

**Об утверждении Правил мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры автомобильных дорог**

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 декабря 2018 года № 947. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 29 декабря 2018 года № 18132.

      Сноска. Заголовок - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.03.2023 № 180 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

      В соответствии с подпунктом 36-2) пункта 2 статьи 12 Закона Республики Казахстан "Об автомобильных дорогах", **ПРИКАЗЫВАЮ:**

      Сноска. Преамбула - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.03.2023 № 180 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

      1. Утвердить прилагаемые Правила мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры автомобильных дорог.

      Сноска. Пункт 1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.03.2023 № 180 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

      2. Комитету автомобильных дорог Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан обеспечить:

      1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

      2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

      3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и на интранет-портале государственных органов;

      4) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, предусмотренных подпунктами 1), 2) и 3) пункта 2 настоящего приказа.

      3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

      4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

|  |  |
| --- | --- |
| *Министр по инвестициям и развитию*  *Республики Казахстан* | *Ж. Қасымбек* |

      "СОГЛАСОВАН"

Министерство внутренних дел

Республики Казахстан

"\_\_" \_\_\_\_\_\_\_ 2018 года

|  |  |
| --- | --- |
|  | Утверждены приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 декабря 2018 года № 947 |

**Правила мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры автомобильных дорог**

      Сноска. Заголовок - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.03.2023 № 180 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

**Глава 1. Общие положения**

      1. Настоящие Правила мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры автомобильных дорог (далее - Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 36-2) пункта 2 статьи 12 Закона Республики Казахстан "Об автомобильных дорогах" и определяют порядок мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры автомобильных дорог.

      Сноска. Пункт 1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.03.2023 № 180 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

      2. В настоящих Правилах используются следующие понятия:

      1) безопасность дорожного движения – состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, а также негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения;

      2) дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов посредством транспортных средств или без таковых в пределах дорог;

      3) дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, повлекшее причинение вреда здоровью, смерть человека, повреждение транспортных средств, сооружений, грузов либо иной материальный ущерб;

      4) мониторинг безопасности дорожной инфраструктуры (далее – Мониторинг) – комплекс мероприятий направленных на обеспечение безопасного функционирования, поддержания и улучшения дорожной инфраструктуры автомобильных дорог в соответствии с законодательством Республики Казахстан;

      5) объекты производства работ – объекты строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог, а также объекты входящие в состав проектной и технической документации, осуществляемые в рамках договора подряда и гарантийного периода.

      3. Мониторинг проводится с целью получения информации об уровне риска аварийности автомобильных дорог и использования данной информации для разработки мероприятий по обеспечению их безопасного функционирования, поддержания и улучшения.

      4. В состав работ по мониторингу входят:

      1) проведение оценки безопасности дорожной инфраструктуры с использованием оправдавших себя инженерных подходов для улучшения показателей безопасности;

      2) определение уровня риска аварийности и установление рейтингов безопасности автомобильных дорог;

      3) разработка программ и мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и по устранению аварийно-опасных мест и участков на автомобильных дорогах.

      5. Мониторинг безопасности дорожной инфраструктуры производится по результатам проведения работ по диагностике автомобильных дорог и является неотъемлемой ее частью.

      6. Мониторинг безопасности дорожной инфраструктуры, в зависимости от времени года, проводится в два последовательных периода – зимний и весенне-летне-осенний.

      7. Минимальный участок автомобильной дороги, на котором проводится мониторинг, не менее одного километра.

      Длина искусственных дорожных сооружений, на которых осуществляется мониторинг, определяется в зависимости от их протяженности.

**Глава 2. Порядок мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры автомобильных дорог**

      Сноска. Заголовок главы 2 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.03.2023 № 180 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

      8. Мониторинг осуществляется в следующем порядке:

      1) проведение оценки безопасности дорожной инфраструктуры с использованием оправдавших себя инженерных подходов для улучшения показателей безопасности не позднее 1 октября отчетного года;

      2) определение уровня риска аварийности и установление рейтингов безопасности автомобильных дорог не позднее 1 ноября отчетного года;

      3) проведение оценки безопасности дорожной инфраструктуры и установление рейтингов безопасности автомобильных дорог не позднее 1 декабря отчетного года;

      4) разработка программ и мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и по устранению аварийно-опасных мест и участков на автомобильных дорогах до 31 декабря отчетного года.

      9. Проведение оценки безопасности дорожной инфраструктуры осуществляется в соответствии с настоящими Правилами и с действующей нормативно-технической документацией Республики Казахстан.

      10. Результаты мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры являются открытыми для пользователей дорог и размещаются на интернет- ресурсе Комитета автомобильных дорог Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

      Сноска. Пункт 10 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.03.2023 № 180 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

      11. Отчет по результатам мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры, в срок не позднее 31 декабря отчетного года, вносится в уполномоченные органы по автомобильным дорогам, Национальному оператору по управлению автомобильными дорогами и в уполномоченный орган по безопасности дорожного движения по форме, согласно приложению 1 к настоящим Правилам.

      12. Уровень риска аварийности участка автомобильной дороги основан на определении итогового коэффициента аварийности (Кит) , путем перемножения частных коэффициентов аварийности, по формуле (1):



      где Кит - значения итогового коэффициента аварийности, в долях единиц;



- значения частных коэффициентов аварийности по участку автомобильной дороги, которые определяются согласно приложению 2 к настоящим Правилам.

      13. Уровень риска аварийности автомобильной дороги основан на определении средневзвешенного значения итогового коэффициента аварийности автомобильной дороги(Китср) , по формуле (2):



      где



– значения итоговых коэффициентов аварийности на отдельном участке автомобильной дороги в пределах протяженности автомобильной дороги, в долях единиц;



– протяженность участков автомобильной дороги в пределах протяженности автомобильной дороги, км;

      L – протяженность автомобильной дороги, км.

      14. Ранжирование дороги по уровню риска аварийности автомобильной дороги производится по итогам вычисления средневзвешенного значения итогового коэффициента участок расчетной длины ранжируется от более безопасных с 5 звездами до опасных с одной звездой, согласно следующей таблице:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Категория автомобильной дороги | Уровень безопасности дорожного движения, в долях единиц; | | | | |
| высокий | допустимый | предельный | низкий | опасный |
| 5 звезд | 4 звезды | 3 звезды | 2 звезды | 1 звезда |
| I | менее 2,5 | 2,5-5,0 | 5,0-13,0 | 13,0-19,0 | более 19,0 |
| II-IV | менее 3,0 | 3,0-9,0 | 9,0-22,0 | 22,0-28,0 | более 28,0 |
| II-IV в горной местности | менее 10 | 10,0-20,0 | 20,0-35,0 | 35,0-60,0 | более 60,0 |

      15. Допустимые значения уровня риска аварийности, устанавливаются по средневзвешенному итоговому коэффициенту аварийности в зависимости от объекта производства работ:

      1) автомобильные дороги I категории:

      строительство или реконструкция - не более 5,0 долей единиц;

      капитальный ремонт - не более 9,0 долей единиц;

      средний и текущий ремонт, содержание – не более 13,0 долей единиц;

      2) автомобильные дороги II-IV категории:

      строительство или реконструкция - не более 7,0 долей единиц;

      капитальный ремонт - не более 9,0 долей единиц;

      средний и текущий ремонт, содержание –14,0-22,0 долей единиц;

      3) автомобильные дороги II-IV в горной местности:

      строительство или реконструкция - не более 9,0 долей единиц;

      капитальный ремонт - не более 20,0 долей единиц;

      средний и текущий ремонт, содержание – не более 35,0 долей единиц.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Приложение 1 к Правилам мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры автомобильных дорог |

      Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.03.2023 № 180 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

|  |  |
| --- | --- |
|  | форма |

**Отчет**  
**по результатам мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры**

      №\_\_\_\_\_\_\_\_ "\_\_\_\_"\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_ года.

      Основание для проведения мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры (далее – Мониторинг) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Наименование автомобильной дороги (участка) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Индекс \_\_\_\_, техническая категория \_\_, км \_\_\_ + \_\_\_ - \_\_\_ км \_\_\_ + \_\_\_

      Мониторинг проводился с "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_ года по "\_\_"

\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_ года.

      \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Значение средневзвешенного итогового коэффициента аварийности):

      \_\_\_\_\_\_ в долях единиц,\_\_\_\_\_\_\_\_\_ в звездах

      Сведения о предыдущем мониторинге\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                          (кем и когда проводился, характер замечаний

      \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                  и несоответствий, принятые меры по их устранению)

      \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Заключение по результатам мониторинга\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Дополнительные сведения:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Подписи:

      Должностное лицо             \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/

                        (должность, подпись) Фамилия Имя Отчество (при наличии)

      Представитель организации \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/

                        (должность, подпись) Фамилия Имя Отчество (при наличии)

|  |  |
| --- | --- |
|  | Приложение 2 к Правилам мониторинга безопасности дорожной инфраструктуры автомобильных дорог |

      Сноска. Правый верхний угол - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 27.03.2023 № 180 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

**Значения частных коэффициентов аварийности**

      1. Значения частного коэффициента аварийности К1

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Интенсивность движения, тысяч автомобилей в сутки | 3 | 5 | 7 | 9 | 11 | 13 | 15 | 20 | 25 |
| К1 (II-IV) | 4,75 | 2,5 | 2,1 | 1,9 | 1,7 | 1,5 | 1,4 | 1,15 | 1,0 |
| Интенсивность движения, тысяч автомобилей в сутки | 8 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 |
| К1 (Iб) | 3,0 | 2,4 | 1,6 | 1,32 | 1,15 | 1,05 | 1,0 | 1,12 | 1,32 |
| К1 (Iс) | 3,7 | 3,2 | 2,3 | 1,6 | 1,3 | 1,15 | 1,1 | 1,0 | 1,05 |

      Примечание:

      двух полосные дороги II-IV категории – II-IV

      дороги I категории без разделительной полосы – Iб

      дороги I категории с разделительной полосой – Iс

      2. Значения частного коэффициента аварийности К2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ширина полосы движения, м | 2,75 | 3,0 | 3,25 | 3,5 | 3,75 | 4,0 | 4,5 | 5,0 |
| К2 (II-IV) | 2,0 | 1,35 | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 1,1 | 1,2 | 1,5 |
| К2(Iб) | 1,6 | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 1,35 | 1,45 | 1,6 | 1,7 |
| К2 (Iс) | 2,9 | 2,0 | 1,45 | 1,1 | 1,0 | 1,18 | 1,8 | 2,3 |

      3. Значения частного коэффициента аварийности К3

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ширина обочины, м | 0,5 | 1,0 | 1,5 | 2,0 | 2,5 | 3,0 | 4,0 | 5,0 |
| К3 (II-IV У) | 1,65 | 1,4 | 1,3 | 1,2 | 1,15 | 1,1 | 1,0 |  |
| К3 (II-IV Н) | 2,5 | 1,85 | 1,5 | 1,35 | 1,2 | 1,1 | 1,0 |  |
| К3(Iб У) | 4,2 | 2,9 | 2,0 | 1,8 | 1,6 | 1,5 | 1,25 | 1,0 |
| К3 (Iб Н) | 4,3 | 3,1 | 2,1 | 1,5 | 1,4 | 1,2 | 1,1 | 1,0 |
| К3 (Iс У) | 1,6 | 1,4 | 1,3 | 1,2 | 1,15 | 1,1 | 1,05 | 1,0 |
| К3 (Iс Н) | 1,3 | 1,2 | 1,15 | 1,10 | 1,05 | 1,0 |  |  |

      Примечание:

      с укрепленными обочинами – У

      с не укрепленными обочинами – Н

      4. Значения частного коэффициента аварийности К4

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Число основных полос движения на проезжей части, шт | 2 | 3, без разметки | 3 с разметкой | 4 | 6 | 8 |
| К4 (II-IV) | 1,0 | 1,3 | 0,7 |  |  |  |
| К4 (Iб) |  |  |  | 0,83 | 0,63 | 0,52 |
| К4 (Iс) |  |  |  | 0,56 | 0,50 | 0,35 |

      5. Значения частного коэффициента аварийности К5

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ширина разделительной полосы, м | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | 1,5 |
| К5 | 2,0 | 1,5 | 1,1 | 1,0 | 0,75 | 0,60 |

      Примечание:

      Применяется только для дорог I категории для других категорий принимается 1,0

      6. Значения частного коэффициента аварийности К6

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Продольный уклон, %0 | 20 | 30 | 50 | 70 | 80 |
| К6 (II-IV) | 1,0 | 1,1 | 1,4 | 1,9 | 2,2 |
| К6 (Iб) | 1,0 | 1,2 | 1,8 | 2,9 | 3,2 |
| К6 (Iс) | 1,0 | 1,1 | 1,6 | 2,7 | 3,0 |

      7. Значения частного коэффициента аварийности К7

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Радиус кривых в плане, м | 100 | 150 | 200-300 | 400-600 | 1000-2000 | более 2000 |
| К7 (II-IV) | 7,2 | 6,2 | 5,2 | 4,0 | 2,0 | 1,0 |
| К7 (Iб) | 5,6 | 4,5 | 3,6 | 1,5 | 1,05 | 1,0 |
| К7 (Iс) | 5,0 | 4,2 | 3,4 | 1,25 | 1,05 | 1,0 |

      8. Значения частного коэффициента аварийности К8

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Видимость в плане, м | 50 | 100 | 150 | 200 | 250 | 350 | 400 | 500 | 600 |
| К8 (II-IV) | 4,5 | 2,5 | 1,9 | 1,8 | 1,7 | 1,5 | 1,35 | 1,1 | 1,0 |
| К8 (Iб) | 9,5 | 5,5 | 3,7 | 2,2 | 1,8 | 1,6 | 1,4 | 1,2 | 1,0 |
| К8 (Iс) | 3,8 | 3,3 | 1,8 | 1,5 | 1,3 | 1,2 | 1,1 | 1,05 | 1,0 |

      9. Значения частного коэффициента аварийности К9

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Видимость в профиле, м | 50 | 100 | 150 | 200 | 250 | 350 | 400 | 500 | 600 |
| К9 (II-IV) | 6,0 | 4,2 | 3,0 | 2,6 | 2,4 | 2,3 | 2,0 | 1,5 | 1,0 |
| К9 (Iб) | 11,0 | 7,0 | 5,0 | 3,5 | 2,9 | 2,4 | 2,2 | 1,7 | 1,0 |
| К9 (Iс) | 4,0 | 3,5 | 2,8 | 2,0 | 1,5 | 1,3 | 1,2 | 1,05 | 1,0 |

      10. Значения частного коэффициента аварийности К10

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ширина проезжей части мостов по отношению к проезжей части дорог | меньше на 1 м | равна | шире на 1 м | шире на 2 м | равна ширине земляного полотна (если нет моста) |
| К10 (II-IV) | 2,9 | 2,25 | 1,7 | 1,55 | 1,0 |
| К10 (Iб) | 1,75 | 1,4 | 1,6 | 1,05 | 1,0 |
| К10 (Iс) | 2,1 | 1,6 | 1,3 | 1,15 | 1,0 |

      11. Значения частного коэффициента аварийности К11

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Кривизна плана трассы, град. км | 0 | 50 | 100 | 200 | 400 | 600 | 1000 | 1500 | 2000 |
| К11 (II-IV) | 2,3 | 1,5 | 1,0 | 1,15 | 1,9 | 3,6 | 1,4 | 0,9 | 0,75 |
| К11 (Iб) | 1,7 | 1,4 | 1,15 | 1,0 | 2,7 | 2,9 | 2,3 | 2,2 |  |
| К11 (Iс) | 2,2 | 1,8 | 1,4 | 1,0 | 2,0 | 5,8 | 5,0 |  |  |

      12. Значения частного коэффициента аварийности К12

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип пересечения с пересекающей (основной) дорогой | в разных уровнях | в одном уровне со светофорным регулированием | в одном уровне при соответствии параметров нормам | одном уровне при несоответствии параметров нормам |
| К12 (II-IV) | 0,7 | 0,85 | 1,0 | 1,3 |
| К12 (Iб) | 0,50 | 0,64 | 1,0 | 1,5 |
| К12 (Iс) | 0,35 | 0,7 | 1,0 | 1,4 |

      13. Значения частного коэффициента аварийности К13

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Пересечения в одном уровне с второстепенными дорогами при интенсивности движения по основной дороге, тысяч автомобилей в сутки | менее 3 | 4 | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 |
| К13 (II-IV) | 1,0 | 1,3 | 1,75 | 3,2 | 4,5 | 5,2 |  |  |  |
| К13 (Iб) | - | - | 1,8 | 2,4 | 3,1 | 3,7 | 4,2 | 4,8 | 5,2 |
| К13 (Iс) | - | - | 1,25 | 2,0 | 2,5 | 2,8 | 3,1 | 3,3 | 3,4 |

      Примечание: в случае отсутствия пересечения присваивается 1,0

      14. Значения частного коэффициента аварийности К14

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Число пересечений и примыканий в одном уровне, шт. на 1 км дороги | 2 и менее | 3-5 | 6-8 | более 8 |
| К14 (II-IV) | 1,0 | 1,1 | 1,25 | 1,7 |
| К14 (Iб) | 1,0 | 1,2 | 1,6 | 2,1 |
| К14 (Iс) | 1,0 | 1,6 | 2,8 | 3,3 |

      15. Значения частного коэффициента аварийности К15

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Расстояние от зоны застройки до проезжей части дороги, м | менее 10 | 10-30 | 30-50 | более 50 или отсутствует |
| К15 (II-IV) | 2,2 | 1,7 | 1,5 | 1,0 |
| К15 (Iб) | 3,3 | 2,6 | 1,8 | 1,0 |
| К15 (Iс) | 1,7 | 1,4 | 1,2 | 1,0 |

      16. Значения частного коэффициента аварийности К16

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наличие тротуаров, пешеходных дорожек и пешеходных переходов в населенных пунктах | Тротуары и пешеходные дорожки отсутствуют | Тротуары и пешеходные дорожки имеются с одной стороны | Тротуары и пешеходные дорожки имеются с двух сторон | Тротуары и пешеходные дорожки имеются с двух сторон. Пешеходные переходы имеются в разных уровнях |
| К16 (II-IV) | 2,2 | 1,2 | 1,0 |  |
| К16 (Iб) | 4,2 | 2,2 | 1,4 | 1,0 |
| К16(Iс) | 1,9 | 1,6 | 1,3 | 1,0 |

      Примечание: если дорога не проходит через населенный пункт то присваивается 1,0

      17. Значения частного коэффициента аварийности К17

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Длина населенного пункта, км | менее 0,5 | 0,5-1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 или не проходит |
| К17 (II-IV) | 3,3 | 2,5 | 1,45 | 1,35 | 1,2 | 1,1 | 1,0 |
| К17 (Iб) | 5,5 | 4,2 | 3,5 | 2,0 | 1,6 | 1,3 | 1,0 |
| К17 (Iс) | 2,8 | 2,2 | 1,25 | 1,2 | 1,1 | 1,05 | 1,0 |

      18. Значения частного коэффициента аварийности К18

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Коэффициент сцепления | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 0,6 | 0,7 |
| К18 (II-IV) | 3,6 | 1,84 | 1,4 | 1,2 | 1,1 | 1,0 |
| К18 (Iб) | 4,8 | 2,0 | 1,46 | 1,2 | 1,1 | 1,0 |
| К18 (Iс) | 4,4 | 2,2 | 1,38 | 1,12 | 1,05 | 1,0 |

      19. Значения частного коэффициента аварийности К19

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ровность покрытия проезжей части, IRI | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| К19 (II-IV) | 0,85 | 1,0 | 1,1 | 1,15 | 1,2 | 1,2 | 1,15 | 1,1 | 1,05 |
| К19 (Iб) | 0,65 | 1,0 | 1,3 | 1,5 | 1,65 | 1,6 | 1,55 | 1,3 | 1,05 |
| К19 (Iс) | 0,60 | 1,0 | 1,35 | 1,55 | 1,65 | 1,6 | 1,4 | 1,1 | 0,75 |

      20. Значения частного коэффициента аварийности К20-22

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Устройство дорожных знаков | Отсутствуют, недостаточно или неправильно установлены | Достаточно и правильно установлены |
| К20 предупреждающие знаки | 1,13 | 1,0 |
| К21 запрещающие знаки | 1,19 | 1,0 |
| К22 информационно-указательные знаки | 1,15 | 1,0 |

      21. Значения частного коэффициента аварийности К23-27

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Устройство дорожной разметки | Да | Нет |
| К23 неполное удаление старой разметки | 1,20 | 1,0 |
| К24 наличие краевой разметки | 1,0 | 1,08 |
| К25 наличие осевой разметки | 1,0 | 1,13 |
| К26 наличие разметки разделения полос движения | 1,0 | 1,14 |
| К27 противоречия между знаками и разметкой | 1,21 | 1,0 |

      Примечание: К26 наличие разметки разделения полос движения только для многополосного движения. Для 2-х полосного присваивается 1,0.

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан» Министерства юстиции Республики Казахстан