

**О СТАНДАРТАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА
ПО КЛАССИФИКАЦИИ И ПАРАМЕТРАМ ГЕОМЕТРИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ****THE STANDARDS OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION ON CLASSIFICATION
AND PARAMETERS OF GEOMETRIC ELEMENTS OF HIGHWAYS**

Макалада автомобиль жолдорунун геометриялык элементтеринин параметрлери жана классификациялары боюнча мамлекеттер аралык стандарттарды сертификаттоо, метрология жана стандарттоонун Евразиялык Кеңеш кабыл алган мазмунуна кыскача серептөө берилди.

Ачык сөздөр: *автомобиль жолдорунун классификациясы, геометриялык элементтер, автомобиль жолдоруна талаптар, мамлекеттер аралык стандарттар, улуттук стандарттар.*

В статье приведен краткий обзор содержания принятых Евразийским Советом по стандартизации, метрологии и сертификации межгосударственных стандартов по классификации и параметрам геометрических элементов автомобильных дорог.

Ключевые слова: *классификация автомобильных дорог, геометрические элементы, требования к автомобильным дорогам, межгосударственные стандарты, национальные стандарты.*

The article gives a brief overview of the contents taken by the Eurasian Council for standardization, metrology and certification of interstate standards for classification and parameters of geometric elements of highways.

Keywords: *classification of highways, geometrical elements, requirements for highways, interstate standards, national standards.*

Приняты межгосударственные стандарты Евразийского экономического союза (ЕАЭС) ГОСТ 33382-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация» и ГОСТ 33475-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования», разработанные Казахстанским дорожным научно-исследовательским институтом.

Разработка указанных межгосударственных стандартов обусловлена необходимостью гармонизации и дальнейшего развития нормативной базы государств-членов ЕАЭС по проектированию автомобильных дорог общего пользования, обеспечения единого подхода в странах-членах ЕАЭС к классификации и параметрам геометрических элементов автомобильных дорог общего пользования, а также введения в действие технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

Названные межгосударственные стандарты разработаны и приняты впервые на основе тщательного изучения действующих национальных стандартов и иных нормативных документов по проектированию автомобильных дорог стран-членов Таможенного союза, в частности, Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011), стандартов Российской Федерации ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования» и ГОСТ Р 52399-2005 «Геометрические элементы автомобильных дорог», Республики Казахстан СТ РК 2025-2010 «Дороги автомобильные».

Техническая классификация», Строительных норм и правил бывшего Советского Союза СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги», а также созданных на его основе документов стран бывшего Таможенного союза, устанавливающих требования к классификации автомобильных дорог и назначению параметров их геометрических элементов:

- СП 34.13330.2012 «Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85» (РФ);

- Технический кодекс установившейся практики ТКП 45-3.03-19-2006 «Автомобильные дороги. Нормы проектирования» (Республика Беларусь); и

- СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги» (Республика Казахстан).

В окончательной редакции текстов названных стандартов при их представлении к принятию Евразийскому совету по стандартизации, метрологии и сертификации были учтены замечания и предложения, поступившие от научно-исследовательских, проектных и производственных предприятий дорожной отрасли Российской Федерации, Республики Беларусь (РБ) и Республики Казахстан (РК) по результатам рассмотрения проектов указанных межгосударственных стандартов.

Ниже приведен краткий обзор содержания принятых Евразийским Советом по стандартизации, метрологии и сертификации межгосударственных стандартов по классификации и параметрам геометрических элементов автомобильных дорог.

1. Межгосударственный стандарт ГОСТ 33382-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация».

Раздел, касающийся используемых в тексте стандарта терминов, существенно дополнен. Так, раздел «Термины и определения» национального стандарта РФ содержит лишь 4 термина: *техническая классификация автомобильных дорог, класс автомобильной дороги, категория автомобильной дороги и доступ на автомобильную дорогу*. В национальном стандарте РК использованы 4 вышеуказанных термина и дополнительно включен термин *«интенсивность движения»*. Такое дополнение следует признать вполне обоснованным, поскольку эта характеристика движения является основным классификационным признаком при категорировании автомобильных дорог. Рассматриваемый раздел межгосударственного стандарта дополнен такими терминами, как «автомобильная дорога», «автомобильная дорога общего пользования», «расчетная интенсивность движения», «потребительские свойства автомобильной дороги», использование которых способствуют единому толкованию позиций данного нормативного акта.

В межгосударственном стандарте сохранено действующее в ряде стран-членов Таможенного союза деление автомобильных дорог общего пользования на классы и категории. Стандарт предусматривает отнесение автомобильных дорог к одному из следующих классов – автомобильная магистраль, дорога для скоростного движения (скоростная дорога) и обычная дорога. Такой шаг предпринят вполне осознанно, несмотря на очевидные недостатки такой классификации, при которой в один и тот же класс включаются автомобильные дороги, имеющие существенную разницу в потребительских свойствах и технических характеристиках. Так, в соответствии с принятой в стандарте классификацией 4 полосные дороги, на которых отсутствует разделительная полоса, и 3 полосные дороги отнесены к классу дорог обычного типа. Между тем, их потребительские свойства, в первую очередь, в части, касающейся пропускной способности и безопасности движения, несопоставимы как между собой, так и с многополосными автомобильными дорогами с разделительной полосой, а также с обычными автомобильными дорогами, имеющими проезжую часть с двумя полосами движения.

Следует также отметить, что создание 3 полосных дорог является в ряде стран одним из наиболее распространенных и эффективных способов стадийного повышения транспортно-эксплуатационных качеств и пропускной способности существующих двухполосных дорог, а в некоторых случаях и снижения показателей относительной аварийности на них при решении вопросов их реконструкции. Однако, отсутствие четких

критериев их классификации, а также технических требований к их проектированию являются сдерживающим фактором на пути их легального внедрения в проектную практику.

В этой связи, в первой редакции настоящего проекта стандарта 4 полосные дороги, на которых отсутствует разделительная полоса, и 3 полосные дороги были выделены в самостоятельный класс частично-скоростных автомобильных дорог, как это было в свое время предложено великим русским ученым-дорожником проф. В.Ф.Бабковым, и определены их квалификационные признаки.

Однако на данное предложение поступили возражения ряда экспертов, по результатам рассмотрения которых было принято решение изъять из текста окончательной редакции проекта стандарта позиции, связанные с частично-скоростными дорогами, предоставив возможность учета таких особенностей сети автомобильных дорог в национальных стандартах стран ЕАЭС или иных нормативных актах, разрабатываемых в развитие межгосударственного стандарта. Такой шаг, по нашему мнению, представляется необходимым и вполне обоснованным, так как позволяет реально, а не гипотетически, отразить в национальных актах технического регулирования фактическое состояние дорожного хозяйства стран-членов ЕАЭС, легализовать применение технических решений по созданию третьей полосы движения на автомобильных дорогах при их стадийной реконструкции.

В последующем по мере накопления опыта проектирования и эксплуатации трехполосных автомобильных дорог при необходимости могут быть внесены изменения и уточнения в межгосударственный стандарт.

В тексте межгосударственного стандарта впервые определены признаки, по которым автомобильную дорогу можно относить к тому или иному классу. Так, например, к автомобильным магистралям отнесены автомобильные дороги, предназначенные для безопасного и бесперебойного движения транспортных потоков большой интенсивности с высокими скоростями, как правило, на дальние расстояния, доступ на которые отдельным видам транспортных средств, пешеходам и велосипедистам запрещен и приняты меры по предотвращению попадания на дорогу диких и домашних животных. Такая четкая дифференциация признаков отнесения автомобильных дорог к определенному классу будет способствовать принятию обоснованных решений как при классификации, так и при разработке проектов строительства новых, реконструкции и организации эксплуатации существующих автомобильных дорог.

Кроме того, дополнен и уточнен перечень основных требований, предъявляемых к дорогам определенного класса. Так, например, дороги, отнесенные к классу автомобильных магистралей, должны отвечать следующим требованиям:

- наличие не менее двухполос движения на проезжей части каждого направления движения;
- наличие разделительной полосы между проезжими частями встречных направлений движения (при необходимости и между полосами попутного движения), или размещение проезжей части на самостоятельном для каждого направления движения земляном полотне;
- отсутствие пересечений в одном уровне с другими транспортными коммуникациями, велосипедными и пешеходными дорожками, а также на традиционных путях миграции диких животных и прогона домашнего скота;
- обеспечение доступа на автомобильную дорогу через пересечения и примыкания в разных уровнях;
- запрещение нахождения на автомобильной дороге велосипедов, мопедов, тракторов и самоходных машин, пешеходов, а также отдельных видов транспортных средств, технические характеристики или состояние которых создают помехи для движения остальной части транспортного потока, за исключением случаев выполнения работ, связанных с ремонтом дороги или чрезвычайными ситуациями;

- ограничение доступа на дорогу автомобилей, осуществляющих перевозку тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов;
- ограничение частоты размещения пересечений и примыканий в разных уровнях, через которые осуществляется доступ на автомобильную дорогу.

Расширение перечня требований, предъявляемых к автомобильным дорогам различного класса, позволит обеспечить объективность и обоснованность решений как при классификации автомобильных дорог общего пользования, так и разработке проектных материалов по строительству новых и реконструкции существующих автомобильных дорог, организации дорожного движения, а также управлению дорожными активами.

Следует отметить, что в межгосударственном стандарте не конкретизированы требования к частоте размещения пересечений и примыканий в разных уровнях, через которые осуществляется доступ на автомобильную дорогу, так как в странах-членах ЕАЭС указанные требования могут различаться между собой в силу имеющихся отличий в уровне экономического развития и освоения отдельных регионов и особенностей сложившейся сети автомобильных дорог общего пользования. При необходимости, названные требования могут быть отражены в национальных стандартах стран-членов ЕАЭС.

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

В перечень требований, предъявляемых к классу «обычные дороги» включено наличие проезжей части с одной или несколькими полосами движения при отсутствии разделительной полосы между встречными направлениями движения. Эта позиция в национальных стандартах может быть изменена или уточнена.

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

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

Межгосударственный стандарт предусматривает установление категории автомобильной дороги на стадии ее проектирования или реконструкции, а также позволяет корректировать категорию автомобильной дороги в процессе ее эксплуатации, что в актах технического регулирования стран-членов ЕАЭС применено впервые. Возможность изменения категории дороги, находящейся в эксплуатации, способствует более гибкому реагированию дорожной администрации на изменения в загрузке дороги движением, обеспечению эффективного управления дорожными активами, путем своевременного проведения необходимых работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту, а при необходимости и реконструкции дорог, учитывающих фактический рост интенсивности транспортного потока.

В межгосударственном стандарте не обозначены критерии, на основании которых автомобильная дорога может быть отнесена к той или иной категории. Эти критерии в нормативных документах государств-членов ЕАЭС могут быть различными. Они устанавливаются в национальных актах технического регулирования. Поэтому значения расчетной интенсивности движения для автомобильных дорог различных категорий с учетом их класса, а также общее количество полос движения на них в национальных стандартах или иных нормативных актах стран-членов ЕАЭС могут не совпадать.

2. Межгосударственный стандарт ГОСТ 33475-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования».

В государствах-членах ЕАЭС действуют ряд нормативно-технических документов, регламентирующих требования к геометрическим элементам автомобильных дорог общего пользования. К их числу следует отнести национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 52399-2005 «Геометрические элементы автомобильных дорог».

Однако в нем отражены требования лишь к отдельным геометрическим элементам дороги, в частности, к продольному уклону и расстояниям видимости, а также к некоторым элементам поперечного профиля. Требования к остальным элементам плана, продольного и поперечного профиля автомобильной дороги оказались не включенными в рассматриваемый стандарт РФ, в результате чего при назначении параметров геометрических элементов проектируемой автомобильной дороги проектные организации были вынуждены руководствоваться помимо стандарта и другими нормативными актами. Учитывая это обстоятельство, было признано целесообразным включить в межгосударственный стандарт требования к более широкому спектру геометрических элементов автомобильной дороги, тем самым добиться соответствия между названием и содержанием стандарта. В первую очередь это относится к требованиям к кривым в плане и продольном профиле, поперечным уклонам проезжей части и обочин, уширению проезжей части на кривых малых радиусов и др.

В межгосударственном стандарте существенно дополнен раздел «Термины и определения», определения терминов приведены в соответствие с техническим регламентом «Безопасность автомобильных дорог», определения ряда терминов подверглись уточнению. Так, в целях исключения возможности неправильного толкования уточнено определение термина «полоса безопасности» как «части разделительной полосы, примыкающей к проезжей части», приведено в соответствие с Законами стран-членов ЕАЭС «О дорожном движении» определение термина «стояночная полоса», устранено ошибочное использование слова «отгон» в ряде нормативных актов по проектированию дорог для случая плавного изменения ширины проезжей части.

Требования межгосударственного стандарта гармонизированы с действующими в странах-членах ЕАЭС нормативными актами по проектированию автомобильных дорог путем включения в него тех требований к геометрическим элементам дорог, которые в основном совпадают или не имеют существенной разницы. По геометрическим элементам, требования к которым в актах технического регулирования стран-членов ЕАЭС не совпадают, в стандарте указаны возможные пределы изменения их параметров или предоставлено право странам-членам ЕАЭС определять требования к таким элементам автомобильных дорог в национальных стандартах или иных нормативных актах, принимаемых в развитие данного международного стандарта. Так, например, требования к величине расчетной скорости движения для назначения параметров геометрических элементов автомобильных дорог I категории в межгосударственном стандарте отсутствуют и эти требования могут быть определены каждой из стран-членов ЕАЭС самостоятельно и включены в соответствующие национальные стандарты.

В межгосударственный стандарт включены требования к геометрии трассы автомобильных дорог с точки зрения обеспечения их пространственной плавности и гармоничного сочетания с окружающим ландшафтом местности, а также к расчетной скорости движения в зависимости от характеристик транспортного потока и сложности рельефа местности.

В связи с принятием межгосударственных стандартов возникает необходимость приведения в соответствие с ними национальных актов технического регулирования стран-членов ЕАЭС по проектированию автомобильных дорог путем внесения изменений и дополнений в действующие стандарты стран-членов ЕАЭС или принятия новых национальных стандартов.

Литература

1. Межгосударственный стандарт ГОСТ 33382-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация».
2. Межгосударственный стандарт ГОСТ 33475-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования».