

"Автомобиль жолдарын жобалау кезіндегі қауіпсіздік талаптары" техникалық регламентін бекіту туралы

Күшін жойған

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2008 жылғы 31 наурыздағы N 307 Қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2016 жылғы 29 желтоқсандағы № 901 қаулысымен.

Ескерту. Күші жойылды – ҚР Үкіметінің 29.12.2016 № 901 (алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі) қаулысымен.

"Техникалық реттеу туралы" Қазақстан Республикасының 2004 жылғы 9 қарашадағы Заңына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:**

1. Қоса беріліп отырған "Автомобиль жолдарын жобалау кезіндегі қауіпсіздік талаптары" техникалық регламенті бекітілсін.

2. Осы қаулы ресми жарияланған күнінен бастап алты ай өткен соң қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан

Республикасының

Премьер - Министрі

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2008 жылғы 31 наурыздағы
N 307 қаулысымен
бекітілген

"Автомобиль жолдарын жобалау кезіндегі қауіпсіздік талаптары"

техникалық регламенті

1-бөлім. Жалпы ережелер

1. Қолданылу саласы

1. "Автомобиль жолдарын жобалау кезіндегі қауіпсіздік талаптары" техникалық регламенті (бұдан әрі - Техникалық регламент) жалпы пайдаланымдағы жаңа және қайта жаңғыртылып жатқан автомобиль жолдары (бұдан әрі - автомобиль жолы) мен ондағы құрылыстарға қолданылады.

Техникалық регламенттің ережелері автомобиль жолдарына оларды жобалау

кезеңінде қойылатын және оларды салу кезінде міндетті түрде сақтауға жататын адамдардың өмірі мен денсаулығы, жануарлар мен өсімдіктер, қоршаған орта, ұлттық қауіпсіздік мүдделерін қорғау үшін жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ететін негізгі талаптарды белгілейді.

Осы Техникалық регламенттің талаптары өндірістік кәсіпорындар мен емдеу-алдын алу, әлеуметтік-мәдени және өзге мақсаттағы объектілерге кірме автомобиль жолдарын қоспағанда, қала мен елді мекен көшелеріне және шаруашылық жолдарға қолданылмайды.

2. Техникалық регламентте пайдаланылатын негізгі ұғымдар

2. Техникалық регламентте "Автомобиль жолдары туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 17 шілдедегі Заңында көзделген, сондай-ақ мынадай ұғымдар пайдаланылады:

автомобиль жолы - автомобильдердің және басқа да көлік құралдарының белгіленген жылдамдықпен, жүктемелермен, көлемдермен үздіксіз, қауіпсіз жүрісін қамтамасыз ететін, автомобильдер қозғалысына арналған инженерлік құрылыстар кешені, сондай-ақ осы кешенді орналастыру үшін берілген жер учаскелері (көлік жерлері) және олардың үстіндегі белгіленген көлем шегіндегі әуе кеңістігі;

көпірлі құрылыстар конструкцияларының жақындау көлемі - ішкі жағына көпірлі немесе өзге де құрылыстардың және ондағы орналасқан құрылғылардың, сондай-ақ кесіп өтетін инженерлік желілер мен коммуникациялардың қандай да бір элементтері кірмейтін шекті көлденең кескін (жүру бөлігінің осіне перпендикулярлы орналасқан жазықтықта);

көлік құралының рұқсат етілетін жалпы салмағы - көпірлердің, жол өткелдердің және басқа да инженерлік құрылыстардың көтергіш конструкцияларының өткізілетін жүктемелерді қалпына келмейтіндей өзгерулер мен бүлінулерсіз қабылдау қабілетін шектейтін көлік құралының жалпы салмағы;

көлік құралдарының рұқсат етілген көлемдері - көлік құралдарының қауіпсіз өтуін автомобиль жолдары мен ондағы құрылыстар қамтамасыз етуі тиіс көлік құралдарының шекті сызықтық мөлшерлері;

қозғалыс қарқындылығы - уақыт бірлігінде жолдың белгілі қимасы арқылы өтетін көлік құралдарының саны;

жолдың техникалық санаты - жолдың негізгі геометриялық элементтерінің параметрлерін анықтайтын көлік құралдары қозғалысының перспективалық орташа жылдық орташа тәуліктік қарқындылығының өлшемі бойынша

автомобиль жолының халық шаруашылық маңызының сипаттамасы, оның көліктік-пайдалану көрсеткіштері мен тұтыну қасиеті;

көпірлі өткел - көпірді, оған кіреберісті, реттеу және қорғау құрылыстарын қамтитын көлік ағынын су кедергісінен өткізуге арналған инженерлік құрылыстар кешені;

көпірлі құрылыс - табиғи немесе жасанды кедергілер арқылы жолды немесе өзге де коммуникацияларды өткізуге арналған инженерлік құрылыс (көпір, жолөткел, эстакада және басқалары);

көпір - су кедергісі арқылы өтетін көпірлі құрылыс;

су тасқыны - толассыз жаңбырдан, су ағыны бассейнінде қар мен мұздықтардың еруінен туындаған өзендегі су деңгейінің кезеңдік қысқа мерзімдік көтерілуі;

көпірлі құрылыстарға кіреберіс жолдар - көпірлі құрылысқа тікелей жанасатын жол учаскелері;

жол жамылғысы - көлік құралдары доңғалақтарының және атмосфералық факторлардың әрекетін тікелей қабылдайтын және төмен жатқан қабаттар үшін қорғау қабатының қызметін атқаратын жол төсемінің жоғары бөлігі;

көлік ағыны - осы бағыттағы жолмен жүретін көлік құралдарының жиынтығы;

автомобиль жолының тұтынушылық қасиеттері - көлік ағындары қозғалысының қауіпсіздігі мен үнемділігін сипаттайтын автомобиль жолының көрсеткіштері: жолдың қозғалыспен жүктелу деңгейі, қозғалыс жылдамдығы, қауіпсіздігі мен ыңғайлылығы;

автомобиль жолының жобасы - автомобиль жолының жердегі орналасуын, жоспар элементтерінің параметрлерін, жер төсемінің көлденең және бойлық бейіндерін, жол төсемінің конструкциясын, су өткізетін және өзге де инженерлік құрылыстарды, жолдардың қиылысуы мен түйісуін көрсете отырып, сондай-ақ жолды абаттандыру, жол қозғалысын ұйымдастыру және қауіпсіздігі, құрылысын ұйымдастыру, жол сервисі құрылыстарын және жұмыс көлемі мен құнын анықтау арқылы басқа да инженерлік құрылыстарды орналастыру мәселелерін шеше отырып автомобиль жолын жобалаудың нәтижесі ұсынылған белгіленген мазмұндағы және құрамдағы есептік және жобалық техника-экономикалық құжаттардың жиынтығы;

автомобиль жолдарын жобалау - автомобиль жолының жобасын әзірлеу бойынша есептік-экономикалық, іздестіру және жобалау-конструкторлық жұмыстар кешені;

өткерме жол - түрлі деңгейде қиылысатын көлік ағындарын өткізуге арналған автомобиль немесе темір жолдағы көпірлі құрылыс;

жалпы шайылу - су ағынының қысымы мен су ағысы жылдамдығының

ұлғаюы салдарынан арна табанының, ал кейбір жағдайларда көпірлі өткелдегі жайылма табанының төмендеуі;

қарсы жүретін автомобильдің есептік көріну қашықтығы - қозғалыстың бір жолағы бойынша есептік жылдамдықпен бір-біріне қарама-қарсы жүріп келе жатқан екі автомобильдің толық тоқтауы үшін қажетті арақашықтық;

есептік жүктеме - жол төсемесі конструкциясын есептеу үшін пайдаланылатын автомобильдің дара осіне түсетін шекті жүктеме;

есептік жылдамдық - жердің жобалауға неғұрлым қолайсыз учаскелерінде автомобиль жолдарының геометриялық элементтерін есептеу үшін пайдаланылатын, ауа-райының қалыпты жағдайы және жүру бөлігінің жоғарғы қабатымен автомобиль шиналарының ілінісуі кезінде қозғалыстың қауіпсіздік, ыңғайлылық пен жайлылығының шарттары бойынша жалғыз автомобильдің мүмкін болатын ең үлкен жылдамдығы;

жолдарды қайта жаңарту - жолды тұтастай немесе оның жекелеген учаскелерін анағұрлым жоғары техникалық санатқа ауыстыра отырып пайдаланылатын жолдардың көліктік-пайдалану көрсеткіштерін арттыруды қамтамасыз ететін жұмыстар кешені;

кіреберіс жолдармен тоғысу - кіреберістердегі көпірлі құрылыстардың жанасу торабының конструктивтік орындалуы;

авариялық құлама жол - көлік құралының тежеу жүйесі істен шыққан жағдайда оның қауіпсіз тоқтауына арналған құрылыс;

жолдың трассасы - оның көлденең (жоспармен) және тік (бойлық бейінмен) екі проекциясымен анықталатын автомобиль жолының геометриялық осінің кеңістіктегі қалпы;

су өткізетін құбыр - жол арқылы су ағынын жүру бөлігінің деңгейінен төмен өткізуге арналған дөңгелек, овоидальдік немесе тік бұрышты қима құрылыс;

жолды қозғалыспен жүктеу деңгейі - қозғалыстың нақты қарқындылығының іс жүзінде өткізу қабілетінің өлшеміне қатынасын сипаттайтын көрсеткіш.

3. Негізгі талаптар

3. Автомобиль жолдарын жобалауға автомобиль жолдары жөніндегі уәкілетті орган белгіленген тәртіппен берген белгіленген үлгідегі лицензиясы бар ұйымдар жіберіледі.

4. Автомобиль жолдарын жобалау кезінде: жолдың конструктивтік элементтерінің бірінің немесе олардың үйлесімдерінің қолайсыз әсері нәтижесінде жол қозғалысының субъектілері мен қоршаған орта үшін қауіп төну тәуекелін жоюға немесе төмендетуге;

автомобиль жолдарын пайдалану кезінде климаттық, төтенше және басқа да факторлар мен оқиғаларға байланысты болдырмау мүмкін емес тәуекелдерден с а қ т а у ғ а ;

қабылданған қауіпсіздік шараларының жеткіліксіз немесе төтенше жағдайлардың туындауы салдарынан автомобиль жолының жекелеген учаскелерінде мүмкін болатын қалдық тәуекелдер туралы ақпараттарға қол жеткізуді қамтамасыз етуге бағытталған шарттар ескерілуі тиіс.

5. Жобалау кезінде мынадай тәуекелдермен сипатталатын негізгі қауіпсіздік талаптары назарға алынуы тиіс:

жоспардың, автомобиль жолының көлденең және бойлық бейінінің геометриялық элементтері, сондай-ақ олардың қолайсыз үйлесімі;

жол құрылыстары (жер төсемі, жол төсемі, көпірлер, құбырлар, жолөткелдер, мал өтетін өткелдер, эстакадалар және тағы басқалар);

автомобиль жолының бөлінген жолағы шегінде немесе оған тікелей жақын жерде орналасқан автомобиль жолы мен автокөліктерге қызмет көрсететін құрылыстар (автожанармай құю станциялары, автомобильдерге техникалық қызмет көрсету ұйымдары, жолаушылар мен жүргізушілерге қызмет көрсететін жол бойындағы пункттер және тағы басқалар);

жолдың жағдайы, электр беру және байланыс желілерінің тіректері, автомобиль жолының жер төсемі жиегіне жақын орналасқан өзге де заттар мен құрылыстар .

6. Автомобиль жолдарының кеңістікте орналасуы, оның геометриялық элементтерінің параметрлері және олардың арақатынастары мыналарды қ а м т а м а с ы з е т у і тиіс:

аралас учаскелердегі қозғалыс жылдамдығының жолдың әдеттегі жер бедері жағдайында орналасқан кезінде кемінде 0,8 және жер бедерінің қиын учаскелерінде 0,6 қатынасымен автомобиль жолының ұзындығы бойынша көлік құралы қозғалыс жылдамдығының біртіндеп өзгеруін;

жоспардағы жолдың қисық сызықты учаскелері бойынша қозғалған кезде көлденең үдеулердің біртіндеп өсуін;

көлік құралының бойлық бейініндегі қисық бойынша қозғалысы кезінде туындайтын тік жүктемелердің олардың рұқсат етілетін мәндері шегінде жеңілдетілуін ;

жолда көлік құралдарының жүргізушілеріне олардың жүріп өту жағдайлары туралы жалған ұғым қалыптастыратын және жүргізушілерді алдыңғы учаскеде қалыптасқан қозғалыс тәртібін күрт өзгертуге мәжбүрлейтін учаскелердің болмауын ;

автомобиль жолының бүкіл ұзындығында түзу сызықты және қисық сызықты учаскелер ұзақтығының заңды және біртіндеп өзгеруін;

автомобиль жолының жер төсемін қардың немесе құмның, олардың мүмкін болатын көшуі кезеңінде басып қалу тәуекелін, басым желдердің қайталану жиілігі мен жылдамдығын ескере отырып төмендетуді.

7. Автомобиль жолының жобасында өздерінің габариттік өлшемдері, салмақтық және өзге де параметрлері бойынша техникалық регламенттер мен жобалауға арналған тапсырмалар талаптарына сәйкес келетін көлік құралдары мен жүктерінің қауіпсіз және үздіксіз өтуін қамтамасыз ететін инженерлік шешімдер болуы тиіс.

8. Автомобиль жолдарының жобаларында қабылданған техникалық шешімдер осы Техникалық регламенттің негізгі қауіпсіздік талаптарына қайшы келмеуі тиіс.

9. Автомобиль жолдарын жобалау нормаларының осы Техникалық регламентке сәйкестігі онымен үйлесімделген ұлттық стандарттар мен құжаттардың нормаларымен қамтамасыз етілуі тиіс.

Ескерту. 9-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 23.07.2013 № 735 қаулысымен.

10. Осы Техникалық регламенттің талаптарын бұза отырып орындалған автомобиль жолдарының жобалары бекітілуге жатпайды және автомобиль жолдары жөніндегі мемлекеттік уәкілетті орган салу мен қайта жаңғыртуға жол бермеуі тиіс.

2-бөлім. Жобалау кезіндегі қауіпсіздік талаптары

4. Қауіпсіздіктің негізгі техникалық талаптары

11. Автомобиль жолының жекелеген конструктивтік элементтері, олардың қолайсыз үйлесімі, сондай-ақ тұтастай автомобиль жолының немесе оның жекелеген элементтерінің пайдалану жай-күйі, оның ішінде:

трассаның элементтері;

көлденең бейіні;

қиысулар мен жанасулар;

жол төсемі;

жер төсемі;

көпірлі құрылыстар, су өткізу құбырлары;

инженерлік жайғастыру құрылыстары;

жол сервисі ұйымдары;

пайдаланымдық жай-күйі жобалау кезіндегі тәуекел көздері болуы мүмкін.

12. Автомобиль жолы трассасының элементтеріне қойылатын талаптар:

1) автомобиль жолы трассасының негізгі элементтері жоспардағы түзу

сызықтар мен қисық сызықтар, ұдайы еңісі бар учаскелер және тік қисықтар
б о л ы п т а б ы л а д ы ;

2) автомобиль жолы трассасы оның элементтері өзара және сол жердің қоршаған ландшафтымен үйлесімді қиысатын бір қалыпты кеңістік сызығы болып келуі тиіс. Автомобиль жолдары трассалары элементтерінің ауысу заңдылығы рельефтің негізгі нысандарының өзгерістеріне сәйкес келуі тиіс;

3) трасса бұрылысы бұрыштарының шындары мен бойлық бейін сынықтарын біріктіруге ұмтылу керек. Ерекшелік тәртібімен олардың шындарын аздап, бірақ тік қисық ұзындығының төрттен бір бөлігінен аспайтындай жылжытуға жол беріледі. Бұл ретте жоспардағы қисықтың ұзындығы тік дөңес қисықтың ұзындығынан дөңгеленудің әрбір жағынан кемінде 20 - 100 метрге артық болуы
т и і с .

Тік иілген қисықтың ұзындығын жоспардағы қисықтың ұзындығына тең етіп қабылдау керек. Осы қисықтардың бір-біріне қатысты орнынан жылжуын болдырмау мүмкін болмаған кезде қозғалыс қауіпсіздігін арттыру және бойлық бейін сынығының алдында тік иілген қисықтың төмен түсетін тармағында автомобильдің басқарылуын жақсарту мақсатында жоспардағы қисықты солға бұрылыс бұрышымен орналастыру керек;

4) жол жеткілікті үлкен арақашықтықты көрінетіндей анық болуы тиіс. Жолдың және жол бойындағы белдеудің көрінетін учаскелері қозғалыс бағытының өзгеретіндігі туралы уақтылы белгі беруі тиіс. Жолдың анық көшуін қамтамасыз ету қажет болатын арақашықтық басып озу кезінде қарама-қарсы бағыттағы автомобильді көру қашықтығынан кем болмауы тиіс;

5) тік дөңес қисықтардың радиустарын жол бетінің көрінуін (I техникалық санаттағы жолдар үшін, сондай-ақ қозғалыстың қарама-қарсы бағыттары дербес жер төсемінде орналасқан өзге санаттағы жол учаскелері үшін) және қарама-қарсы автомобильдің көрінуін (өзге санаттағы жолдар үшін) қамтамасыз ету жағдайын негізге ала отырып қабылдау керек;

6) тік иілген қисықтардың радиустары автомобильдің есепті қозғалу жылдамдығы кезінде рұқсат етілетін шамадан тыс асқын жүктемелерді қамтамасыз ету шарттары негізге алына отырып белгіленуі тиіс;

7) жоспарда қисықтар тұрақты немесе ауыспалы қисықтық радиусына ие бола алады. Қозғалыстың қауіпсіздік, ыңғайлылық және жайлылық шарттары бойынша жобалау кезінде ауыспалы радиустың қисықтарына (клотоидтарға) артықшылық беру керек. Жоспардағы таңдап алынған қисықтың түрі мен оның радиусының (клотоидтар үшін - өлшем мен ең аз радиус) шамасы автомобиль жолының көзге көрінетін бір қалыптылығын және оның сол жердегі қоршаған ландшафпен байланысуын қамтамасыз етуі тиіс;

8) жоспардағы қисықтың ең аз радиусы осы техникалық санаттағы жол үшін

көлік құралдарының рұқсат етілетін жылдамдығын іске асыру кезінде автомобиль жолының қисық сызықты учаскесінің ылғалды және таза жол жамылғысымен автомобильдің қауіпсіз, ыңғайлы және жайлы жүріп өтуін қамтамасыз етуі тиіс;

9) жаңа автомобиль жолдарын жобалау кезінде жоспарда ұзындығы үш-бес километрден артық түзулерді қолдануға жол берілмейді. Әдетте, жоспардағы түзудің ұзындығын ол бойынша екі-үш минуттан аспайтын қозғалыс шартымен шектеу керек.

Автомобиль жолының бүкіл ұзақтығы бойынша түзу сызықты және қисық сызықты учаскелер ұзақтығының заңды және біртіндеп өзгеруін көздеген жөн. Жоспардағы аралас қисықтардың радиусы 1,3 еседен артық өзгешеленбеуі тиіс.

Көрсетілген параметрлерді сақтау мүмкін болмаған жағдайда автомобиль жолдарының жобаларында жолдардың ұзын түзу сызықты бөліктерін көгалдандыру және жайғастыру құралдарымен, сондай-ақ жол қозғалысына қызмет көрсететін кәсіпорындарды орналастырумен бірқатар қысқа учаскелерге бөлуі көздеу қажет;

10) автомобиль жолының бойлық еңісі автомобиль жолдарының тиісті санаттары мен қозғалыс шарттары үшін көлік құралдары қозғалысының рұқсат етілген жылдамдықтарын қауіпсіз іске асыру мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс.

Жобаланатын жол бойынша қозғалыстың перспективалық қарқындылығы мен құрамына, сондай-ақ еңістігі берілген жол учаскесінің ұзақтығына байланысты бойлық еңістердің шекті мәндерін қолдану қажеттілігі кезінде қосымша қозғалыс жолақтарын, бірінші кезекте, өрлеу бағытында орналастыруды көздеген жөн;

11) шекті бойлық еңісі бар учаскелердің ұзындығы белгіленген нормативтердің шектерімен шектелуі тиіс;

12) таулы жерлердегі автомобиль жолдарында қозғалыс қауіпсіздігін арттыру мақсатында ұзаққа созылған 60 % артық бойлық еңістер 20 % және одан кем бойлық еңісі бар жазық көтерілу учаскелермен немесе автомобиль қозғалтқышының жұмыс режимін өзгертуге, ал қажет болған кезде автомобильді тоқтатуды қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін көлденең алаңшалармен алмасуы тиіс;

13) 50%-дан артық еңістері бар ұзақ түсу кезіндегі таулы автомобиль жолдарында жүру бөлігінің оң жағынан авариялық түсетін жолдарды салу керек, олардың ұзындығы, қарсы бойлық еңісі және жол төсемінің түрі автопоездың тоқтау мүмкіндігін негізге ала есептеумен белгіленуі қажет;

14) ашық жерлердегі автомобиль жолдарының трассасын қар басып қалудан қорғау мақсатында қыс кезіндегі үстем желдердің бағытына параллель бағытта немесе осы бағытқа шағын бұрышпен салуға басымдық берген дұрыс.

Автомобиль жолдарының жобаларында қар басып қалудан қорғау жөнінде мынадай қосымша шараларды көздеу қажет:

үйінділерді жобалау кезінде мүмкін болатын артуымен белгіленген қар жабынының есептік деңгейімен жер төсемі жиегінің талап етілетін биіктігін қ а м т а м а с ы з е т у ;

жер төсемін сүйір көлденең бейімге келтіру;
терең ойықтардың көлденең бейінінде бермдер жасау;
қардан қорғайтын екпе ағаштар отырғызу;
қардан қорғайтын шарбақтарды, қалқандарды немесе торларды орнату;

15) жыралы жерде автомобиль жолының трассасын жыраның транзиттік аймағына салу керек, ал жолдар жыраның бас жағында орналасқан жағдайда жыраның одан әрі даму қатерін жою немесе төмендету жөніндегі гидротехникалық шаралар көздеу қажет;

16) автомобиль жолдарының трассасын көшкін баурайларының жоғарғы жағынан айналдырып өте салу керек, ал ондай баурайларды қиып өтпеу мүмкін болмаған кезде оның табан бөлігіндегі аласа үйіндінің көшкін массиві арқылы өткен жөн. Көшкін болатын учаскелерде ойықтардың, баспалдақтардың, биік үйінділердің болуына жол берілмейді.

Автомобиль жолдарының жобаларында мынадай жолдармен көшкін баурайлардың тұрақтылығын арттыруға бағытталған шараларды іске асыруды к ө з д е у қ а ж е т :

жер асты және жер үсті суларын бұруды дұрыс ұйымдастыру;
топырақты кесу арқылы көшкін болатын баурайдың жүктемесін ішінара а з а й т у ;

тірек қабырғаларын орнықтыру;
жер төсемінің төменгі жағынан контрбанкет құру;
ағаштар мен бұталарды отырғызу;

17) таулы жерлердегі автомобиль жолдарының трассасын көшкін мен сел қаупі бар баурайлардың жоғарғы жағынан салу керек. Мұндай учаскелерді айналып өтуі мүмкін болмаған жағдайда автомобиль жолын жолға, жол құрылыстарына және жүріп келе жатқан көлікке қауіптілік тудырмай, көшкін немесе сел тар және терең жазықтар арқылы өтетін жерлерге орналастыру керек.

Көшкін қаупі бар баурайлармен қиылысу қажет болған жағдайда жобада мыналар жөнінде шаралар көзделуі тиіс:

көшкін массаларын жолдан ауытқыту;
көшкін жиналатын бассейндерде қардың жиналуын азайту;
баурайлардағы қардың тұрақтылығын арттыру;
көшкіннің қозғалысын баяулату;
галереяларды немесе көлік тоннельдерін құру арқылы көшкінді жолдың

ү с т і м е н

ө т к і з у .

Сел ағынын қиып өтпеу мүмкін болмаған кезде автомобиль жолын ірі тастар мен қойтастар жиналатын аймақ шегінен тыс конустың төменгі жағына орналастыруға рұқсат етіледі. Сел қаупі бар аймақта шағын көпірлер мен құбырлар түріндегі су өткізу құрылыстарын қолдануға рұқсат етілмейді. Үлкен және орташа көпірлердің саңылаулары сел ағынын қыспай, су мен селдің белгіленген ықтимал артуы массаларының есептелген шығыстары мен су деңгейінің өтуін қамтамасыз етуі тиіс.

Төменгі санаттағы автомобиль жолдарында сел ағынын жүру бөлігінің деңгейінде орналастырылған науалар арқылы өткізуге рұқсат етіледі. Секундына жиырма текше метрге дейінгі аз шығындарымен сел ағындарын жоғарғы санаттағы автомобиль жолдарының үстімен өткізу үшін сел ағар құрылыстарын көздеуге болады. Сел тастандылары жиналатын аймақта орналасқан автомобиль жолдарында сел қалдықтарының көшуін ұстап қалатын құрылыстардың құрылыстарын көздеу қажет.

Автомобиль жолдарының жобалары жолдарды пайдалану процесінде жол бойғы жолақтар мен оған жанасып жатқан жерлердегі топырақтың беткі қабаттарының және топырақтың эрозиясы қаупінің алдын алу немесе төмендету жөніндегі инженерлік, гидро- және агротехникалық шараларды қамтуы тиіс;

18) шөгінділер болған жағдайда таулы жерлердегі автомобиль жолдарының трассасын тау жыныстарының желдену процестері қарқынды дамитын аймақтардан биік салған жөн.

Жылжу коэффициенті 0,5-тен кем тұрақты шөгінділерде шөгіндіні сол шөгіндінің құрамында шаң-топырақты қабаттар болмаған кезде автомобиль жолының жер төсемін орнықтыру үшін пайдалануға рұқсат етіледі. Мұндай учаскелерде жер төсемі аласа үйінділер түрінде төселуге тиіс. Шөгіндінің үстінде ойықтар мен баспалдақтардың болуына жол берілмейді.

Шөгіндіні айналып өту мүмкін болмаған жағдайда немесе ол орынсыз болған, сондай-ақ баяу өсіп келе жатқан шөгінділердің тігісінен автомобиль жолы жеткілікті дәрежеде алшақ болған кезде жер төсемінің тұрақтылығы мен жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөнінде қосымша инженерлік іс-шараларды әзірлеумен қоса, шөгіндінің төменгі жағынан жер төсемін салуға жол беріледі;

19) опырылыстар мен тас құламалары болуы мүмкін автомобиль жолдарының учаскелерінде опырылыстарды ұстап қалатын біліктер, траншеялар және (немесе) қабырғалар, тау баурайының қауіпті учаскелерінде металл торлар немесе сым темір торларын орнатуды, автомобиль жолын салу және оны кейіннен пайдалану кезінде жеткілікті дәрежеде тұрақты емес тау баурайларын кезеңдік қарау және тастардан тазартуды көздеу қажет.

13. Автомобиль жолының көлденең бейініне қойылатын талаптар:

1) автомобиль жолының жолды қозғалыспен жүктеудің рұқсат етілген деңгейімен есептелген перспективалық кезеңнің шегінде ең жоғары қарқындылықпен көлік ағынын өткізуді қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін қозғалыс жолағының белгіленген саны болуы тиіс;

2) қозғалыс жолағының ені автомобиль жолдарының түрлі санаттары мен көлік құралдарының түрлері үшін нақты жол жағдайларында рұқсат етілетін қозғалыс жылдамдығын қауіпсіз іске асыру мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс;

3) жүру бөлігінің көлденең бейіні жауатын жауын-шашынның көлеміне және жоспарда қисықтардың болуына байланысты бір немесе екі ылдиды болуы мүмкін. Жүру бөлігі көлденең бейінінің еңістігі жобаланатын автомобиль жолының санатына, қозғалыс жолақтарының санына, өңірдің климаттық жағдайларына және жол жамылғысының түріне байланысты 15-тен 40%-ге дейінгі шекте белгіленеді;

4) жоспардағы қисықтарда вираждарды орналастыру керек. Автомобиль жолдарындағы вираждың еңісін дөңгелену радиусының шамасына байланысты 20-60% шегінде, ал жиі көк тайғақ құбылыстары болатын аудандарда 20-40% белгілеген жөн.

Таулы жерлердегі автомобиль жолдарының шағын радиустарындағы қисықтарда үлкен көлденең еңісті вираждар салынуы мүмкін. Жобаланатын ауданның климаттық ерекшеліктерін есепке алғанда соңғының шамасы 100%-ден аспауы тиіс. Қисық жоспарда бойлық еңісі бар учаскеде орналасқан жағдайда, бұл шектеу осы дөңгеленудің бойлық және көлденең еңістерінің геометриялық сомасы болып табылатын қиғаш еңіске қатысты болады.

Таулы немесе құрылыстар салынған жерлердегі автомобиль жолдарында " сатылы вираж" деген атауға ие болған, жолдың жүру бөлігінің ені бойынша көлденең еңістің мәндері ауыспалы болып келетін вираждардың жеке жобаларын әзірлеуге рұқсат етіледі;

5) вираж шығару ауыспалы қисықтардың ұзындығында немесе оларға ұзындығы бойынша сәйкес келетін, трассаның түзу сызықты, жоспардағы қисықтарға жанасып жатқан учаскелерінде ұлттық стандарттар талаптарын сақтай отырып жүзеге асырылуы тиіс;

6) бөлу жолағы бар автомобиль жолдарында және қарсы қозғалыс бағыттарының жер төсемін бөлек жобалау кезінде әрбір қозғалыс бағытына арналған вираж рельефтің, гидрологиялық, гидрогеологиялық, сәулет-ландшафтық, экологиялық және сол жердің өзге де сипаттамаларының ерекшеліктерін ескеруге негізделген жеке жобалық шешімдерді қабылдай отырып дербес орындалуы керек;

7) жоспардағы радиусы мың метр және одан кем қисықтарда дөңгелену

радиусының шамасын және қозғалыстың құрамын ескере отырып, жүру бөлігін
к е ң е й т у д і к ө з д е у қ а ж е т ;

8) автомобиль жолының бүкіл ұзындығында қозғалыстың әр жағынан жол жиектері жайғастырылуы тиіс. Жол жиегінің ені осы техникалық санаттағы жолдар мен көлік құралдарының түрлері үшін рұқсат етілген қозғалыс жылдамдықтарын қауіпсіз іске асыруға және қозғалыстағы көлік ағынына кедергі келтірмей, тиісті санаттағы жолдардың жүру бөлігінен тыс, көлік құралдарының аз уақытқа тоқтау мүмкіндігіне психологиялық сенімділікті қамтамасыз ету шарттарын негізге ала отырып белгіленеді;

9) жол жиегінің қозғалыс жолағымен сабақтас шеткі жолақ деп аталатын бекітілген бөлігінің жол төсемінің құрылысы жүру бөлігінің конструкциясымен
б і р д е й б о л у т и і с .

Шеткі жолақ штаттық жағдайда автомобиль жолын пайдалану кезіндегі қозғалысқа арналмаған және таңбамен ерекшеленуі тиіс;

10) автомобиль жолының жобасында жол жиегінің және оның бекітілген бөлігінің қажетті ені мен көлденең еңістігі белгіленеді;

11) автомобиль жолдарында олардың техникалық санатына, абаттандыру және қозғалысты ұйымдастыру жөніндегі инженерлік шешімдерге байланысты жекелеген учаскелерге бөлу жолақтары салынады.

Осы техникалық санаттағы жолдар мен көлік құралдарының түрлері үшін рұқсат етілетін қозғалыс жылдамдығын жүру бөлігіне жанасып жатқан бөлу жолағының бөлігінде қауіпсіз іске асыруды қамтамасыз ету мақсатында негізгі қозғалыс жолақтарындағы конструкцияда жол жамылғысы төселіп, тиісті белгі
т а ң б а қ о й ы л у ғ а т и і с ;

12) бөлу жолақтарын жобалау кезінде судың бұрылуын және жер төсемі жұмысының оңтайлы су-жылу режимін, сондай-ақ автомобиль жолын кейіннен қайта жаңарту кезінде көлік ағыны қозғалысы қарқындылығының өсуіне орай көлденең бейінді қайта салу мүмкіндігін қамтамасыз ету талаптары есепке
а л ы н у т и і с ;

13) қиғаш тауларда, орта және үлкен су ағыстары арқылы өтетін көпір өткелдеріне апаратын жолдарда, таулы әрі қиылысқан жерлердің күрделі учаскелерінде, сондай-ақ тиісті техника-экономикалық негіздемеге сүйене отырып қазіргі табиғи ландшафты сақтау міндеттерін шешу кезінде оларды дербес жер төсеміне орнықтырып, автомобиль жолының тұрақтылығын, қозғалыстың қауіпсіздігі мен үздіксіздігін қамтамасыз ете отырып, қарсы қозғалыс жолақтарына бөлек трасса салуды пайдалану керек;

14) ұзақ әрі тік еңісті автомобиль жолдарының учаскелерінде қосымша жолақты салу кезінде өту-жылдамдық жолақтарының енін бөліп беруге қатысты қойылатын талаптарды мүмкіндігінше сақтай отырып қосымша жолақтың енін

біртіндеп бөліп беруді көздеу керек.

Жер рельефінің қиын жағдайларында қосымша жолақтың енін жолдың мейлінше қысқа бөлігінде бұруға жол беріледі, бұл ретте қосымша жолақ ені оның жеткен ұзындығына қатынасы 1:10-ға тең немесе одан кем деп қабылдана а л а д ы ;

15) биіктігі екі метрге дейінгі үйіндінің көлденең бейінінің жер төсемі құламасының жазықтығын жиектеменің жазықтығымен және жердің жанама рельефімен біртіндеп тоғыстыру жолымен сүйір нысанға келтіру керек. Жер төсемі еңісінің тіктігі жол-көлік апаты туындаған жағдайда автомобильдің жүру бөлігінің бетінен аударылмай түсу мүмкіндігін көздеуі тиіс;

16) биіктігі екі метрден артық үйінділер орналасқан жерлерде жоспардағы элементтердің және автомобиль жолының көлденең бейінінің өлшемдерін және көлік құралдарының перспективалы қарқындылығын есепке ала отырып, жол-көлік апаттары туындаған жағдайда тиісті жол талаптары мен көлік құралдарының түрлері үшін рұқсат етілген жылдамдықпен қозғалып келе жатқан автомобильдің қуатын біртіндеп сөндіруді қамтамасыз етуге және оны аударылып кетуін болдырмай, жер төсемінің бетінде ұсталып қалуына мүмкіндік беретін қоршау құрылыстары құрылғыларын көздеу қажет;

17) құрамаларының тереңдігі бір метрден кем ойықтардың тіктігі автомобиль жолының жер төсемін көшкін қармен немесе құммен басып қалуының алдын алуды есепке ала отырып белгіленуі тиіс;

18) тереңдігі бір метрден артық ойықтардың көлденең бейінінің конструкциясы қарқынды көшу кезінде қардың немесе құмның жиналуына арналған бермалардың болуын көздеуі тиіс, бермалардың ені автомобиль жолдары жобаланып жатқан ауданның климаттық ерекшеліктерін, есептік кезеңінде үстемдік ететін желдердің қайталану жиілігі мен жылдамдығын есепке а л а о т ы р ы п б е л г і л е н е д і ;

19) жылдамдығы секундына он бес метрден асатын бүйір желдің тосын және күшті екпіндерінің әсеріне ұшырауы мүмкін автомобиль жолдарының учаскелерінде желден қорғайтын кедергілерді орнатуды немесе қауіпті учаскеге кіру және шығу кезінде автомобильге әсер ететін көлденең күшті біртіндеп өзгертуді қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін саяжол түрінде ағаштар мен бұталарды отырғызуды, сондай-ақ тиісті сақтандыру белгілерін орнатуды к ө з д е г е н ж ө н .

Желден қорғайтын құрылыстарды орналастыру орнын таңдауды жолды қармен немесе құммен, олардың қарқынды ауыстыру кезеңдерінде басып қалмауын есепке ала отырып жүзеге асыру қажет.

Ұқсас жағдайларда желден қорғайтын кедергілер мен жол белгілерін көпірлер мен өткелдерге орнату керек.

Ескерту. 13-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 23.07.2013 № 735
қ а у л ы с ы м е н .

14. Автомобиль жолдарының қиылысулары мен жанасуларына қойылатын
т а л а п т а р :

1) автомобиль жолдарының өзге автомобиль және темір жолдармен
қиылысулары мен жанасуларын қозғалыстың барлық бағыттары бойынша көлік
ағындарының перспективалы қарқындылығы мен құрамын негізге ала отырып
ж о б а л а ғ а н ж ө н ;

2) автомобиль жолдарының қиылысулары мен жанасуларын мүмкіндігінше
көрінуі қамтамасыз етілген, рұқсат етілген еңісі бар қиылысатын немесе
жанасатын автомобиль жолдары учаскелерінің жоспарында түзу сызықтардың
ү с т і н е о р н а л а с т ы р у к е р е к .

Қиылысатын немесе жанасатын автомобиль жолдарының бойлық бейінінің
дөңес күрт түсулерінде қиылысулар мен жанасуларды орналастыруға рұқсат
е т і л м е й д і ;

3) көлік ағындарының бөлінуі және қосылуы кезінде жобалау барысында
автомобиль жолдарының торабындағы құлама жолдарды және шығатын
жолдарды негізгі қозғалыс жолағының оң жағынан орналастырған жөн;

4) автомобиль жолдарының қиылысу немесе жанасу түрін таңдау кезінде
белгіленген қозғалыс жылдамдықтары бар көлік құралдарымен сол жол
торабында рұқсат етілген маневрларды пайдаланушылардың қауіпсіз әрі үздіксіз
орындау қажеттіліктерін қамтамасыз ету мақсаты көзделуі тиіс.

Автомобиль жолдарының қиылысу және жанасуларында автомобиль
жолдарының техникалық санаттарын, ауыспалы-жылдамдық жолақтарының
түрлерін, көтерілу немесе түсу учаскелеріндегі бойлық еңістің шамасын есепке
ала отырып, қозғалыстың бағытын өзгертетін автомобильдер үшін
ауыспалы-жылдамдық жолақтарының орналастырылуы көзделуге тиіс. Тежеудің
ауыспалы-жылдамдық жолағы ені 0,5 метр кертпештен басталуы тиіс. Ауыспалы
жылдамдық жолағы енінің біртіндеп бөлінуін қамтамасыз ету қажет, оған
ауыспалы-жылдамдық жолағының көрсетілген жолақтың белгіленген ені өз
мәресіне жеткен жол учаскесінің ұзындығына қатынасы кезінде қол жеткізіледі,
ол 1:30-ға тең немесе одан кем. Көрсетілген талапты қамтамасыз ету мүмкін
болмаған жағдайда ауыспалы-жылдамдық жолағының енін бөлу учаскесінің
ұзындығы тиісті ұлттық стандарттарда белгіленген ең кіші мәннен төмен
б о л м а у ы т и і с .

5) автомобиль жолдарындағы қиылысулар мен жанасулардың орналасу
жиілігі автомобиль жолдарының техникалық санаты мен оның әкімшілік мәніне
қарай тиісті үйлестірілген ұлттық стандарттармен реттеледі;

6) жанама автомобиль жолдарынан түсетін және оларға шығатын жолдар

учаскелерінде жол жамылғысының конструкциясы мен ұзақтығына, жиектерді бекітуге қойылатын талаптарды сақтай отырып, тиісті үлгідегі жамылғысы бар жол жамылғысын көздеу қажет;

7) автомобиль жолындағы қарқынды жаяу жүргіншілер ағындары қалыптасқан жерлерде жаяу жүргіншілер жолы көзделуі тиіс;

8) егістік және мал өтетін жолдармен қиылысуларды орналастыру үшін жобаланатын автомобиль жолының жасанды құрылыстары пайдаланылуы мүмкін, ал ондай құрылыстар болмаған немесе жетіспеген жағдайда, оларды жаңа немесе қолданыстағы автомобиль жолдарын қайта жаңғырту құрылыс жобаларында қарастыру қажет;

9) автомобиль жолы жабайы жануарлардың жаппай көшуінің дәстүрлі жолдарымен қиылысуы кезінде жаңа құрылыстарды және қолданыстағы автомобиль жолдарын қайта жаңғырту жобаларында осындай жерлерде автомобиль жолдарын пайдаланушылардың өміріне, денсаулығына және мүлкіне, сондай-ақ автомобиль жолдарын пайдалану нәтижесінде қоршаған ортаға төнетін қауіпті жоятын немесе төмендететін инженерлік шешімдерді көздеу қажет;

10) автомобиль жолдарының бір деңгейде басқа автомобиль жолдарымен және темір жолдармен қиылыстарында және жанасуларында осы көлік торабынан қауіпсіз өтуі үшін қажет болатынынан кем емес қашықтықта әрбір қозғалыс бағытынан көрініп тұруы қамтамасыз етілуі тиіс;

11) автомобиль жолдарының құбырлармен, электр тарату және байланыс жолдарымен, сондай-ақ басқа да коммуникациялармен қиылысуы жол қозғалысы мен қиылысатын коммуникациялар үшін қауіпсіздік талаптарын сақтай отырып жобалануы керек.

Ескерту. 14-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 23.07.2013 № 735 қаулысымен.

15. Жол төсеміне қойылатын талаптар:

1) автомобиль жолының жобасында қабылданған жол жамылғысының түрі мен конструкциясы тиісті габариттік өлшемдері, салмақтық параметрлері және басқа да сипаттамалары бар көлік құралдарының түрлі техникалық санаттағы автомобиль жолдарында олар үшін рұқсат етілген қозғалыс жылдамдығымен қауіпсіз өтуін қамтамасыз етуі тиіс;

2) басқа да тең жағдайлар кезінде көлік құралдары қозғалысының қауіпсіздігі ілінісу сапасымен және жол төсемінің тегістігімен белгіленеді;

3) күрделі және жеңілдетілген түрдегі жол төсемдерінде жамылғы конструкциясы мен оның бетін өңдеу бойынша технологиялық операциялары жамылғының кедір-бұдырлығы мен автомобиль шиналары жамылғының бетімен ілінісу коэффициентінің белгіленген көрсеткіштеріне қол жеткізуін қамтамасыз

е т у і

т и і с ;

4) автомобиль жолдарының қиылысатын және жанасатын кіреберіс жолдарына, темір жол өткелдеріне, елді мекендер мен тежегіштерді пайдалана отырып, көлік құралдарының қозғалыс режимін күрт өзгерту талап етілетін өзге де жерлерге кедір-бұдырлығы жоғары және ілінісу сапалары анағұрлым жоғарырақ жамылғыны орналастыруды көздеу қажет;

5) автомобиль жолының бойлық және көлденең бейінінің геометриялық параметрлері, сондай-ақ жол төсемінің жай-күйі жол жамылғысының тегістігіне қойылатын талаптардың орындалуын қамтамасыз етуі тиіс;

6) жол төсемінің конструкциясында автомобиль жолын салатын және кейіннен пайдалану процесінде тозу, табиғи немесе басқа да факторлардың әсер етуі нәтижесінде қоршаған ортаның ластану қаупін тудыруы және денсаулыққа әсер етуі мүмкін материалдар пайдаланылмауы тиіс.

16. Автомобиль жолының жер төсеміне қойылатын талаптар:

1) жер төсемінің конструкциясы басым желдердің қайталану жиілігі мен жылдамдығын есепке ала отырып, олардың болжамды көшу кезеңінде автомобиль жолдарын қардың немесе құмның басып қалу қаупін төмендетуді қ а м т а м а с ы з е т у і т и і с ;

2) автомобиль жолының жобасында табиғи факторлар және жүктемелер мен әсер етулердің белгіленген негізгі және ерекше үйлесімдерінің бірлесіп әсер ету кезінде жер төсемінің беріктігі мен тұрақтылығын қамтамасыз ету жөніндегі тиісті инженерлік шешімдер көзделуі тиіс;

3) жер төсемінің құрылысы үшін пайдаланылатын материалдар өзінің физика-механикалық қасиеттері мен экологиялық қауіпсіздік сипаттамалары бойынша берілген параметрлері бар жол құрылысын қамтамасыз етуі тиіс.

Автомобиль жолдарының және жол құрылысының конструктивті элементтерінде олардың радиациялық, химиялық және биологиялық қауіпсіздіктің талаптарына сәйкес болу жағдайындағы өзге шарттарында дәстүрлі емес құрылыс материалдары мен бұйымдарын, өндірістік кәсіпорын қалдықтарын, тұрмыстық қалдықтарды және қайта өңдеу немесе байыту жолымен сол қалдықтардан жасалған композитті материалдарды пайдалануға р ұ қ с а т е т і л м е й д і .

Жер төсемін жобалау кезінде жобаланатын автомобиль жолының қоршаған ортаға қатысты зиянды әсерінің қаупін төмендетуге бағытталған инженерлік және гидротехникалық шараларды көздеу қажет. Бұл шаралар жер төсемінің жиектері мен құламаларының, су бұратын арықтардың, бүйірлік резервтердің, су құбырларының шығып тұратын бастарының, тұрақты су ағындары арналарының су немесе жел эрозиясының туындау мүмкіндігін жоюға немесе төмендетуге, сондай-ақ жердің жолбойғы жолағында шынайы табиғи ландшафттардың

ерекшеліктерін барынша сақтап қалуға бағытталуы тиіс;

4) жер төсемінің құрылысы үшін пайдаланылатын топырақ өзінің физика-механикалық көрсеткіштері бойынша автомобиль жолдарын салуға жарамды болуы тиіс.

Автомобиль жолдарының жобаларында жер төсемінің құрамында топырақты жан-жақты орналастыруды, ал қажет болған жағдайда жер төсемі мен жол төсемінің су және температуралық режимін реттеу жөніндегі шараларын іске асыру қажеттілігін көздеу қажет. Жер төсемін салу бойынша технологиялық операциялар топырақтың талап етілетін тығыздығына қол жеткізуді қамтамасыз етуі тиіс;

5) жер төсемі қиғаш тауларда орналасқан жағдайда автомобиль жолдарының жобаларында жер асты және жер үсті суларын бұруды ұтымды ұйымдастыру, ұстап қалатын құрылымдарды құру, еңістерді тегістеу және тағы басқа жолымен жер төсемінің де және жол бойғы баурайлардың да тұрақтылығын қамтамасыз ету бойынша қосымша шараларды қарастыру қажет.

17. Көпірлі құрылыс пен су өткізу құбырларына қойылатын талаптар:

1) автомобиль жолдарындағы жаңа және қолданыстағы көпірлі құрылыстарды және су өткізгіш құбырларды қалпына келтіруді жоспарлау кезінде:

құрылыстарды пайдаланудың сенімділігі, ұзақ мерзімділігі мен үздіксіздігі, көлік құралдары мен жолаушылардың қозғалыс қауіпсіздігі, құрылыстарды салу және пайдалану кезеңінде жұмысшылардың қауіпсіздігі мен еңбегін қорғауды;

ықтимал су тасқындары мен су ағындарындағы сел жүрісін қауіпсіз өткізу, ал су жолдарында кеме қатынасы мен ағаш ағызудың талаптарын орындауды;

су ағынын шаруашылық және өзге де мақсатта пайдалануға байланысты өндірістер мен кәсіпорындардың мүдделерін сақтауды;

қоршаған ортаны қорғау және оның экологиялық тепе-теңдігін сақтауды қамтамасыз ететін жобалық шешімдер қабылдаған жөн;

2) көпірлі құрылыстардың және су өткізгіш құбырларының жаңасын жобалау және қолданыстағысын қайта жаңғырту кезінде қабылданатын негізгі техникалық шешімдер бүкіл құрылыстың тұтастай және оның жеке бөліктерінің есептелген жүктемелер мен әсер етулерге сәйкестігін қамтамасыз етуі тиіс;

3) көпірлі құрылыстарда және оларға тікелей жақын жерлерге коммуникацияларды (газ-мұнай құбырлары, су құбыры, кәріз, құрылыстағы жарықтандыру аспаптарына қоректендіретіндерден басқа электр кабельдері) және құрылыстарды (шекаралық және кедендік бақылау қызметі бекеттері, жол полициясы орындары) орналастыруға жол берілмейді.

Тиісті техника-экономикалық және экологиялық негіздеме болған жағдайда жылу желілері мен қысымы 0,6 МПа аспайтын су өткізгіш коммуникацияларды,

сондай-ақ құрылыстың көтергіш қабілеті мен оған қызмет көрсетуге, сондай-ақ жол қозғалысын ұйымдастыру мен оның қауіпсіздігіне кері әсер етпейтін арнайы көзделген конструктивті бөлшектерде кабельді байланыс жүйелерін жүргізуге
ж о л б е р і л е д і ;

4) стратегиялық маңызы бар көпірлі құрылыстар күзет жүйесімен қамтамасыз е т і л у і т и і с ;

5) көпірлі құрылыстар қозғалысты ұйымдастыру және реттеу құралдарымен ж а р а қ т а л у ы т и і с ;

6) автомобиль жолдарындағы тұрақты көпірлі құрылыстар мен су өткізгіш құбырларды күрделі үлгіде жобалау керек;

7) күрделі емес бөгеттерден төмен орналасқан су өткізгіш құбырларды жобалау кезінде сол бөгеттердің бұзылу мүмкіндігін есепке алу қажет;

8) сең жүру, суға тамырымен кеткен ағаштар болған кезде және селдер мен мұздықтар туындауы мүмкін жерлерде сеңдер мен су өткізгіш құбырларды қолдануға жол берілмейді. Сел ағындарын өткізу үшін саңылаулары кемінде төрт метр бір аралықты көпірлерді немесе ағынды барынша қыса отырып өткізетін сел түсетін жерлерді көздеу қажет;

9) 40% артық түсу еңісінен соң іле орналасқан, жоспардағы радиусы алты жүз метрден кем қисықта көпірлі құрылыстарды жобалауға рұқсат етілмейді;

10) көпірлі құрылыстар мен су өткізгіш құбырларды олар бойынша және оларға кіреберістер бойынша қозғалыс шарттарының біртектілік талаптарын орындай отырып жобалау керек;

11) су шайып кетудің алдын алу үшін және су ағынының бағытын реттеу үшін көпірлі өткелдерде ағыстарды бағыттау және жағалауды бекіту құрылыстарын, ал құбырлар мен шағын көпірлер үшін арналарды тереңдету, жоспарлау және нығайтуды, қоқыстардың жиналуына кедергі келтіретін құрылғыларды, сондай-ақ кіретін және шығатын жерлерде су ағуының жылдамдығын тежейтін құрылғыларды қондыруды көздеген жөн;

12) жобаланатын көпірлер конструкцияларының жақындау габариттері (жол өткелдері) габариттік өлшемдері ұлттық стандарттарда белгіленген талаптарға сәйкес келетін көлік құралдарының кедергісіз және авариясыз өтуін қамтамасыз е т у і т и і с ;

13) кеме жүретін ішкі су жолдарында жобаланатын көпірлердің кеме жүретін аралықтарының саны және көпір асты габариттері кемелердің кедергісіз жүруін және мемлекеттік уәкілетті орган белгілеген өзен класына сәйкес ағаш ағызуды жүзеге асыруды қамтамасыз етуі тиіс. Кеме жүрмейтін аралықтардың көпір асты габариттері сең жүруі және суға кеткен ағаштардың қауіпсіз өтуі шартымен есептеулер негізінде белгіленеді және тиісті ұлттық стандарттардың талаптарын қ а н а ғ а т т а н д ы р у ы т и і с ;

14) көпірлі құрылыстар конструкцияларының кіреберістер үйінділерімен тоғысуын жобалау кезінде конустардың еңістері барлық биіктігінде бекітілуі тиіс, ал құламалардың тіктілігін тұрақтылық бойынша есеппен анықтау керек;

15) жобаланатын көпірлі құрылыстарда сыртқы жағынан таяныштармен қоршалатын тротуарлар мен қызметтік өткелдерді көздеу қажет, тротуарлардың енін қарбалас сағаттағы жүргіндер қозғалысының есептік перспективалы қарқындылығына байланысты анықтау керек, ал қызметтік өткелдердің ені 0.5 метрден кем болмауы тиіс;

16) көпірлі құрылыстардағы және оған кіреберістердегі қоршау құрылғылары өзара біртіндеп тоғысуы тиіс. Қоршау құрылғыларының сипаттамалары көпірдегі (жолөткелдің астында) және оған кіреберістердегі қозғалыс талаптарына қарай белгіленуі тиіс.

Ескерту. 17-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 23.07.2013 № 735 қаулысымен.

18. Автомобиль жолдарының инженерлік жайғастыру құрылыстарына және жол сервисінің кәсіпорындарын орналастыруға қойылатын талаптар:

1) автомобиль жолдарының жобаларында қоршау құрылғыларын, шамдарды, жол белгілері мен нұсқағыштарын орнатуды, жүру бөлігінің белгісі мен жолда орналасқан құрылыстар элементтерін көздеу керек;

2) жол өткелдерінің, электр тарату, байланыс және жарық беру желілерінің, дербес орындаудағы жеке ақпараттық-нұсқау жол белгілерінің және басқа коммуникациялардың тіректері тиісті ұлттық стандарттардың талаптарын сақтай отырып, жер төсемінен тыс орналасуы тиіс. Автомобиль жолдары жобаларында олар автомобиль жолының көлденең бейінінде жүру бөлігі жиегінен төрт метрге жақын орналасқан кезде тиісті қоршау құрылғыларын орнатуды көздеу қажет;

3) жол белгілері мен нұсқағыштарының тіректерін мүмкіндігінше оларға көлік құралдарының кездейсоқ соқтығысу салдарларының ауырлығын төмендетуге мүмкіндік беретін "сынғыш" конструкцияны пайдалана отырып жер төсемінің жиегінен тыс арнайы топырақ призмаларда орнықтыру керек;

4) еңісінің 1:3 тіктілігімен және одан артық үйінділерден өтетін автомобиль жолдарының учаскелерінде, темір жолдың бойында, батпақтардың, су ағыстарының, арықтар мен тау шатқалдарының бойында, еңісінің тіктілігі 1:3 және одан артық тау баурайларында, сондай-ақ көп жолақты автомобиль жолдарының бөлу жолағында, түрлі деңгейлердегі автомобиль жолдарының қиылысқан және жанасқан жерлерінде, көрінуі жеткіліксіз жоспардағы қисықтарда қоршау орнықтыруды көздеу керек;

5) қажет болған жағдайда жобаларда қозғалыстың қажетті көрінуі мен қауіпсіздігін қамтамасыз ететін автомобиль жолдарының жекелеген учаскелерін жарықтандыру жөніндегі инженерлік шешімдер ұсынылуы мүмкін.

Ондай учаскелердің тізбесі үлкен көпірлер мен жолөткелдерді, тоннельдерді, магистральдық автомобиль жолдарының өзара және темір жолдармен қиылысуларын, жол сервисінің құрылыстарына және жобаланатын автомобиль жолына жақын орналасқан ірі өнеркәсіптік кәсіпорындарға кіреберістерді қ а м т и д ы ;

6) автомобиль жолдарының жобаларында жобаланатын жолды күтіп ұстау және жөндеу, жол полициясы жолды пайдаланушыларға техникалық, медициналық, мәдени және тұрмыстық қызмет көрсететін ұйымдастыру қызметтерін орналастыруға, жүк және жолаушылар тасымалдарын жүзеге асыруға арналған қажетті инфрақұрылымды құруға, сондай-ақ жол қозғалысының мониторингісіне арналған бөлімдерді қамтуы мүмкін;

7) қоғамдық көліктер тоқтайтын жерлерде отырғызу алаңдары мен павильондарды автобустың негізгі қозғалыс жолағынан біртіндеп шығуын және қайтадан жүру бөлігіне кейін кері оралуын, жолаушылардың қауіпсіз отырып, түсуін, ал қажет болған жағдайда жол арқылы қауіпсіз өтуін қамтамасыз ете отырып жобалау қажет. Аялдама алаңдарын бірыңғай жер төсемінде немесе одан тысқары жерлерде автомобиль жолының санаты мен жобаланатын алаңдағы жолаушылар айналымының көрсеткішіне байланысты орналастыру керек;

8) автомобиль жолдарының жобасында жүргізушілер мен жолаушылар үшін демалыс алаңдарын орнату көзделуі тиіс, әдетте олар суағарлар мен су қоймаларының жанында, орман алаңшаларында, бұлақ жанында, асу учаскелерінде, ерекше тарихи мәні бар және ерекше табиғи немесе жасанды ландшафтпен ерекшеленетін орындарда жайғастырылуы тиіс. Оларды жобалау кезінде қабылданған техникалық шешімдер белгіленген санитарлық-техникалық, эпидемиологиялық, экологиялық, сәулет-ландшафтық және басқа талаптардың сақталуын, сондай-ақ демалыс алаңдары орналасқан аймақта көлік құралдары қозғалысының жайлылығы мен қауіпсіздігін қамтамасыз етуі, демалыс алаңдарының саны автомобиль жолының санатына сәйкес болуы тиіс;

9) демалу алаңдарының аумақтарында жоспарлық шешімдерді және көгалдандыру құралдарын таңдау жолымен сырт қарағанда оқшауланған оңтайлы үш аймақ құру қажет:

автомобильдер тұрағына арналған техникалық аймақ;
жүргізушілер мен жолаушылар демалу үшін тынықтыру аймағы;
санитарлық-эпидемиологиялық мақсаттағы құрылыстар кешенін орналастыруға арналған аймақ;

10) демалу алаңдары орналасқан аймақта оған кіру және одан шығу кезінде автомобиль жолында түрлі санаттағы жолдар үшін қарастырылатын ауысу-жылдамдық жолақтарын орнатуды көздеу қажет;

11) демалу алаңдарына арнайы мақсаттағы автомобильдердің және аумақты

уақтылы жинауға, санитарлық тазартуға және өңдеуге арналған жол техникасының, сондай-ақ алаңдарды құрылыс материалдарын уақытша орналастыру үшін пайдаланған кезде жол машиналарының және жолда жөндеу және пайдалану жұмыстарын өткізу кезеңінде жабдықтардың кіруі қамтамасыз етілуге тиіс;

12) қозғалысқа қызмет көрсететін ұйымдар немесе кешендер мынадай жерлерде:

негізгі жолдың жүру бөлігі мен жол сервисінің аталған құрылыстарына өтетін жердің арасында бөлу жолағын міндетті жайғастырумен бірыңғай жер төсеміндегі автомобиль жолының бойында;

қозғалысқа қызмет көрсететін кәсіпорындарға желілік немесе тұйық түрдегі арнайы кіреберістерді жасаумен негізгі жолдың жер төсемінен оқшау жерлерде орналасуы мүмкін;

13) жол сервисі ұйымдарын жобалау кезінде белгіленген техникалық, санитарлық-эпидемиологиялық, экологиялық және тиісті техникалық санаттағы автомобиль жолдарына арналған өзге де талаптарды сақтау қажет.

Ескерту. 18-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Үкіметінің 23.07.2013 № 735 қаулысымен.

5. Сәйкестік презумпциясы

19. Осы Техникалық регламенттің 1-қосымшасында көрсетілген үйлесімделген стандарттар талаптарына сәйкес жобаланған автомобиль жолдары осы Техникалық регламенттің талаптарына сәйкес деп есептеледі.

20. Осы Техникалық регламенттің талаптарына сәйкестігін растау үшін жобалау ұйымдары көрсеткіштері үйлестірілген стандарттар мен құжаттардың деңгейінен төмен емес өзге де нормативтік құжаттарды қолдануы мүмкін.

6. Сәйкестікті растау

21. Автомобиль жолы жобасының осы Техникалық регламенттің қауіпсіздік талаптарына сәйкестігін растау нысаны: жобаның үйлестірілген стандарттарға сәйкестігін растайтын Мемлекеттік техникалық сараптаманың оң қорытындысы, жобаны санитарлық-эпидемиологиялық қызметтің мемлекеттік органымен және жол қозғалысы қауіпсіздігі жөніндегі уәкілетті органмен келісу, автомобиль жолдары жөніндегі уәкілетті мемлекеттік орган қол қойған автомобиль жолының

жобасын қабылдау актісі және құрылыс жөніндегі уәкілетті мемлекеттік органның жобаны бекіту бұйрығы болып табылады.

3-бөлім. Ауыспалы ережелер

7. Ауыспалы ережелер

22. Осы Техникалық регламент қолданысқа енген сәттен бастап Қазақстан Республикасының аумағында әрекет ететін нормативтік құқықтық актілерді осы Техникалық регламентке сәйкестендіргенге дейін автомобиль жолдарын жобалау кезінде ұлттық қауіпсіздік мүдделерін қорғау, жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету, адамның өмірі немесе денсаулығын қорғау, қоршаған ортаны қорғау мақсаттарына сәйкес келетін бөлігінде ғана міндетті түрде орындалуы тиіс.

23. Автомобиль жолдары жобаларының осы Техникалық регламент қолданысқа енгізілгенге дейін қабылданған қауіпсіздік талаптарына сәйкестігін растайтын құжаттар оларға белгіленген мерзім аяқталғанға дейін жарамды деп есептеледі.

"Автомобиль жолдарын жобалау кезіндегі қауіпсіздік талаптары" техникалық регламентіне 1-қосымша

Осы техникалық регламентпен үйлестірілген нормативтік-техникалық құжаттардың тізбесі

1. ҚР СТ 1053-2002 Автомобиль жолдары. Терминдер мен анықтамалар.
2. ҚР ҚНМЕ 3.03-09-2006 Автомобиль жолдары.
3. ҚР ҚН 3.03-19-2006 Қатты емес типті жол төсемелерін жобалау.
4. ҚР ҚН 3.03-34-2005 Қатқыл жол төсемелерін жобалау бойынша нұсқаулық.
5. ҚНМЕ 2.05-03-84* Көпірлер мен құбырлар.
6. ҚР СТ 1380-2005 Автомобиль жолдарындағы көпір құрылыстары мен су өткізу құбырлары. Жүктемелер мен әсер ету.
7. ҚР СТ 1379-2005 Автомобиль жолдарындағы көпір құрылыстары мен су өткізу құбырлары. Конструкциялардың жақындау габариттері.
8. ҚР СТ 1124-2003 Жол қозғалысын ұйымдастырудың техникалық құралдары. Жол таңбалары. Техникалық талаптар.
9. ҚР СТ 1397-2005 Автомобиль жолдары. Құрылысқа, қайта жаңғырту мен

күрделі жөндеуге жобалық және жұмыс құжаттамасының құрамы мен ресімдеуге
қ о й ы л а т ы н т а л а п т а р .

10. ҚР СТ 1412-2005 Жол қозғалысын ұйымдастырудың техникалық
құралдары. Қолдану ережелері.

© 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және
құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК