

**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

|  |  |
| --- | --- |
|   | Утвержденыприказом Министрапо инвестициям и развитиюРеспублики Казахстанот 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 Правиламмониторинга безопасностидорожной инфраструктурыавтомобильных 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 Правиламмониторинга безопасностидорожной инфраструктурыавтомобильных 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