от 10.12.1995 г. «О безопасности дорожного движения», в соответствии с пп.7 ч.1 ст.14 Федерального закона №131-ФЗ от 06.10.2003 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Устава Большемуртинского района.

1.2. Комиссия по безопасности дорожного движения на территории Большемуртинского района (далее -Комиссия) образуется при администрации Большемуртинского района, (далее администрации района) и является постоянно действующим коллегиальным органом, в пределах своих полномочий рассматривающим вопросы безопасности дорожного движения и организации пассажирских перевозок на территории Большемуртинского района.

1.3. Комиссия в своей деятельности ответственна и подотчетна главе администрации района.

1.4. Комиссия действует в составе, утвержденном постановлением главы администрации района.

1.5. Комиссия по вопросам, отнесенным к ее компетенции, взаимодействует с другими структурными подразделениями администрации района.

1.6. Комиссия в пределах своей компетенции действует от лица администрации района, принимает решения, которые обязательны для выполнения предприятиями, независимо от форм собственности, должностными лицами, гражданами. Руководители предприятий, организаций, должностные лица, обязаны в двухнедельный срок сообщать в Комиссию о мерах, принятых во исполнение ее решений.

### 2. Обязанности Комиссии

2.1. Обеспечение координации деятельности предприятий, организаций, осуществляющих эксплуатацию автотранспорта, содержание дорог, обслуживание инфраструктур района, общественных организаций, направленную на обеспечение безопасности дорожного движения, а также контроль за выполнением ими законодательства Российской Федерации, нормативных актов органов местного самоуправления в этой области.

2.2. Разработка с привлечением компетентных организаций, учреждений и вынесение на утверждение главы администрации района предложения и программы по обеспечению безопасности дорожного движения и организации пассажирских перевозок.

2.3. Периодическое рассмотрение состояние дел по обеспечению безопасности дорожного движения и соблюдения правил организации пассажирских перевозок на обслуживаемой территории, как в целом, так и по отдельным направлениям, а также в конкретных предприятиях, организациях, принимать решения о совершенствовании данной работы.

2.4. В целях определения соответствия состояния маршрутов требованиям безопасности дорожного движения, периодически, не реже 2 раз в год осуществление обследования маршрутов транспортной сети района.

2.5. Обобщение и распространение передового опыта работы по обеспечению безопасности дорожного движения.

2.6. Организация на обслуживаемой территории изучения правил дорожного движения, осуществление пропаганды безопасности дорожного движения, активно используя средства массовой информации.

2.7. Оказание помощи общественным организациям в части обеспечения безопасности дорожного движения.

### 3. Права комиссии

Комиссия вправе:

3.1. Осуществлять проверки выполнения предприятиями, организациями законодательства РФ, края, нормативных актов администрации района в части обеспечения безопасности дорожного движения и организации пассажирских перевозок.

3.2. Заслушивать на заседаниях отчеты руководителей, должностных лиц предприятий, организаций о состоянии дел и принимаемых мерах по обеспечению безопасности дорожного движения.

3.3. Вносить в соответствующие органы представления об усилении требований к руководителям, должностным лицам подведомственных им предприятий, организаций, неудовлетворительно выполняющих возложенные на них обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения.

3.4. Во взаимодействии с соответствующими государственными органами приостанавливать или ограничивать деятельность предприятий, организаций, эксплуатирующих транспорт, путем приостановления или аннулирования лицензий, государственных номерных знаков транспортных средств до устранения недостатков в работе по обеспечению безопасности дорожного движения и организации пассажирских перевозок.

3.5. Вносить на рассмотрение администрации района предложения о мерах по обеспечению безопасности дорожного движения и организации пассажирских

перевозок.

3.6. Привлекать к участию в работе Комиссии государственные органы, средства массовой информации, общественные организации, отдельных специалистов и экспертов.

#### 4. Организация работы Комиссии

4.1. Председатель Комиссии организует и ведет заседания комиссии, контролирует соблюдение законности в деятельности комиссии, изучает поступившие материалы, подписывает протоколы заседания Комиссии и иные акты, выносимые в соответствии с правами Комиссии, определенными настоящим положением.

4.2. Заместитель председателя Комиссии, в отсутствие председателя организует и ведет заседания комиссии, оказывает помощь секретарю в оформлении необходимой документации при проведении заседания комиссии, контролирует соблюдение законности в деятельности комиссии.

4.3. Секретарь Комиссии осуществляет текущую работу, готовит материалы для заседания комиссии, формирует повестку заседания, оформляет протокол заседания и иные документы на основании принимаемых Комиссией решений.

4.4. Заседание Комиссии является правомочным при наличии не менее половины ее состава. Решение Комиссии принимается простым большинством голосов членов Комиссии, участвующих в заседании, подписывается председателем и секретарем и при необходимости рассылается по почте.

4.5. При Комиссии могут создаваться рабочие группы (по профилактической работе в автохозяйствах, по организации дорожного движения, обследованию маршрутов, контролю правил пассажирских перевозок и др.)

4.6. Решение Комиссии может быть обжаловано в соответствии с действующим законодательством.

МЕТОДИКА  
Обследования автобусных маршрутов на территории  
Большемуртинского района

1. Общие положения.

1.1. Настоящая методика определяют порядок обследования дорог, по которым проходят автобусные маршруты, с целью выявления в них опасных участков и конкретных факторов, обуславливающих повышенную опасность движения, а также общей оценки возможности осуществления автобусных перевозок по этим маршрутам.

1.2. Методика предназначена для работников служб эксплуатации и безопасности движения автотранспортных предприятий и организаций, осуществляющих автобусные перевозки.

1.3. Обследование автобусных маршрутов следует проводить перед их открытием, а на действующих маршрутах - не реже двух раз в год (весной и осенью).

1.4. При выявлении на маршруте недостатков в состоянии, оборудовании и содержании дорог, улиц, искусственных сооружений и т.д., угрожающих безопасности движения, могут приниматься решения:

- о невозможности открытия движения автобусов;
- о прекращении их движения;
- о продолжении эксплуатации маршрута с указанием сроков устранения отмеченных недостатков.

В целях контроля хода устранения отмеченных недостатков в отдельных случаях могут устанавливаться сроки повторных проверок.

2. Комиссии по обследованию автобусных маршрутов.

2.1. Установление соответствия действующих и вновь открываемых автобусных маршрутов требованиям безопасности движения проводится комиссиями, формируемыми автотранспортными организациями (предприятиями).

2.2. Комиссия возглавляется представителем автотранспортного предприятия, осуществляющего перевозки;

2.3. Для работы в составе комиссий следует привлекать работников служб

эксплуатации автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозки, ответственных представителей дорожных, коммунальных и других организаций, в чьем ведении находятся соответствующие автомобильные дороги, улицы, искусственные сооружения, железнодорожные переезды и т.д., органов ГИБДД.

2.4. Состав комиссий в зависимости от категории маршрутов утверждается руководителем автотранспортного предприятия. В необходимых случаях состав комиссий согласовывается с администрацией Большемуртинского района.

### 3. Подготовительные мероприятия и порядок проведения обследований автобусных маршрутов.

3.1. При подготовке к проведению обследования автобусного маршрута комиссией должны использоваться:

- результаты топографического анализа аварийности на маршруте (по данным ГИБДД);
- акты предыдущих обследований;
- результаты опроса водителей автобусов, работающих на маршруте;
- планы работы дорожных, коммунальных и других организаций, в чьем ведении находятся дороги и улицы, искусственные сооружения и т.д., в части отражения в них работ по устранению недостатков, выявленных при предыдущих обследованиях маршрута;
- данные о других показателях, характеризующих опасность движения на маршруте (например, линейные графики коэффициентов аварийности и безопасности, построение которых осуществляется дорожными организациями), при их наличии в дорожных организациях или ГИБДД.

3.2. На основании изучения указанных в п. 3.1 материалов комиссией предварительно выявляются опасные участки дорожно-уличной сети, которым должно уделяться особое внимание при обследовании. К ним следует относить места концентрации ДТП (например, где за рассматриваемый период текущего года произошло два и более ДТП с пострадавшими или за последние три года - четыре и более таких ДТП) или участки с недостатками, создающими потенциальную опасность для движения (участки с критическими значениями коэффициентов аварийности и безопасности согласно ВСН 25-76), а также участки, опасность которых связана с несоответствием их параметров, состояния, содержания и обустройства требованиям безопасности движения, сформулированным в нормативных документах.

3.3. Обследование автобусного маршрута осуществляется путем проезда по нему автобуса с комиссией. Целесообразно использовать для этой цели автобус того же типа, который будет эксплуатироваться (или эксплуатируется) на маршруте. Автобус должен иметь исправный спидометр. Расстояния между элементами дорожно-уличной сети, остановочными пунктами и т.д. при отсутствии на дороге километровых указателей определяются по спидометру.

3.4. В процессе обследования путем визуального осмотра и инструментальных измерений определяется наличие и состояние инженерного оборудования, уровень содержания дорог и улиц, искусственных сооружений, и т.д., дается оценка соответствия их требованиям безопасности движения, установленным соответствующими нормативными документами (см. Приложение 1).

Отмеченные членами комиссии в ходе проезда по маршруту недостатки в техническом состоянии, оборудовании, содержании дорог, улиц, искусственных сооружений, и т.д. заносятся в специальный бланк (Приложение 2).

В ходе обследования проверяется также выполнение мероприятий, предусмотренных по результатам предыдущего обследования маршрута. Устанавливаются причины невыполнения намеченных ранее работ.

В случае, если отмеченные ранее недостатки не устранены и состояние дороги угрожает безопасности движения, комиссией может быть принято решение о прекращении движения автобусов.

3.5. При обследовании автобусного маршрута может проводиться сбор информации, необходимой для расчета (или уточнения) нормативов скорости, а также для составления (или уточнения) паспортов автобусных маршрутов.

3.6. При проведении осенних обследований маршрутов комиссией определяется готовность дорожно-эксплуатационных, коммунальных и других организаций, обслуживающих соответствующие участки дорожно-уличной сети, к эксплуатации дорог и улиц в зимний период (наличие и состояние снегоочистительной техники, наличие запасов противогололедных материалов на опасных участках дорог, создание отрядов патрульной службы и организация их работы и т.д.).

#### 4. Оформление результатов обследования автобусных маршрутов

4.1. После завершения обследования автобусного маршрута комиссией составляется акт (Приложение 3), в котором указываются выявленные недостатки в состоянии, оборудовании и содержании дорог, улиц, искусственных сооружений, и т.д., необходимые мероприятия по их устранению, сроки проведения этих мероприятий, ответственные исполнители работ, а также выводы комиссии о возможности продолжения эксплуатации действующего маршрута или об открытии нового маршрута.

4.2. В случае, если перечень и сроки необходимых работ по устранению выявленных недостатков могут быть определены непосредственно в ходе проведения обследования, все экземпляры актов подписываются членами комиссии и передаются:

первый экземпляр - в автотранспортную организацию (предприятие), осуществляющую автобусные перевозки;

остальные экземпляры:

- в органы, утвердившие состав комиссии, для принятия окончательного решения о продолжении эксплуатации действующего или открытии нового маршрута;
- во все организации, представленные в комиссии, для проведения необходимых работ по устранению отмеченных недостатков и контроля за их ходом.

4.3. В случае, если непосредственно в ходе обследования не представляется возможным определить сроки необходимых работ по устранению выявленных недостатков, эта информация в 10-дневный срок в письменном виде представляется автотранспортной организации, осуществляющей перевозки, органам, утвердившим состав комиссии, и органам ГИБДД для внесения ее в соответствующую графу.

4.4. К актам обследования целесообразно прилагать фотографии опасных участков.



Приложение 1  
к методике обследования автобусных  
маршрутов на территории  
Большемуртинского района

ТРЕБОВАНИЯ К ЭЛЕМЕНТАМ ДОРОГ, УЛИЦ, ИСКУССТВЕННЫХ  
СООРУЖЕНИЙ, СФОРМУЛИРОВАННЫЕ В ДЕЙСТВУЮЩИХ  
НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТАХ

I. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ

1.1. Технические нормы и транспортно-эксплуатационные показатели автомобильных дорог общего пользования и подъездных дорог к промышленным предприятиям, характеристики их элементов и дорожного обустройства определяются следующими нормативными документами:  
для дорог, построенных и реконструированных в период

с 1956 по 1964 гг. - СНиП II-Д.5-55;

с 1964 по 1973 гг. - СНиП II-Д.5-62;

с 1973 по 1986 гг. - СНиП II-Д.5-72;

начиная с 01.01.87 - СНиП 2.05.02-85.

1.2. Мосты, путепроводы, виадуки, эстакады и трубы на автомобильных дорогах должны соответствовать требованиям главы СНиП 2.05.03-83 (мосты и трубы, построенные и реконструированные ранее 1984 г., - требованиям СНиП II-Д.5-62).

1.3. Автодорожные тоннели должны соответствовать требованиям ГОСТ 24451-80 и главы СНиП II-44-78.

1.4. Участки дорог, проходящие в пределах населенных пунктов, должны соответствовать требованиям СНиП II-60-75\*.

1.5. Размещение технических средств организации дорожного движения должно проводиться в соответствии с ГОСТ 23457-79 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения" и Правилами дорожного движения.

Дорожные знаки должны соответствовать ГОСТ 10807-78 "Знаки дорожные. Общие технические условия".

На дорогах, имеющих капитальное покрытие, желательно наличие разметки проезжей части в соответствии с ГОСТ 13508-74 "Разметка дорожная".

## II. ЭЛЕМЕНТЫ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ОБУСТРОЙСТВА, ПОДЛЕЖАЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ПРОВЕРКЕ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ОБСЛЕДОВАНИЙ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ.

### 2.1. Общие требования к параметрам и состоянию проезжей части и обочин

2.1.1. Ширина земляного полотна, проезжей части и обочин должна соответствовать установленной категории дороги (приведены в табл. 1).

Примечание: ширину обочин дорог на особо трудных участках горной местности, на участках, проходящих по особо ценным земельным угодьям, а также в местах с переходно-скоростными полосами и с дополнительными полосами на подъеме при соответствующем технико-экономическом обосновании с разработкой мероприятий по организации и безопасности движения допускается уменьшать до 1,5 м - для дорог I и II категорий и 1 м - для дорог остальных категорий (п. 4.10 СНиП 2.05.02-85).

Таблица 1  
(табл. 4.2 СНиП 2.05.02-85)

Наименование элементов	Категории дорог (в соответствии с табл. 2)					
	Ia	Iб	II	III	IV	V
1. Число полос движения	4, 6, 8	4, 6, 8	2	2	2	1
2. Ширина полосы движения, м	3,75	3,75	3,75	3,5	3	-
3. Ширина проезжей части, м	2 x 7,5	2 x 7,5	7,5	7	6	4,5
4. Ширина обочин, м	3,75	3,75	3,75	2,5	2	1,75
5. Наименьшая ширина укрепленной полосы обочины, м	0,75	0,75	0,75	0,5	0,5	-
6. Наименьшая ширина разделительной полосы между разными направлениями движения, м	6	5	-	-	-	-
7. Ширина земляного полотна, м	28,5	27,5	15	12	10	8
	36	35				
	43,5	42,5				

Примечания к табл. 1.

1. В качестве расчетной принимается среднегодовая суточная интенсивность, взятая суммарно в обоих направлениях.
2. Расчетная интенсивность в физических транспортных единицах принимается в случаях, когда легковые автомобили будут составлять менее 30% от общего транспортного потока.
3. Приведение интенсивности движения различных автотранспортных средств к легковому автомобилю проводится в соответствии с данными табл. 3 Приложения.
4. Категория подъездных дорог к промышленным предприятиям назначается в соответствии с расчетной интенсивностью движения.
5. При наличии данных о наибольшей часовой интенсивности, достигаемой или превышаемой в течение любых 50 часов текущего года, категории дорог могут назначаться исходя из следующих условий:
  - I категория - свыше 2400 привед. единиц в час;
  - II категория - от 1600 до 2400 -"- -"-;
  - III категория - от 800 до 1600 -"- -"-.
6. В случае, когда по среднегодовой суточной и наибольшей часовой интенсивности требуются неодинаковые категории дороги, следует принимать более высокую из них.
7. В случае, если реальная интенсивность движения превышает расчетную для данной категории дороги, необходимо проведение ее реконструкции в соответствии с нормативами более высокой категории. (см.табл. 1.1 СНиП 2.05.02-85)

2.1.2. Шероховатость покрытия должна обеспечивать в период эксплуатации коэффициент сцепления во влажном состоянии не менее 0,4 (п. 7.6.1 ВСН 25-76).

2.1.3. Обочины должны располагаться в одном уровне с проезжей частью дороги. На дорогах I и II категорий они должны быть укреплены на всем протяжении дороги на ширину не менее 1,5 м (п. 7.6.2 ВСН 25-76).

На остальных категориях дорог обочины укрепляются лишь на опасных участках (спуски, закругления, примыкания и съезды, участки с ограниченной видимостью) (п. 7.6.3 ВСН 25-76).

2.1.4. Покрытия на обочинах по своей прочности должны допускать выезд на обочину транспортных средств (п. 4.5 СНиП 2.05.02-85).

2.1.5. Проезжую часть следует предусматривать с двухскатным поперечным профилем на прямолинейных участках дорог всех категорий и, как правило, на кривых в плане с радиусами 3000 м и более - для дорог I категории и с радиусом 2000 м и более - для других категорий (величина уклона от 15 до 25 промилле в зависимости от категории дороги и климатической зоны ).

На кривых в плане с меньшими радиусами следует предусматривать устройство проезжей части с односкатным поперечным профилем (виражей), исходя из условий обеспечения безопасности движения автомобилей с наибольшими скоростями при данных радиусах кривых (величина уклона от 20 до 60 промилле в зависимости от категории дороги и радиуса кривой).

2.1.6. Покрyтия должны иметь устойчивые во времени ровность и шероховатость поверхности, необходимые для обеспечения расчетных скоростей и безопасности движения.

Допускаемые отклонения по ровности проезжей части должны соответствовать требованиям СНиП 3.06.03-84 (п. 7.50 СНиП 2.05.02-85).

2.1.7. Во всех случаях, где по местным условиям возможно попадание на дорогу с придорожной полосы людей и животных, должна обеспечиваться боковая видимость прилегающей к дороге полосы на расстоянии 25 м от кромки проезжей части для дорог I - III категорий и 15 м - для дорог IV и V категорий (п. 4.20 СНиП 2.05.03-84).

2.2. План и продольный профиль дороги. Участки с уклонами и закруглениями.

2.2.1. Предельно допустимые нормы на элементы плана и профиля следует принимать в соответствии с табл. 4.8 СНиП 2.05.02-85 п. 3.22 СНиП II-Д.5-72.

2.2.2. При радиусах кривых в плане 1000 м и менее необходимо предусматривать уширение проезжей части с внутренней стороны за счет обочин с тем, чтобы ширина обочин была не менее 1,5 м для дорог I и II категорий и не менее 1 м - для дорог остальных категорий. (Величина уширения в зависимости от радиуса кривой и габаритов движущихся автомобилей может составлять от 0,4 до 3,5 м)\* (п. 4.19 СНиП 2.05.02-85).

2.2.3. При смешанном составе транспортного потока следует предусматривать дополнительные полосы проезжей части для грузового движения в сторону подъема на участках дорог II категории (а при интенсивности движения более 4000 прив. ед./сут. - также и III категории) при продольном уклоне более 30 промилле и длине участка свыше 1 км (а при уклоне более 40 промилле - при длине участка свыше 0,5 км).

Ширину дополнительной полосы движения следует принимать равной 3,5 м на всем протяжении подъема (п. 4.7 СНиП 2.05.02-85).

2.2.4. Ширину проезжей части дорог в пределах средней части вогнутых кривых в продольном профиле, сопрягающих участки продольных уклонов с алгебраической разностью 60 промилле и более, следует увеличивать с каждой стороны для дорог II и III категорий на 0,5 м, а для дорог IV и V категорий - на 0,25 м по сравнению с нормами, приведенными в табл. 1.

Длина участков с уширенной проезжей частью должна быть для дорог II и III категорий не менее 100 м, для дорог IV и V категорий - не менее 50 м (п. 4.8 СНиП

2.05.02-85).

2.2.5. На участках дорог V категории с уклонами более 60 промилле в местах с неблагоприятными гидрологическими условиями и с легко размываемыми грунтами, с уменьшенной шириной обочин следует предусматривать устройство разъездов. Расстояния между разъездами надлежит принимать равными расстояниям видимости встречного автомобиля, но не более чем 1 км. Ширину земляного полотна и проезжей части на разъездах следует принимать по нормам дорог IV категории, а наименьшую длину разъезда - 30 м (п. 4.9 СНиП 2.05.02-85).

2.2.6. В конце затяжных спусков не должно быть закруглений малых радиусов, пересечений в одном уровне, искусственных сооружений с узкой проезжей частью, а также других элементов дороги, создающих впечатление сужения проезжей части (п. 4.1.3 ВСН 25-76, Минавтодор РСФСР).

### 2.3. Тротуары

2.3.1. На участках дорог в пределах населенных пунктов при расчетной интенсивности движения 4000 прив. ед./сут. и более, а также на подходах к ним следует предусматривать тротуары, размещая их, как правило, за пределами земляного полотна.

Тротуары надлежит проектировать в соответствии с требованиями СНиП II-60-75\* (п. 4.39 СНиП 2.05.02-85).

### 2.4. Пересечения и примыкания

2.4.1. Продольные уклоны дорог на подходах к пересечениям на протяжении расстояний видимости для остановки автомобиля (согласно табл. 4 - 6) не должны превышать 40 промилле (п. 5.1 СНиП 2.05.02-85).

2.4.2. Все съезды и въезды на подходах к дорогам I - III категорий должны иметь покрытия:

при песчаных, супесчаных и легких суглинистых грунтах - на протяжении 100 м;

при черноземах, глинистых, тяжелых и пылеватых суглинистых грунтах - 200 м.

Покрытия въездов на дороги IV категории следует предусматривать на протяжении в два раза меньше, чем въездов на дороги I - III категорий.

Обочины на съездах и въездах на длине, установленной в настоящем пункте, следует укреплять на ширину не менее 0,5 - 0,75 м (п. 5.5 СНиП 2.05.02-85).

2.4.3. Наименьший радиус кривых при сопряжениях дорог в местах пересечений или примыканий в одном уровне следует принимать по категории дороги, с которой происходит съезд, независимо от угла пересечения или примыкания: при съездах с дорог I, II категорий - не менее 25 м, с дорог III категории - 20 м и с дорог IV - V категорий - 15 м (п. 5.10 СНиП 2.05.02-85).

2.4.4. На пересечениях и примыканиях автомобильных дорог в одном уровне

должна быть обеспечена видимость пересекающего или примыкающего направления на расстоянии, указанном в табл. 4 - 6.

Расположение примыканий на участках выпуклых кривых в продольном профиле и с внутренней стороны закруглений в плане допускается только в исключительных случаях (п. 5.11 СНиП 2.05.02-85).

2.4.5. Продольные уклоны на съездах следует принимать равными не более 40 промилле (п. 5.13 СНиП 2.05.02-85).

2.4.6. Переходно-скоростные полосы следует предусматривать на пересечениях и примыканиях в одном уровне в местах съездов на дорогах I - III категорий, в том числе к зданиям и сооружениям, расположенным в придорожной зоне: на дорогах I категории при интенсивности 50 прив. ед./сут. и более съезжающих или выезжающих на дорогу (соответственно для полосы торможения или разгона); на дорогах II и III категорий - при интенсивности 200 прив. ед./сут. и более.

На транспортных развязках в разных уровнях переходно-скоростные полосы для съездов, примыкающих к дорогам I - III категорий, являются обязательным элементом независимо от интенсивности движения (п. 5.22 СНиП 2.05.02-85).

## 2.5. Мосты, трубы и тоннели

2.5.1. На мостах следует предусматривать на каждой стороне тротуары или служебные проходы, огражденные с наружных сторон перилами высотой не менее 1,10 м.

На мостах, расположенных в поселках и сельских населенных пунктах, ширину тротуара следует принимать не менее 1,50 м.

Ширину однополосных тротуаров, располагаемых в уровне верха бордюров или колесоотбойных брусьев, следует назначать равной 1,0 м.

На эстакадах и мостах грузовых дорог, изолированных от пешеходного движения (менее 200 пешеходов в сутки), следует предусматривать только служебные проходы шириной 0,75 м (п. 1.64 СНиП 2.05.03-84).

2.5.2. Ограждения барьерные или парапетные следует предусматривать:

- на всех мостах и путепроводах на автомобильных дорогах I - III категорий, а также на всех путепроводах, пересекающих автомобильные дороги I - II категорий и железные дороги всех категорий;

- под путепроводами на скоростных дорогах и улицах с нерегулируемым движением;

- под путепроводами на автомобильных дорогах I - III категорий вдоль промежуточных опор, расположенных на расстоянии 0,5 м и менее от границы подмостового габарита и промежуточных опор на разделительной полосе.

На мостах, имеющих ездовое полотно для многополосного движения транспортных средств в обоих направлениях в одном уровне, ограждения на

разделительной полосе следует устраивать, если:

- ограждения разделительной полосы предусмотрены на подходах;
- на разделительной полосе расположены элементы конструкции моста, опоры контактной сети, освещения и т.п.;
- конструкции разделительной полосы не рассчитываются на въезд автотранспорта на полосу.

Высоту ограждений на мостах и путепроводах, на автомобильных дорогах I - III категорий следует принимать (м) не менее: 0,75 - для барьерных и 0,60 - для парапетных ограждений.

На мостах дорог промышленных предприятий с обращением автомобилей особо большой грузоподъемности высота ограждений должна назначаться не менее 1/2 диаметра колеса расчетного автомобиля и быть не менее установленной для мостов дорог I - III категорий. Высота бордюров, устраиваемых на мостах, должна быть (м) не менее: 0,35 - на дорогах IV и V категорий и 0,30 - на внутривозвратных дорогах.

Колесоотбойный брус на деревянных мостах должен иметь высоту не менее 0,25 м. Конструкции ограждений должны препятствовать падению транспортных средств с моста, создавать условия безопасности движения пешеходов по тротуарам, защищать несущие конструкции моста от повреждений и позволять производить быструю замену или исправление повреждений элементов ограждения. Ограждения на мостах должны быть, как правило, в створе с ограждениями на подходах (п. 1.65 СНиП 2.05.03-84).

2.5.3. Применение деревянных мостов допускается:

- а) на автомобильных дорогах ниже III категории (по СНиП II-Д.5-72) - без ограничения;
- б) на магистральных улицах районного значения (по СНиП 60-75\*) - с разрешения администрации района.
- в) на улицах местного значения (по СНиП II-60-75\* и СНиП 2.05.11-83) - без ограничения (п. 1.4 СНиП 2.05.03-84).

2.5.4. Ширина насыпей автомобильных дорог поперек на длине не менее 10 м от начала и конца мостов, путепроводов должна превышать расстояние между перилами моста, путепровода на 0,5 м в каждую сторону. При необходимости должно производиться соответствующее уширение земляного полотна; переход от уширенного земляного полотна к нормативному следует осуществлять на длине 15 - 25 м (п. 4.13 СНиП 2.05.03-84).

2.5.5. На мостах и в тоннелях, а также на участках подходов к ним должны быть обеспечены условия единообразия движения на дорогах (п. 8.4 СНиП 2.05.02-85).

Проезжая часть на мосту не должна быть уже проезжей части на подходах к мосту. На мосту с каждой стороны проезжей части должны быть полосы безопасности шириной для дорог I - II категории - 2 м, III - 1,5 м, IV - V категории - 1 м (п. 1.20 СНиП 2.05.03-84).

## 2.6. Автобусные остановки

2.6.1. Остановочные и посадочные площадки и павильоны для пассажиров следует предусматривать в местах автобусных остановок. Ширину остановочных площадок следует принимать равной ширине основных полос проезжей части, а длину - в зависимости от количества одновременно останавливающихся автобусов, но не менее 10 м. Остановочные площадки на дорогах Iб - III категорий должны отделяться от проезжей части разделительной полосой шириной 0,75 м. Посадочные площадки на автобусных остановках должны быть приподняты на 0,2 м над поверхностью остановочных площадок. Поверхность посадочных площадок должна иметь покрытие на площади не менее 10 x 2 м и на подходе к павильону. Ближайшая грань павильона для пассажиров должна быть расположена не ближе 3 м от кромки остановочной площадки. В зоне автобусных остановок бордюры устанавливаются без смещения от кромки остановочной полосы и прилегающих к ней участков переходно-скоростных полос. От посадочных площадок в направлении основных потоков пассажиров следует проектировать пешеходные дорожки или тротуары до существующих тротуаров, улиц или пешеходных дорожек, а при их отсутствии - на расстояние не менее боковой видимости (п. 2.1) (п. 10.8 СНиП 2.05.02-85).

2.6.2. Автобусные остановки вне пределов населенных пунктов следует располагать на прямых участках дорог или на кривых с радиусами в плане не менее 1000 м для дорог I и II категорий, 600 м - для дорог III категории и 400 м - для дорог IV и V категорий и при продольных уклонах не более 40 промилле. При этом должны быть обеспечены нормы видимости для дорог соответствующих категорий. Автобусные остановки на дорогах I категории следует располагать одна против другой, а на дорогах II - V категорий их следует смещать по ходу движения на расстояние не менее 30 м между ближайшими гранями павильонов. В зонах пересечений и примыканий дорог автобусные остановки следует располагать от пересечений на расстояние не менее расстояния видимости для остановки согласно п. 2.1. На дорогах I - III категорий автобусные остановки следует назначать не чаще, чем через 3 км, а в густонаселенной местности - 1,5 км (п. 10.9 СНиП 2.05.02-85).

2.6.3. Переходно-скоростные полосы на дорогах I - IV категорий следует предусматривать в местах расположения площадок для остановок автобусов (п. 5.22 СНиП 2.05.02-85).

## 2.7. Обустройство дорог и защитные дорожные сооружения

### 2.7.1. Ограждения.



2.7.1.1. Барьерные конструкции (высотой не менее 0,75 м) и парапеты (высотой не менее 0,6 м) должны устанавливаться на обочинах участков автомобильных дорог I - IV категорий:

- проходящих по насыпям с крутизной откоса 1:3 и более в соответствии с требованиями, приведенными в табл. 9.1 СНиП 2.05.02-85.
- расположенных параллельно, болотам и водным потокам глубиной 2 м и более, оврагам и горным ущельям на расстоянии до 25 м от проезжей части при интенсивности движения не менее 4000 прив. ед./сут. и до 15 м - при интенсивности движения менее 4000 прив. ед./сут.;
- пролегающих на склонах местности крутизной более 1:3 (со стороны склона) при... интенсивности движения не менее 4000 прив. ед./сут.;
- со сложными пересечениями и примыканиями в разных уровнях;
- с недостаточной видимостью при изменении направления дороги в плане.

Следует предусматривать ограждение опор информационно-указательных дорожных знаков, опор освещения и связи, расположенных на расстоянии не менее 4 м от кромки проезжей части. На обочинах дорог ограждения должны быть расположены на расстоянии не менее 0,5 м и не более 0,85 м от бровки земляного полотна.

На обочинах автомобильных дорог рекомендуется устанавливать ограждения:

- барьерные односторонние металлические энергопоглощающие с шагом стоек 1 м
- с внешней стороны кривых в плане с радиусом менее 600 м для дорог I и II категорий,
- барьерные односторонние металлические энергопоглощающие с шагом стоек 2 м
- на дорогах I и II категорий, кроме внутренней стороны кривых в плане с радиусом менее 600 м;
- барьерные односторонние металлические энергопоглощающие с шагом стоек 3 м
- на автомобильных дорогах I и II категорий, кроме кривых в плане с радиусом менее 600 м;
- барьерные односторонние металлические энергопоглощающие с шагом стоек 4 м
- с внутренней стороны кривых в плане с радиусом менее 600 м для дорог I и II категорий;
- барьерные односторонние металлические жесткие - на дорогах I и II категорий, кроме внутренней стороны кривых в плане с радиусом менее 600 м; на прямолинейных участках и кривых в плане с радиусом более 600 м - для дорог III категории;
- барьерные односторонние с металлической планкой на железобетонных стойках
- с внутренней стороны кривых в плане с радиусом менее 600 м дорог I и II категорий и на дорогах III категории;
- барьерные односторонние железобетонные с шагом стоек 1,25 м - с внутренней стороны кривых в плане с радиусом менее 600 м дорог IV категории;
- барьерные односторонние железобетонные с шагом стоек 2,5 м - на прямолинейных участках и кривых в плане с радиусом более 600 м дорог III

категории и на дорогах IV категории;

- барьерные односторонние тросовые - с внутренней стороны кривых в плане с радиусом менее 600 м дорог III категории и на дорогах IV категории;

- ограждения парапетного типа - в горной местности на участках дорог I - IV категорий, а при технико-экономическом обосновании - и на участках дорог V категории (п. 9.3 СНиП 2.05.02-85).

2.7.1.2. Не допускается применять ограждения барьерного типа с использованием тросов (тросовые ограждения) на автомобильных дорогах I и II категорий.

Не допускается устройство ограждений парапетного типа в виде отдельно стоящих блоков.

2.7.1.3. Ограждения, предназначенные для упорядочения движения пешеходов и предотвращения выхода животных на проезжую часть (сетки, конструкции перильного типа и т.п. высотой 0,8 - 1,5 м), должны:

- устанавливаться на разделительной полосе дорог I категории напротив автобусных остановок с пешеходными переходами (подземными или надземными) в пределах всей длины остановки и на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за пределами ее границ;

- располагаться по оси разделительной полосы, а при наличии опор путепроводов, освещения, консольных и рамных опор информационно-указательных дорожных знаков - вдоль оси разделительной полосы, на расстоянии не менее 1 м от кромки проезжей части для сеток и не менее 0,5 м - для ограждений перильного типа (п. 9.9 СНиП 2.05.02-85).

2.7.2. Сигнальные столбики.

2.7.2.1. Автомобильные дороги I категории, а также опасные участки дорог II и III категорий, когда не требуется искусственное освещение и установка ограждений первой группы, должны быть оборудованы направляющими устройствами в виде отдельно стоящих сигнальных столбиков высотой 0,75 - 0,8 м (п. 9.10 СНиП 2.05.02-85).

2.7.2.2. Сигнальные столбики на обочинах дорог II и III категорий следует устанавливать:

- в пределах кривых в продольном профиле и на подходах к ним (по три столбика с каждой стороны) при высоте насыпи не менее 2 м и интенсивности движения не менее 2000 прив. ед./сут. на расстояниях, указанных в табл. 9;

- в пределах кривых в плане и на подходах к ним (по три столбика с каждой стороны) при высоте насыпи не менее 1 м, на расстояниях, указанных в табл. 10;

- на прямолинейных участках дорог при высоте насыпи менее 2 м и интенсивности движения не менее 2000 прив. ед./сут. - через 50 м;

- в пределах кривых на пересечениях и примыканиях дорог в одном уровне на расстояниях, указанных в табл. 10, для внешней стороны закруглений;

- на дорогах, расположенных на расстоянии менее 15 м от болот и водотоков глубиной от 1 до 2 м, через 10 м;

- у мостов и путепроводов - по три столбика до и после сооружения с двух сторон дороги, через 10 м;  
- у водопропускных труб - по одному столбику с каждой стороны дороги по оси трубы.

2.8. Условия движения в пределах городов, поселков и сельских населенных пунктов

2.8.1. Ширину проезжей части улиц и дорог следует устанавливать по расчету в зависимости от интенсивности движения на расчетный срок, но не менее указанной в табл. 11 (п. 9.5 СНиП II-60-75\*).

2.8.2. На подходах к перекресткам с регулируемым движением следует предусматривать уширение проезжей части на 1 - 2 полосы движения на расстоянии не менее 50 м от стоп-линии перед светофором. Уширение допускается осуществлять за счет уменьшения ширины разделительных полос (п. 9.6 СНиП II-60-75\*).

2.8.3. Проезжая часть улиц и дорог с однополосным и двухполосным движением транспорта в одном направлении на горизонтальных кривых радиусом до 750 м должна быть уширена согласно табл. 12 (п. 9.7 СНиП II-60-75\*).

2.8.4. На двухполосных дорогах на подъемах в пределах участков, имеющих продольный уклон более 50 промилле и протяженность более 300 м, необходимо предусматривать дополнительную полосу движения. Длину перехода от двухполосной проезжей части к трехполосной и обратно следует принимать не менее 70 м (п. 9.8 СНиП II-60-75\*).

2.8.5. Наибольшие продольные уклоны и наименьшие радиусы кривых в плане по оси проезжей части улиц и дорог следует принимать согласно табл. 13 (п. 9.12 СНиП II-60-75\*).

2.8.6. Остановочные пункты автобусов на магистральных улицах регулируемого движения необходимо размещать на расстоянии не менее 20 м после перекрестка, а также в середине больших перегонов при продольном уклоне проезжей части не более 40 промилле. Длину остановочной площадки следует принимать для маршрутов одного направления - 20 м, для маршрутов нескольких направлений - по расчету, но не менее 30 м, а ширину - не менее 3 м. Ширину посадочной площадки следует принимать от 1,5 до 2,25 м в зависимости от пассажирооборота остановочного пункта (п. 9.15 СНиП II-60-75\*).

Примечание: *устройство остановочных и посадочных площадок следует предусматривать за счет уменьшения ширины разделительных полос.*

2.8.7. Центральные разделительные полосы следует предусматривать шириной: на скоростных дорогах - 6 м, магистральных улицах непрерывного движения и дорогах грузового движения - 4 м. Ширину центральной разделительной полосы с разделительным брусом (барьерным ограждением) допускается принимать: на скоростных дорогах - 4 м, магистральных улицах непрерывного движения и дорогах грузового движения - 2 м. Центральные

разделительные полосы, приподнятые над проезжей частью, следует отделять краевыми наклонными полосами шириной 1 м с поперечным уклоном 100 промилле, входящим в общую ширину разделительной полосы. При расположении центральных разделительных полос в одном уровне с проезжей частью их следует выделять соответствующей разметкой. Установка на центральной разделительной полосе шириной менее 5 м опор контактной сети и мачт осветительной сети, реклам и других сооружений, не связанных с обеспечением безопасности движения, не допускается (п. 9.22 СНиП II-60-75\*).

2.8.8. Островки безопасности для пешеходного движения следует устраивать при ширине проезжей части более 15 м. Ширину островков следует принимать равной ширине центральных разделительных полос, а при их отсутствии - не менее 2 м. Длину островков следует принимать равной ширине пешеходного перехода.

Островки безопасности следует устраивать в уровне проезжей части, их защитные элементы следует поднимать на 15 см, на них могут размещаться светящиеся маячки, знаки и указатели.

2.8.9. На опасных участках улиц и дорог следует предусматривать устройство соответствующих ограждений (п. 9.25 СНиП II-60-75\*).

2.8.10. Продольные и поперечные уклоны площадей следует принимать не более 30 промилле (п. 9.31 СНиП II-60-75\*).

2.8.11. Покрытия проезжей части улиц, дорог и площадей должны соответствовать условиям движения транспорта, санитарно-гигиеническим требованиям и обеспечивать пропуск транспортных средств с расчетными скоростями и нагрузками, независимо от времени года и изменений водно-теплового режима (п. 9.38 СНиП II-60-75\*).

2.8.12. Для обеспечения безопасности движения следует предусматривать устройство покрытий с повышенным коэффициентом сцепления на скоростных дорогах, магистральных улицах районного значения, мостах и путепроводах независимо от плана и профиля, а на улицах и дорогах других категорий - при следующих условиях:

- на уклонах свыше 30 промилле;
- на горизонтальных кривых минимальных радиусов и на подходах к ним на расстоянии видимости проезжей части;
- в пределах пересечений в одном уровне на расстоянии, определяемом треугольником видимости;
- на остановочных пунктах общественного транспорта и на подходах к ним;
- на левоповоротных съездах пересечений в разных уровнях;
- на участках с ограниченной видимостью (п. 9.40 СНиП II-60-75\*).

2.8.13. Ширину тротуаров следует устанавливать с учетом категории и назначения улицы и дороги в зависимости от размеров пешеходного движения, а также размещения в пределах тротуаров опор, мачт, деревьев и т.п.; ширину пешеходной части тротуаров следует принимать кратной ширине одной полосы

пешеходного движения, равной 0,75 м. На перекрестках, площадях и магистральных улицах с интенсивным движением транспорта и пешеходов следует предусматривать устройство вдоль тротуаров ограждений на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от пешеходных переходов.

Примечание: *устройство киосков для торговли в пределах тротуаров не допускается (п. 9.42 СНиП II-60-75\*).*

2.8.14. Ширину пешеходной части тротуаров улиц и дорог различных категорий следует принимать по расчету, но не менее указанной в табл. 14 (п. 9.44 СНиП II-60-75\*).

2.8.15. Радиусы закруглений проезжей части улиц и дорог по кромке тротуаров и разделительных полос следует принимать не менее 12 м, а на транспортных площадях - не менее 15 м. В реконструируемых населенных пунктах при сложившейся застройке допускается уменьшать указанные радиусы соответственно до 5 и 8 м. Бортовой камень, ограждающий тротуар (или разделительную полосу) от проезжей части улиц и дорог, должен быть приподнят над проезжей частью на 15 см, а в местах сопряжения тротуаров с проезжей частью на перекрестках - не более чем на 8 см (п. 8.16 СНиП II-60-75\*).

2.8.16. Разрушенные под действием транспортных средств решетки и крышки смотровых и дождеприемных колодцев подлежат немедленной замене новыми. Решетки и крышки, имеющие даже незначительные сколы, также подлежат замене. Рамы и люки устанавливаются на одном уровне с поверхностью дорожного покрытия. При просадке кирпичной кладки колодца или просадке дорожной одежды вокруг люка необходимо произвести поднятие или опускание люка до уровня поверхности дороги.

## 2.9. Освещение автомобильных дорог

Стационарное электрическое освещение на автомобильных дорогах следует предусматривать на участках в пределах населенных пунктов, а при наличии возможности использования существующих электрических распределительных сетей также на больших мостах, автобусных остановках, пересечениях дорог I и II категорий между собой, на всех соединительных ответвлениях узлов пересечений и на подходах к ним, на кольцевых пересечениях и на подходах к промышленным предприятиям (при соответствующем обосновании) (п. 2.5 СНиП 2.05.02-85). Освещение участков автомобильных дорог в пределах населенных пунктов следует выполнять в соответствии с требованиями СНиП II-4-79, а освещение автодорожных тоннелей - в соответствии с требованиями СНиП II-44-78. Осветительные установки пересечений автомобильных дорог в одном уровне должны соответствовать нормам искусственного освещения, регламентируемым системой стандартов безопасности труда на железнодорожном транспорте (п. 2.6 СНиП 2.05.02-85). Опоры светильников на дорогах следует, как правило,

располагать за бровкой земляного полотна. Допускается располагать опоры на разделительной полосе шириной не менее 5 м с установкой ограждений (п. 2.7 СНиП 2.05.02-85).

(ОБРАЗЕЦ)

АКТ обследования автобусного

\_\_\_\_\_ маршрута  
(городского, пригородного, междугородного и т.д.)

\_\_\_\_\_, обслуживаемого \_\_\_\_\_  
(наименование маршрута) (наименование автотранспортной

\_\_\_\_\_ от " \_\_ " \_\_\_\_\_ 19\_\_ г.  
(организации)

Комиссия в составе: \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, имя и отчество

\_\_\_\_\_

председателя и членов комиссии)

действующая на основании \_\_\_\_\_  
(наименование органа, утвердившего состав

\_\_\_\_\_

комиссии, номер постановления и дата его утверждения)

провела обследование автобусного маршрута \_\_\_\_\_

Выявленные в результате обследования недостатки в состоянии, оборудовании и содержании автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений и т.д., угрожающие безопасности движения, представлены в таблице (прилагается к акту).

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОМИССИИ:** автобусный маршрут соответствует (не соответствует) требованиям безопасности движения.

Председатель комиссии \_\_\_\_\_ (подпись)

Члены комиссии: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_