Оглавление

[Введение 3](#_Toc45560750)

[Раздел 1 3](#_Toc45560751)

[Раздел 2 3](#_Toc45560752)

[Раздел 3 «Термины и определения», п.3.1 и п.3.8 9](#_Toc45560753)

[Раздел 4 «Общие положения», п.4.2 16](#_Toc45560754)

[Раздел 5 «Основные требования», 24](#_Toc45560755)

[Раздел 6 «Пересечения и примыкания», п.6.1 40](#_Toc45560756)

[Раздел 7 49](#_Toc45560757)

[Раздел 8 52](#_Toc45560758)

[Раздел 9 58](#_Toc45560759)

[Раздел 10 58](#_Toc45560760)

[Раздел 11 63](#_Toc45560761)

[Раздел 12 66](#_Toc45560762)

[Раздел 13 73](#_Toc45560763)

[Приложение А 73](#_Toc45560764)

[Приложение Б 73](#_Toc45560765)

[Приложение В 73](#_Toc45560766)

[Приложение Г 73](#_Toc45560767)

[Приложение Д 74](#_Toc45560768)

[Приложение Е 74](#_Toc45560769)

[Приложение Ж 74](#_Toc45560770)

[Приложение И 74](#_Toc45560771)

[Приложение К 75](#_Toc45560772)

[Отсутствует 75](#_Toc45560773)

СВОДКА ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

к проекту первой редакции

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_СП 34.13330.2020 «Автомобильные дороги»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

наименование документа

| Структурный элемент стандарта | Рецензент | Замечание,  предложение | Заключение  разработчика |
| --- | --- | --- | --- |
| Введение |  |  |  |
| Введение | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Дополнить ссылкой на ТР ТС 014/2011 «Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».  Изменить падеж слова «постановление», добавить перед ним запятую | Принято. |
| Введение | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Дополнить ссылкой на ТР ТС 014/2011 «Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».  Изменить падеж слова «постановление», добавить перед ним запятую. | Принято. |
| Раздел 1 |  |  |  |
| Раздел 1 «Область применения» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Указать, что СП не распространяется на городские улицы и дороги, а также конкретизировать в части применения СП в сельских поселениях | Принято. |
| Раздел 1 «Область применения» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Указать, что СП не распространяется на городские улицы и дороги, а также конкретизировать в части применения СП в сельских поселениях. | Принято. |
| Раздел 2 |  |  |  |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | В нормативные ссылки включать в первоочередном порядке документы, разработанные специально для автомобильных дорог (в том числе из «Перечня стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», утв. Решением Коллегии ЕЭК от 18.09.2012 № 159, далее – Перечень ТР ТС 014/2011). Только при отсутствии специализированных дорожных нормативов следует использовать общестроительные нормы.  Исключить одновременные ссылки на документы, в которых имеются противоречивые требования.  Комментарии:  В нормативных ссылках содержится одновременно список стандартов как относящихся к автомобильным дорогам (в обеспечение требований ТР ТС 014/2011), так и общестроительных, которые содержат различные требования между собой (например, ГОСТ 25100-2011 и ГОСТ 33063-2014).  В список включены как национальные стандарты, так и межгосударственные, которые содержат нормы несогласованные между собой (например, ГОСТ Р 52398-2005 и ГОСТ 33382).  Некоторые национальные стандарты (например, ГОСТ Р 52399-2005) применялись для целей ТР ТС 014/2011 до 01.09.2016 г. (см. Перечень ТР ТС 014/2011), взамен них согласно Перечню ТР ТС 014/2011 применяются другие (например, ГОСТ 33475-2015).  Присутствуют государственные стандарты, нормирующие требования к общестроительным материалам вместо упоминания аналогичных, разработанных специально для автомобильных дорог (например, ГОСТ 8267-93 вместо ГОСТ 32703-2014 и ГОСТ 3344-83 вместо ГОСТ 32826-2014) и так далее. | Принято. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Заменить ГОСТ Р 52289-2004 на ГОСТ Р 52289-2019. Необходимо внести изменения в СП согласно требованиям ГОСТ Р 52289-2019. | Принято. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | СП 42.13330.2016 Заменить на СП 42.13330.2011. После окончательного полного введения СП 42.13330.2016 и отмены СП 42.13330.2011 преемственность будет обеспечена Примечанием к разделу 2: «При пользовании настоящим сводом правил целесообразно проверить действие ссылочных документов в информационной системе общего пользования ...»  Комментарии:  СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» заменен в части c 01.07.2017 г. на СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».  Согласно Приказу Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 30.12.2016 г. № 1034/пр «Об утверждении СП 42.13330 «СНиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» с момента введения в действие СП 42.13330.2016 признаётся не подлежащим применению СП 42.13330.2011, за исключением пунктов, входящих в «Перечень национальных стандартов и сводов правил (частей таких стандартов и сводов правил), в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений" (утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2014 г. № 1521, далее – Перечень 1521).  Раздел 11 СП 42.13330.2011, «Транспорт и улично-дорожная сеть», почти в полном объёме включён в Перечень Постановления 1521, а значит, на данный момент, ссылка на СП 42.13330.2016 является преждевременной. | Отклонено.  В настоящее время ПП №985 от 04.07.2020 устанавливает приоритет СП42.13330.2016. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Привести ссылки согласно требованиям ГОСТ Р 1.5 и включить в список документы, на которые даны ссылки по тексту (ГОСТ 32960) | Принято. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предусмотреть применение следующих стандартов  ГОСТ 32703-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Технические требования»  ГОСТ 32824-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный. Технические требования»  ГОСТ 32753-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования»  ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования»  ГОСТ 32847-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению экологических изысканий»  ГОСТ 32866-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования»  ГОСТ 32838-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Экраны противоослепляющие. Технические требования»  ГОСТ 32865-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации. Технические требования»  ГОСТ 32757-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Классификация»  ГОСТ 32759-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные тумбы. Технические требования»  ГОСТ 32730-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок дробленый. Технические требования»  ГОСТ 32826-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Технические требования»  ГОСТ 32755-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению приемки в эксплуатацию выполненных работ»  ГОСТ 32836-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Изыскания автомобильных дорог. Общие требования»  ГОСТ 32869-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению топографо-геодезических изысканий»  ГОСТ 32868-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению инженерно-геологических изысканий»  ГОСТ 32843-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Столбики сигнальные дорожные. Технические требования»  ГОСТ 32959-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Габариты приближения»  ГОСТ 32964-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля»  ГОСТ 33027-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению средств наружной рекламы»  ГОСТ 33025-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Полосы шумовые. Технические условия»  ГОСТ 33100-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования автомобильных дорог»  ГОСТ 32955-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Лотки дорожные водоотводные. Технические требования»  ГОСТ 32957-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Акустические экраны. Технические требования»  ГОСТ 33062-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса»  ГОСТ 32961-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Камни бортовые. Технические требования»  ГОСТ 33149-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования автомобильных дорог в сложных условиях»  ГОСТ 33144-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные зеркала. Технические требования»  ГОСТ 33148-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Плиты дорожные железобетонные. Технические требования»  ГОСТ 33174-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Цемент. Технические требования»  ГОСТ 33176-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Горизонтальная освещенность от искусственного освещения. Технические требования»  ГОСТ 32947-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Опоры стационарного электрического освещения. Технические требования»  ГОСТ 33475-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования»  ГОСТ 33385-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования»  Национальные стандарты:  ГОСТ Р 50970-2011 Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения  ГОСТ Р 58350-2019 Дороги автомобильные общего пользования. Технические средства организации дорожного движения в местах производства работ. Технические требования. Правила применения  ГОСТ Р 58351-2019 Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные фронтальные, удерживающие боковые комбинированные и удерживающие пешеходные. Общие технические требования. Методы испытаний и контроля. Правила применения  ГОСТ Р 58401.1-2019 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Система объемно-функционального проектирования. Технические требования  ГОСТ Р 58401.2-2019 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон щебеночно-мастичные. Система объемно-функционального проектирования. Технические требования  ГОСТ Р 58770-2019 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси щебеночно-песчаные шлаковые. Технические условия  ГОСТ Р 54401-2020 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси литые асфальтобетонные дорожные горячие и асфальтобетон литой дорожный. Технические условия  ГОСТ Р 58406.1-2020 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси щебеночно-мастичные асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия  ГОСТ Р 58406.2–2020 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси горячие асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия  ГОСТ Р 58861-2020 Дороги автомобильные общего пользования. Капитальный ремонт и ремонт. Планирование межремонтных сроков | Принято. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | ООО «НПК СЛАВРОС» к письму №128 от 25.06.2020 | Заменить: ГОСТ Р 55029–2012 Дороги автомобильные общего пользования. Материалы геосинтетические для армирования асфальтобетонных слоев дорожной одежды. Технические требования на: ГОСТ Р 55029–2020 Дороги автомобильные общего пользования. Материалы геосинтетические для армирования асфальтобетонных слоев дорожной одежды. Технические требования | Принято. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо ГОСТ 25584–2016 и ГОСТ 33382–2015 в «Нормативных ссылках» перенести из списка ГОСТ Р в список ГОСТ.. | Принято. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо список СП в «Нормативных ссылках» расположить в следующей последовательности: СП.14, СП.35, СП.39, СП.42, СП.48, СП.52, СП.59, СП.78, СП.104, СП.116, СП.122, СП.131, СП.136, СП.396. | Принято. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | В нормативные ссылки включать в первоочередном порядке документы, разработанные специально для автомобильных дорог (в том числе из «Перечня стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», утв. Решением Коллегии ЕЭК от 18.09.2012 №159, далее – Перечень ТР ТС 014/2011). Только при отсутствии специализированные дорожных нормативов следует использовать общестроительные нормы.  Исключить одновременные ссылки на документы, в которых имеются противоречивые требования. | Принято. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Заменить ГОСТ Р 52289-2004 на ГОСТ Р 52289-2019.  Необходимо внести изменения в СП согласно требованиям ГОСТ Р 52289-2019. | Принято. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | СП 42.13330.2016 заменить на СП 42.13330.2011.  После окончательного полного введения СП 42.13330.2016 и отмены 42.13330.2011 преемственность будет обеспечена Примечанием к разделу 2: «При пользовании настоящим сводом правил целесообразно проверить действие ссылочных документов в информационной системе общего пользования…». | Отклонено.  В настоящее время ПП №985 от 04.07.2020 устанавливает приоритет СП42.13330.2016. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Привести ссылки согласно требованиям ГОСТ Р 1.5 и включить в список документы, на которые даны ссылки по тексту (ГОСТ 32960) | Принято. |
| Раздел 2 «Нормативные ссылки» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предусмотреть применение следующих стандартов  ГОСТ 32703-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Технические требования»  ГОСТ 32824-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный. Технические требования»  ГОСТ 32753-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования»  ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования»  ГОСТ 32847-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению экологических изысканий»  ГОСТ 32866-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования»  ГОСТ 32838-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Экраны противоослепляющие. Технические требования»  ГОСТ 32865-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации. Технические требования»  ГОСТ 32757-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Классификация»  ГОСТ 32759-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные тумбы. Технические требования»  ГОСТ 32730-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок дробленый. Технические требования»  ГОСТ 32826-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Технические требования»  ГОСТ 32755-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению приемки в эксплуатацию выполненных работ»  ГОСТ 32836-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Изыскания автомобильных дорог. Общие требования»  ГОСТ 32869-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению топографо-геодезических изысканий»  ГОСТ 32868-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению инженерно-геологических изысканий»  ГОСТ 32843-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Столбики сигнальные дорожные. Технические требования»  ГОСТ 32959-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Габариты приближения»  ГОСТ 32964-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля»  ГОСТ 33027-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению средств наружной рекламы»  ГОСТ 33025-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Полосы шумовые. Технические условия»  ГОСТ 33100-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования автомобильных дорог»  ГОСТ 32955-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Лотки дорожные водоотводные. Технические требования»  ГОСТ 32957-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Акустические экраны. Технические требования»  ГОСТ 33062-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса»  ГОСТ 32961-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Камни бортовые. Технические требования»  ГОСТ 33149-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования автомобильных дорог в сложных условиях»  ГОСТ 33144-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные зеркала. Технические требования»  ГОСТ 33148-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Плиты дорожные железобетонные. Технические требования»  ГОСТ 33174-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Цемент. Технические требования»  ГОСТ 33176-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Горизонтальная освещенность от искусственного освещения. Технические требования»  ГОСТ 32947-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Опоры стационарного электрического освещения. Технические требования»  ГОСТ 33475-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования»  ГОСТ 33385-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования»  Национальные стандарты:  ГОСТ Р 50970-2011 Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения  ГОСТ Р 58350-2019 Дороги автомобильные общего пользования. Технические средства организации дорожного движения в местах производства работ. Технические требования. Правила применения  ГОСТ Р 58351-2019 Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные фронтальные, удерживающие боковые комбинированные и удерживающие пешеходные. Общие технические требования. Методы испытаний и контроля. Правила применения  ГОСТ Р 58401.1-2019 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Система объемно-функционального проектирования. Технические требования  ГОСТ Р 58401.2-2019 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон щебеночно-мастичные. Система объемно-функционального проектирования. Технические требования  ГОСТ Р 58770-2019 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси щебеночно-песчаные шлаковые. Технические условия  ГОСТ Р 54401-2020 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси литые асфальтобетонные дорожные горячие и асфальтобетон литой дорожный. Технические условия  ГОСТ Р 58406.1-2020 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси щебеночно-мастичные асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия  ГОСТ Р 58406.2–2020 Дороги автомобильные общего пользования. Смеси горячие асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия  ГОСТ Р 58861-2020 Дороги автомобильные общего пользования. Капитальный ремонт и ремонт. Планирование межремонтных сроков | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.1 и п.3.8 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, это неточные опреде-ления, т.к. все указанные признаки автома-гистрали присущи и скоростной дороге (согласно п. 6.55, все пересечения на доро-гах IБ кат. только в разных уровнях. | Принято.  П.3.1 изложен в редакции ГОСТ33100. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.1 | Руководитель секции «Цифровая трансформация, интеллектуальные транспортные системы» Научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги», д.т.н. В.Н. Бойков к письму б/н б/д | Определение термина «Автомагистраль» по сути верное, но по форме изложения требует корректировки. Не желательно давать определение, начиная с того, чем термин не является, а потом объяснять – чем он является. Здесь именно так: «Автомагистраль – автомобильная дорога, не предназначенная для обслуживания прилегающих территорий…». | Принято.  П.3.1 изложен в редакции ГОСТ33100. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.1 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Термины и определения привести в соответствие с документами, включёнными в Перечень ТР ТС 014/2011и другими стандартами, разработанными специально для автомобильных дорог.  При отсутствии таких терминов в стандартах, относящихся к автомобильным дорогам, целесообразно в первую очередь использовать определения из Федерального закона от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – ФЗ-257), а затем (для исключения противоречий в основополагающих понятиях) - из других национальных стандартов  Комментарии:  Согласно ГОСТ 33100:  «автомагистраль: Автомобильная дорога, предназначенная только для скоростного автомобильного движения, имеющая раздельные проезжие части в обоих направлениях, пересекающая другие транспортные пути исключительно в разных уровнях; съезд-въезд на прилегающие участки запрещен»; | Принято.  П.3.1 изложен в редакции ГОСТ33100. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.1 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Термины и определения привести в соответствие с документами, включёнными в Перечень ТР ТС 014/2011и другими стандартами, разработанными специально для автомобильных дорог.  При отсутствии таких терминов в стандартах, относящихся к автомобильным дорогам, целесообразно в первую очередь использовать определения из Федерального закона от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – ФЗ-257), а затем (для исключения противоречий в основополагающих понятиях) - из других национальных стандартов  Согласно ГОСТ 33100:  «Автомагистраль: Автомобильная дорога, предназначенная только для скоростного автомобильного движения, имеющая раздельные проезжие части в обоих направлениях, пересекающая другие транспортные пути исключительно в разных уровнях; съезд-въезд на прилегающие участки запрещен». | Принято.  П.3.1 изложен в редакции ГОСТ33100. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.1 и п.3.8 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Следует переработать определения.  По своей сути оба определения предполагают наличие одинаковых классификационных признаков – многополосную проезжую часть и наличие пересечений в разных уровнях. | Принято частично.  В части касающейся переработки п.3.1 – пункт переработан и приведен в соответствие с п.3.1 ГОСТ 33100-2014  В части касающейся переработки п.3.8 – на скоростную автомобильную дорогу доступ возможен через регулируемые пересечения в одном уровне, что недопустимо при устройстве автомагистралей. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.3 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Изложить в новой редакции:  3.3. акустический экран: Искусственная преграда, устанавливаемая на пути распространения шума от автомобильного транспорта к защищаемому от шума объекту. Типовой акустический экран представляет собой сборную конструкцию, состоящую из следующих основных частей: фундамента (если предусмотрено проектной документацией), несущей конструкции (в частности, опорных стоек) и панелей. В качестве дополнительных элементов используют уплотнения, поперечные профилированные балки, крепежные детали, акустические развязки, козырьки, калитки, ворота, рамы разрывов и т.п.  Комментарии:  В настоящем своде правил термины и определения должны быть применены согласно положениям документов по стандартизации, в данном случае по ГОСТ 32957, пункт 3.1.  Дать ссылку на ГОСТ в разделе 2 «Нормативные ссылки». | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.3 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Изложить в новой редакции:  3.3. акустический экран: Искусственная преграда, устанавливаемая на пути распространения шума от автомобильного транспорта к защищаемому от шума объекту. Типовой акустический экран представляет собой сборную конструкцию, состоящую из следующих основных частей: фундамента (если предусмотрено проектной документацией), несущей конструкции (в частности, опорных стоек) и панелей. В качестве дополнительных элементов используют уплотнения, поперечные профилированные балки, крепежные детали, акустические развязки, козырьки, калитки, ворота, рамы разрывов и т.п.  Комментарии:  В настоящем своде правил термины и определения должны быть применены согласно положениям документов по стандартизации, в данном случае по ГОСТ 32957, пункт 3.1.  Дать ссылку на ГОСТ в разделе 2 «Нормативные ссылки». | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.4 | Руководитель секции «Цифровая трансформация, интеллектуальные транспортные системы» Научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги», д.т.н. В.Н. Бойков к письму б/н б/д | Определение базового термина «Автомобильная дорога» желательно привести из ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ», тем более, что некоторые другие термины, например, «реконструкция автомобильной дороги» приведены именно из Федерального закона. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.4 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагаемая редакция:  3.4 автомобильная дорога: Комплекс конструктивных элементов, предназначенных для движения с установленными скоростями, нагрузками и габаритами автомобилей и иных наземных транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и (или) грузов, а также участки земель, предоставленные для их размещения [ГОСТ 33100-2014, пункт 3.2]  Рекомендуется дополнить те определения, которые заимствованы из других нормативных документов ссылками на них | Принято.  П.3.4 изложен в редакции ФЗ №257 от 08.11.2007 |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.4 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагаемая редакция:  3.4 автомобильная дорога: Комплекс конструктивных элементов, предназначенных для движения с установленными скоростями, нагрузками и габаритами автомобилей и иных наземных транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и (или) грузов, а также участки земель, предоставленные для их размещения [ГОСТ 33100-2014, пункт 3.2]  Рекомендуется дополнить те определения, которые заимствованы из других нормативных документов ссылками на них | Принято.  П.3.4 изложен в редакции ФЗ №257 от 08.11.2007 |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.5 и п.3.6 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Объединить пункты и изложить в следующей редакции:  Видимость встречного автомобиля при обгоне: Минимальное расстояние видимости до движущегося с расчетной скоростью встречного автомобиля, которое необходимо для безопасного совершения или прерывание маневра обгона с полосы встречного движения | Принято к сведению. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.10 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Далее по тексту термин этого пункта употребляется неоднозначно. Так, например, в 4.2 он обозначает не «способность водителя», а способность (или свойство) автомобильной дороги обеспечивать «соблюдение принципа зрительного ориентирования водителей», т.е. не требующего доказательства исходного положения идеи т.н. зрительного ориентирования водителей, направленного на информирование их о тенденции развития трассы и предстоящих условий движения посредством ее геометрии и элементов обустройства дороги.  Предлагается изложить пункт в следующей редакции:  Зрительное ориентирование: Свойство геометрических закономерностей трассы дороги, конструктивных особенностей элементов ее обустройства и организации придорожной среды, обеспечивающих информирование водителей о тенденции развития трассы и предстоящих условий движения даже за пределами. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.12 и п.3.13 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, определение 3.13 включает в себя все признаки, в т.ч. приведенный в 3.12; кроме этого, в СП, посвященном проектированию, нет необходимости разделять термины на «проектная» и «непроектная». Предлагается исключить. | Принято.  П.3.13 исключен |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.14 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Далее по тексту термин «клотоида» не употребляется.  Предлагается исключить пункт. | Принято.  П.3.14 исключен |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.14 и п.23 | Руководитель секции «Цифровая трансформация, интеллектуальные транспортные системы» Научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги», д.т.н. В.Н. Бойков к письму б/н б/д | Неудачным представляется определение термина 3.14 - «Клотоида». Ниже по тексту СП приведено определение термина 3.23 - «Переходная кривая». Клотоида является частным случаем переходной кривой и эти два определения как-то должны коррелировать друг с другом. Более удачным было бы определение клотоиды – переходная кривая с линейным законом изменения кривизны. | Принято.  П.3.14 исключен |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.16 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, не следует вводить дополнительный термин, имея общее определение кольцевого пересечения (3.15). Тем более, из определения 3.16 термин ясней не становится, а в 6.51 дается описание этого типа кольца. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.18 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | В определении нуждается не столько вполне очевидный процесс отгона виража, сколько сам вираж, его участки и методы отгона.  Предлагается изложить в следующей редакции:  3.18 Вираж: участок максимальной кривизны закругления с обращенным к его центру односкатным поперечным профилем, величина постоянного уклона которого равна или больше поперечного уклона покрытия п/ч дороги на ее прямолинейном участке.  3.19 Участок отгона виража: Смежный с виражом участок дороги, на протяжении которого форма его поперечного профиля и его уклоны приводится к форме и клонам поперечного профиля смежного с закруглением прямолинейного участка дороги.  В зависимости от уклона виража и исходной формы поперечного профиля на этом участке может отгоняться:  - только уклон покрытия внешней полосы движения;  - уклон покрытия внешней полосы движения и общий уклон односкатного поперечного профиля;  - только уклон односкатного поперечного профиля.  Как правило, отгон уклонов покрытия полос движения осуществляется путем «вращения» образующей этот уклон линии вокруг оси дороги или полосы движения. В случае необходимости соблюдения требуемого суммарного (косого) уклона проезжей части в любой точке его отгона вместо метода «вращения» отгоняемого уклона внешней полосы движения до уклона внутренней, или изменения знака уклона односкатного поперечного профиля на обратный, на участке a-b (рис.1) следует применять метод «приращения» части ее ширины с требуемым знаком уклона. Уклон односкатного профиля на последующем участке b-c следует доводить до требуемого уклона виража методом его «вращения» относительно оси дороги. | Принято частично.  Определение “вираж” введено в раздел “Термины и определения”  Определение “участок отгона виража” введено в объеме определения. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.20 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, приведенное определение не приводит основного признака остановочной полосы – ДО капитального типа; обочина же и без остановочной полосы укреплена (например ЩПС) и предназначена в т.ч. и для остановки на ней. | Принято.  Текст п.3.20 изложен в редакции: остановочная полоса: Укрепленная полоса, расположенная вдоль проезжей части на обочине, имеющая равнопрочную с основной проезжей частью конструкцию дорожной одежды капитального типа и предназначенная для вынужденной остановки транспортных средств. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.20 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Следует переработать и дополнить требованием об устройстве равнопрочных с основной проезжей частью дорожных одежд капитального типа. | Принято.  Текст п.3.20 изложен в редакции: остановочная полоса: Укрепленная полоса, расположенная вдоль проезжей части на обочине, имеющая равнопрочную с основной проезжей частью конструкцию дорожной одежды капитального типа и предназначенная для вынужденной остановки транспортных средств. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.23 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Общее определение, т.к. под него подходит очень большое множество известных плоских кривых. За исключением только лишь окружности с постоянной кривизной. Оно также противоречиво, т.к. постепенность не является синонимом плавности. Постепенность предполагает некую поэтапное, пошаговое, ступенчатое изменение чего - либо. В то время как плавность предполагает отсутствие каких-либо этапов, скачков или ступеней в графике изменения кривизны и связанных с нею свойств автомобильной дороги.  С профессиональной точки зрения следует считать, что переходной кривой может быть не любая кривая, а только та, закономерность кривизны которой может и должна быть согласована с функциональными особенностями проектируемого объекта транспортной инфраструктуры и условий его эксплуатации.  Для автомобильных дорог очень важно обеспечить безопасность движения как с переменной (VGV), так и с постоянной (KGV) скоростью движения автомобилей. Применяемые при этом переходные кривые должны также обладать при этом необходимыми свойствами зрительного ориентирования водителей.  Поэтому в определении термина переходная кривая крайне желательно и полезно было бы вернуться версии, подобной его изложению в СП 34.13330.2012 как:  3.23 переходная кривая: Геометрический элемент переменной кривизны, предназначенный для зрительного ориентирования и информирования водителей о тенденции развития трассы и принятия ими своевременных мер для плавного, безопасного и комфортного изменения режимов движения;  3.24 переходная кривая переменной скорости: Переходная кривая, нелинейная закономерность кривизны которой согласуется с критерием безопасности и удобства равнозамедленного или равноускоренного движения, в зависимости от которого переходная кривая переменной скорости может быть тормозной или разгонной;  3.25 переходная кривая постоянной скорости: Переходная кривая, линейная (клотоида) или нелинейная закономерность кривизны которой согласуется с критериями безопасности и удобства движения с постоянной скоростью и обусловлена целями обеспечения конструктивных или эстетических аспектов качества проектируемых дорог, в т.ч. и с т.н. эстетическими переходными кривыми; | Принято частично.  Термин “Переходная кривая” изложен в соответствии с предложениями рецензента.  Термины “переходная кривая постоянной скорости”, “переходная кривая переменной скорости” не используются в нормативном документе. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.24 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | В данном определении необоснованно ограничено функциональное назначение ПСП, которое в действительности заключается в обеспечении безопасности манёвров транспортных средств, ответвляющихся из транспортного потока основной полосы движения или безопасности манёвров слияния транспортных средств с транспортным потоком основной полосы движения, а также последующего за манёвром ответвления замедления движения транспортных средств или его ускорения перед или в процессе манёвра слияния. Для транспортных развязок более актуальны именно те функции ПСП, которые обеспечивают безопасность и эффективность манёвров ответвления и слияния, т.к. функции замедления или ускорения движения транспортных средств могут выполнять специальным образом трассируемые участки их рамп. С учётом этого желательно было бы все ПСП бы разделить в зависимости от назначения на чисто разгонные и остановочные ПСП, обеспечивающие заезд, остановку и выезд автомобилей с примыкающих к автомобильной дороге площадок различного назначения, а также на ПСП в составе рамп транспортных развязок, обеспечивающих в большей мере эффективность и безопасность функций ответвления и слияния потоков движущихся по ним автомобилей.  В первом случае чисто разгонные и остановочные ПСП реализуются как дополнительные полосы движения, устраиваемые преимущественно параллельно основным полосам движения. Во втором случае, для минимизации площади транспортных развязок и времени, необходимого для изменения маршрута движения автомобиля с одной дороги на другую, длину участков замедления или ускорения их движения следует включать в длину отдельно трассируемых рамп. При этом длину непосредственно примыкающей или совпадающей с основной полосой движения оставшейся части ПСП следует определять исходя из условий, обеспечивающих эффективность и безопасность ответвления или слияния автомобилей с потоком основного направления при соизмеримых скоростях движения. Это позволит более точно и направленно устанавливать конструкции и нормировать параметры ПСП различного назначения. | Принято.  п.3.24 изложен в соответствии с п.2.17 ГОСТ 33475-2015 |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.27 и 3.28 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | В общем случае термины п. 3.27 и п. 3.28 не вполне соответствуют действительности т.к. полосы разгона и торможения являются лишь составными частями т.н. переходно-скоростных полос (ПСП), включающих в своё протяжение ещё и длины полос маневрирования въезжающих на них или выезжающих с них автомобилей, а также длины полос отгона их ширины. С учётом предыдущих замечаний к ПСП определения полос разгона или торможения, если в этом есть необходимость, следовало бы формулировать с учётом доминирующих функций этих ПСП. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.37 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Данное определение термина трассирование в равной степени важно как для прокладки плана трассы дороги, так и её продольного профиля. Поэтому п. 3.37 предлагается изложить в следующей редакции:  3.37. трассирование: Прокладка трассы дороги в горизонтальной (план) и в вертикальной плоскости её проекции (продольный профиль) в соответствии с природно-климатическими, топографо-геодезическими, геолого-гидрологическими, экологическими условиями района проектирования, а также с учетом эксплуатационных, строительнотехнологических, экономических и эстетических требований. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.38 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо переформулировать определение 3.38.  «3.38. тяжеловесное транспортное средство: Транспортное средство, масса которого с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось которого превышают допустимую массу транспортного средства и (или) допустимую нагрузку на ось, которые устанавливаются Правительством Российской Федерации.» | Принято к сведению.  п.3.38 изъят, поскольку далее не используется в тексте документа. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.43 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Изложить в новой редакции:  элементы обустройства: комплекс зданий и сооружений обслуживания движения, технических средств и устройств, предназначенных для организации и обеспечения безопасности дорожного движения.  Приведено определение термина по ТР ТС 014/2011, статья 2. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.43 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Изложить в новой редакции:  элементы обустройства: комплекс зданий и сооружений обслуживания движения, технических средств и устройств, предназначенных для организации и обеспечения безопасности дорожного движения.  Приведено определение термина по ТР ТС 014/2011, статья 2. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.44 и п.3.68 | ООО «Тенсар Инновэйтив Солюшнз» к письму №148225 от 28.07.2020 | В целях гармонизации с EN ISO 10318-1:2015/AMD 1:2018 Geosynthetics – Terms and definitions рекомендуется более четко разделить армирование и стабилизацию,, приняв соответствующие определения:  Армирование – это использование напряженно-деформированного состояния геоматериала для повышения механических характеристик грунта или иной засыпки;  Стабилизация – улучшение механического поведения несвязного каменного материала путем включения геосинтетических материалов, ограничивающих перемещения частиц заполнителя с целью снижения деформации слоя в случае приложения нагрузки. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.45 и п.3.46 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | В СП 78 эти определения звучат так:  3.5 армирующий геосинтетический материал: Рулонный геосинтетический материал (тканый геотекстиль, геосетка, плоская георешетка и их композиции, гибкая объемная георешетка (геоячейки)), предназначенный для усиления дорожных конструкций и материалов, улучшения механических характеристик материалов.  3.6 армогрунт: Армированный грунт, создаваемый путем конструктивного и технологического объединения грунтовых слоев и арматуры в виде металлических, пластмассовых полос, прослоек из геосинтетических материалов, расположенных горизонтально, способных выдержать значительные по сравнению с грунтом растягивающие усилия.  Предлагаем принять одинаковые определения. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.47 и п.3.48 | ООО «Тенсар Инновэйтив Солюшнз» к письму №148225 от 28.07.2020 | Рекомендуется объединить определения геосотового материала, гармонизировав с ГОСТ Р 55028-2012.  Геосотовый материал – пространственный геосинтетический материал, образованный из геополос, которые располагаются и скрепляются в перпендикулярных плоскостях относительно плоскости материала, образуя сквозные ячейки, поперечный размер которых соизмерим с высотой ребер. | Принято к сведению.  П. 3.48 исключен. К п.3.47 у рецензента нет замечаний. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.48 | АО «Газпром СтройТЭК Салават» к письму б/н б/д | В пункте приведен термин и определение «пространственная георешетка или геосотовый материал», который не упоминается по тексту рассматриваемой редакции документа. Данный термин следует исключить. | Принято.  п.3.48 исключен. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.52 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо переформулировать определение 3.52, т.к. определение «объект» отсутствует.  «3.52. защита: Предохранение поверхности объекта от возможных повреждений.» | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.53 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо переформулировать определение 3.53, т.к. определение «объект» отсутствует.  «3.53. защита от эрозии поверхности: Предотвращение или ограничение перемещения грунта или других частиц по поверхности объекта под воздействием ветра и воды.» | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.54 и п.3.67 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо переформулировать определения к терминам 3.54 и 3.67, чтобы не было путаницы в назначении слоев.  «3.54. защитный слой покрытия дорожной одежды: Слой, толщиной не более 4 см, устраиваемый на поверхности верхнего слоя покрытия, предназначенный для его защиты от непосредственного воздействия колес автомобильного транспорта и комплекса погодно-климатических факторов, не учитывающийся при расчетах на прочность, подлежит периодическому восстановлению в процессе эксплуатации дорожной одежды.»  «3.67. слой износа покрытия дорожной одежды: Верхний замыкающий слой дорожной одежды, непосредственно воспринимающий воздействие колес транспортных средств и погодно-климатических факторов, подлежит периодическому восстановлению в процессе эксплуатации. При отсутствии защитного слоя верхний слой покрытия выполняет функцию слоя износа и при расчете дорожных одежд на прочность учитывается его толщина, уменьшенная на величину максимально допустимой поперечной неровности в соответствии с действующими нормативными документами технического регулирования.» | Принято.  П.3.54 и п.3.67 исключены из текста документа. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.54 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Предлагаем заменить на определение из ПНСТ 265 для унификации 3.54 защитный слой покрытия дорожной одежды: Слой, устраиваемый на поверхности верхнего слоя покрытия, предназначенный для его защиты от непосредственного воздействия колес автомобильного транспорта и/или комплекса погодно-климатических факторов и не учитывающийся при расчетах на прочность. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.54 и п.3.67 | Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» к письму №640 от 28.07.2020 | Термины «слои износа» и «защитный слой» указаны в подразделе «Земляное полотно». Перенести в подраздел «Дорожная одежда». | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.66 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо конкретизировать термин «разделение», т.к. он имеет слишком широкое трактование, например, разделение полос, потоков и т.п.  «3.66. разделение: Предотвращение взаимного проникновения частиц материалов смежных слоев дорожной конструкции.» | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.69 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо переформулировать определение 3.69, т.к. определение «объект» отсутствует.  «3.69. теплоизоляция: Ограничение теплового потока между объектом и средой.» | Принято.  Определение переформулировано. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.71 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо конкретизировать термин «фильтрация», т.к. он имеет слишком широкое трактование.  «3.71. фильтрация: Прохождение воды через водопроницаемые материалы дорожной конструкции.» | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.76 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, определение неконкретное. Да оно и не нужно, учитывая соответствующие положения раздела 8. Кроме этого, включение этого термина в раздел 3 вызывает необходимость включение определений облегченных, переходных и низших ДО, а также усовершенствованных, переходных и низших покрытий (табл. 8.1). Предлагается исключить. | Принято.  п.3.76 исключен. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.79 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается исключить слова после запятой, которые не соответствуют назначению слоя. Ведь дополнительный слой устраивается, как правильно указано в определении «…для обеспечения требуемой морозоустойчивости и дренирования конструкции», и этого достаточно. | Принято.  п.3.79 изложен в редакции:дополнительные слои основания: Слои между несущим основанием и подстилающим грунтом, предусматриваемые для обеспечения требуемой морозоустойчивости и дренирования конструкции. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.80 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо расшифровать сокращение «АК» в определении 3.80.  «3.80. нормативная осевая нагрузка: Полная нагрузка от наиболее нагруженной оси двухосной тележки АК, к которой приводятся все автомобили, используемая при расчете дорожной одежды на прочность».  Сокращение АК встречается и других пунктах, например, 5.2. | Принято.  В текст введена расшифровка сокращения. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.80 и п.3.86 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, из определений не чувствуется сути различий терминов, заключающуюся в том, что нормативная нагрузка – устанавливается нормативными документами, а расчетная – принимая в расчете, а это м.б. нормативная, или превышающая ее, которая может встретиться в конкретном для данной дороги составе потока, если ее доля превышает 5% (см. п.5.2; это было отражено в определениях, приведенных в действующем СП34), к которым предлагается вернуться. | Принято.  П.3.80 и п.3.86 изложены в ред.СП34.13330.2012 |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.89 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Неясная формулировка. | Принято.  П.3.89 изъят из разрабатываемого документа |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.90 и п.3.91 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Определения данных терминов, с одной стороны, перекрывают друг друга, а с другой стороны не выделяют важные аспекты учитываемых в них качеств автомобильной дороги. Для устранения этих недостатков предлагается следующая редакция этих пунктов:  3.90. геометрическая плавность трассы автомобильной дороги: - свойство пространственной трассы дороги, оцениваемое в горизонтальной (план) и в вертикальной плоскости её проекции (продольный профиль) по темпу изменения координат x, y или отметок h каждой из её точек, а также углов (уклонов) касательных и кривизны составляющих трассу элементов, определяющих местоположение этих точек. При этом предельно допустимый темп изменения отметок характеризуется продольным уклоном i, ограничиваемым из условий динамики движения автомобиля, предельно допустимый темп изменения углов касательных или уклонов характеризуется кривизной k, ограничиваемой из условий обеспечения видимости и центробежных ускорений, влияющих на устойчивость движения автомобиля и удобство его пассажиров, предельно допустимый темп изменения кривизны характеризуется т.н. параметром A, также ограничиваемым из условий обеспечения удобства движения пассажиров по максимальной скорости нарастания центробежных ускорений.  3.91. функциональная плавность автомобильной дороги: свойство согласованного сочетания элементов геометрически плавной пространственной трассы автомобильной дороги, её поперечного профиля, элементов обустройства и прилегающей дорожной среды, обеспечивающего ожидаемое восприятие водителями условий движения и возможность большинства водителей безопасно управлять автомобилем с выбранной максимально безопасной скоростью равномерного движения автомобиля при оптимальных условиях зрительного восприятия дороги, оцениваемых по плавности линейных графиков скорости движения, графиков изменения кривизны и перспективных изображений дороги на всем её протяжении. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения», п.3.99 и п.3.100 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Исключить, так как не являются терминами дорожного проектирования. | Отклонено.  Указанные термины применяются в п.11.9 СП34. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается дать определение термину «несущее основание», достаточно часто используемому в нормативных документах и проектной документации. | Принято к сведению.  П.3.83 разрабатываемого документа дает определение термину “несущее основание дорожной одежды” |
| Раздел 3 «Термины и определения» | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Внести определения требуемого и минимального модулей на поверхности. | Отклонено.  Указанные термины не используются в тексте документа. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Следует привести определения трудных участков горной и пересеченной местностей | Принято к сведению.  Термин “трудный участок горной и пересеченной местности” исключен из разрабатываемого документа. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | ОАО «Институт Гипростроймост», к письму ИГСМ №3582-ТО от 26.06.2020 | Дополнить раздел следующими определениями:  Транспортная развязка: инженерное сооружение, устраиваемое на пересечениях и примыканиях дорог, включающее один или несколько путепроводов и систему соединительных ответвлений, обеспечивающих движение пересекающихся транспортных потоков в разных уровнях.  Расстояние между транспортными развязками: расстояние между точкой конца последнего отгона уширения переходно-скоростной полосы разгона одной развязки и началом отгона переходно-скоростной полосы торможения следующей за ней развязки.  Съезд: конструктивный элемент дороги, обеспечивающий возможность поворота автомобиля с одной дороги на другую дорогу.  Уровень обслуживания: комплексный показатель экономичности, удобства и безопасности движения, характеризующий состояние транспортного потока.  Участок слияния транспортных потоков: участок автомобильной дороги или съезда, в пределах которого расположена конфликтная точка слияния транспортных потоков.  Участок разделения транспортных потоков: участок автомобильной дороги или съезда, в пределах которого расположена конфликтная точка разделения транспортных потоков.  Участок переплетения транспортных потоков: участок автомобильной дороги или съезда, в пределах которого расположена конфликтная точка переплетения транспортных потоков.  Стабилизированный грунт: грунт, получаемый смешением грунтов со стабилизаторами (или  стабилизаторами совместно с вяжущим в количестве не более 2 % массы необработанного грунта) в слое механизированным способом на дороге или в смесительных установках с последующим уплотнением при оптимальной влажности, обеспечивающим изменение водно-физических свойств грунтов (правильнее будет просто физических свойств (влажность, плотность и т.п.).  Стабилизаторы: многокомпонентные системы, включающие в своем составе (в основном) поверхностно-активные вещества как ионогенного, так и неионогенного типов и обладающие свойствами гидрофобизаторов, суперпластификаторов, полимеров, применяемые в строительстве для обработки грунтов с целью изменения их водно-физических свойств (правильнее будет просто физических свойств (влажность, плотность и т.п.).  Композиционное органическое вяжущее (КОВ): представляющее собой дисперсную систему с оптимальным объемом дисперсной фазы, которая образует пространственный коагуляционный каркас, обеспечивающий прочность и теплостойкость, с дисперсионной средой, обуславливающей необходимую деформативность и эластичность. При этом, в случае использования в составе КОВ полимера, наряду с коагуляционным каркасом, в системе образуется эластичная структурная сетка, которая обеспечивает или повышает прочность, теплостойкость, эластичность и трещиностойкость системы. | Принято частично.  - Термины “транспортная развязка”, “расстояние между транспортными развязками”, “съезд” введены в СП34.13330.  - Термин “уровень обслуживания” не рекомендуется к использованию.  - Термины “участок слияния транспортных потоков”, “участок разделения транспортных потоков”, “участок переплетения транспортных потоков” введены в СП34.13330.  - Термины “стабилизатор”, “КОВ” не используются в разрабатываемом документе. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Дополнить раздел определением автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения и, далее в тексте, ссылками на ГОСТ Р 58818-2020 «Дороги автомобильные с низкой интенсивностью движения. Проектирование, конструирование и расчет»:  автомобильные дороги с низкой интенсивностью движения (автомобильные дороги с НИД): Автомобильные дороги со среднегодовой суточной интенсивностью движения не более 400 авт./сут, по функциональной классификации подразделяющиеся на распределительные и подъезды. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагается дополнить раздел терминами по ГОСТ 33150: «велосипедная дорожка» и «велопешеходная дорожка».  Дать ссылку на ГОСТ в разделе 2 «Нормативные ссылки». | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Добавить термин и определение по ТР ТС 014/2011, статья 2:  объекты дорожного сервиса: здания и сооружения, расположенные в пределах полосы отвода и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения (остановочные пункты автобусов, в том числе с павильонами, площадки для кратковременной остановки транспортных средств, площадки для отдыха со стоянками транспортных средств, устройства аварийно-вызывной связи и иные сооружения). | Отклонено.  Предлагаемое рецензентом определение соответствует определению “’элемент обустройства” (ст.2 ТР ТС 014/2011) |
| Раздел 3 «Термины и определения» | ООО «НПК СЛАВРОС» к письму №128 от 25.06.2020 | Добавить: «гидропосев: Способ посева семян газонной травы при помощи гидросеялки». | Отклонено.  Указанное определение не используется в тексте разрабатываемого документа. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Очень странно, что в проекте СП в разделе «Термины и определения» предложены 100 новых терминов и не одного действующего (со ссылкой на действующий нормативный правовой или нормативный технический документ), т.е. отсутствует преемственность с действующими нормативными правовыми или нормативными техническими документами. | Принято частично.  Ряд терминов и определений гармонизирован с действующими нормативными документами. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Нет определения термина «объект», т.к. по всему тексту проекта СП понятие «объект» используется совершено в различных смыслах. | Отклонено.  Слово “Объект” не является термином и используется в контексте предложений. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо дать определение «памятник природы» (см.4.14). | Принято.  Термин “памятник природы” исключен из СП34.13330, взамен введен термин “особо охраняемые природные территории”, как более широкое понятие (термин введен в редакции ФЗ №33 от 14.03.1995). |
| Раздел 3 «Термины и определения» | АО «Газпром СтройТЭК Салават» к письму б/н б/д | Предлагаем дополнить раздел термином «Геомодуль» и определением к нему в следующе редакции:  «геомодуль: Конструкция с ячеистой структурой, сформированная из лент технической ткани, скрепленных между собой швами, заполняемая сыпучим минеральным грунтом, предназначенная для устройства грунтового основания сооружений, в том числе объектов дорожного строительства.» | Отклонено.  Указанное определение не используется в тексте разрабатываемого документа. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» к письму №640 от 28.07.2020 | Отсутствует подраздел «Сокращения» | Принято.  Раздел введен. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Дополнить раздел определением автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения и, далее в тексте, ссылками на ГОСТ Р 58818-2020 «Дороги автомобильные с низкой интенсивностью движения. Проектирование, конструирование и расчет».  Автомобильные дороги с низкой интенсивностью движения (автомобильные дороги с НИД): Автомобильные дороги со среднегодовой суточной интенсивностью движения не более 400 авт/сут, по функциональной классификации подразделяющиеся на распределительные и подъезды. | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагается дополнить раздел «Велосипедная дорожка» приведенными терминами по ГОСТ 33150.  Дать ссылку на ГОСТ в разделе 2 «Нормативные ссылки» | Принято. |
| Раздел 3 «Термины и определения» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Добавить термин и определение по ТР ТС 014/2011, статья 2:  объекты дорожного сервиса: здания и сооружения, расположенные в пределах полосы отвода и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения (остановочные пункты автобусов, в том числе с павильонами, площадки для кратковременной остановки транспортных средств, площадки для отдыха со стоянками транспортных средств, устройства аварийно-вызывной связи и иные сооружения). | Отклонено.  Предлагаемое рецензентом определение соответствует определению “’элемент обустройства” (ст.2 ТР ТС 014/2011) |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.2 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Последний абзац: в ГОСТ 33382 не дается указаний по назначению категорий; приводятся только их определение и основные классификационные признаки; категории назначаются по СП34 | Принято.  Абзац исключён. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.2 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Частое упоминание МГН усложняет понимание текста. Рекомендуется ограничиться упоминанием о необходимости предусматривать мероприятия по обеспечению комфортных и безопасных условий для МГН пунктом 4.3  Предлагаемая редакция:  4.2. Автомобильные дороги должны обеспечивать безопасное и удобное движение транспортных средств (приложение А) и пешеходов, соблюдение принципа зрительного ориентирования водителей, иметь защитные дорожные сооружения и обустройства, а также производственные объекты для ремонта и содержания дорог...  Второй абзац привести в соответствие с разделом 3 ГОСТ 33382 наименование классов, исключив слово «функциональный» и  привести определение функционального класса в разделе 3 из проекта ПНСТ «Дороги автомобильные общего пользования. Функциональная классификация».  Дополнить ссылкой на ГОСТ Р 58818-2020 в части функциональной классификации для автомобильных дорог с НИД или привести в тексте документа функциональную классификацию для таких дорог.  Год издания ГОСТ в данном случае рекомендуется не указывать, так как нет ссылки на конкретный пункт стандарта (применительно к п. 4.8.3.2 ГОСТ 1.5-2001)  Предлагаемая редакция:  «Класс и категорию дороги следует принимать согласно ГОСТ 33382.  Функциональный класс автомобильной дороги следует определять по таблице 4.1» | Принято частично.  В части п.4.2 (1 абзац) – принято.  В части п.4.2 (2 абзац) – исключен, эти требования дублируют положение п.4.4. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.2 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Так как в таблице 4.1 приведена классификация по функциональности, предлагаем второй абзац изложить в виде: Функциональный класс дороги следует назначать по таблице 4.1. |  |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.2 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Частое упоминание МГН усложняет понимание текста. Рекомендуется ограничиться упоминанием о необходимости предусматривать мероприятия по обеспечению комфортных и безопасных условий для МГН пунктом 4.3  Предлагаемая редакция:  4.2. Автомобильные дороги должны обеспечивать безопасное и удобное движение транспортных средств (приложение А) и пешеходов, соблюдение принципа зрительного ориентирования водителей, иметь защитные дорожные сооружения и обустройства, а также производственные объекты для ремонта и содержания дорог...  Привести в соответствие с разделом 3 ГОСТ 33382 наименование классов, исключив слово «функциональный» и привести определение функционального класса в разделе 3 из проекта ПНСТ «Дороги автомобильные общего пользования. Функциональная классификация».  Дополнить ссылкой на ГОСТ Р 58818-2020 в части функциональной классификации для автомобильных дорог с НИД или привести в тексте документа функциональную классификацию для таких дорог.  Год издания ГОСТ в данном случае рекомендуется не указывать, так как нет ссылки на конкретный пункт стандарта.  Предлагаемая редакция:  «Класс и категорию дороги следует принимать согласно ГОСТ 33382.  Функциональный класс автомобильной дороги следует определять по таблице 4.1». | Принято частично.  В части п.4.2 (1 абзац) – принято.  В части п.4.2 (2 абзац) – исключен, эти требования дублируют положение п.4.4. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.3 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Исключить, повторяет положение п.4.2 | Принято к сведению.  Из п.4.2 исключено упоминание о МГН. |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.1 | АО “Авто-Дорсервис” к письму Росавтодора  №05-29/17353 от 15.06.2020 | Непонятно дублирование функционального класса дороги. Предлагаемое деление дорог по функциональному классу может вызвать затруднения в определении принадлежности дороги к такому классу. | Отклонено.  Принадлежность однозначно устанавливается в соответствии с табл.4.1 |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.1 | Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» к письму №640 от 28.07.2020 | Распределительные дороги автомобильные регионального значения разделить на подклассы или объединить. Двойственное разделение нерационально. | Отклонено.  Двойственное разделение введено как элемент оформления таблицы. |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.2 | Руководитель секции «Цифровая трансформация, интеллектуальные транспортные системы» Научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги», д.т.н. В.Н. Бойков к письму б/н б/д | Необоснованное чередование терминов: «обычная дорога» и «обычные дороги» | Принято.  Т.4.2 откорректирована. |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.2 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Привести в соответствие с ГОСТ Р 58818-2020.  Распределительные автомобильные дороги с НИД могут и не являться дорогами регионального значения.  Предлагаемая редакция: «Распределительные автомобильные дороги»  «Местные автомобильные дороги, подъезды» | Принято.  Т.4.2 приведена в соответствие с ГОСТ Р 58818-2020 |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.2 | Союз дорожных проектных организаций «РОДОС» к письму б/н б/д | Из приведенных показателей не ясно, каким категориям автомобильных дорог соответствуют указанные в ней уровни удобства движения.  Например, для обычных основных магистральных дорог уровни удобства А и В соответствуют II и III категориям дорог. Тоже для обычных второстепенных магистральных и основных распределительных дорог.  При этом ГОСТ 33100 уровень А указан как неэффективный, поскольку от момента ввода в эксплуатацию в течение 20-ти летнего расчетного периода по дороге будет осуществляться движение одиночных автомобилей. | Отклонено.  Положение ГОСТ 33100 о неэффективности расчетного УУД А не обосновано, поскольку в этом случае дороги IV и V категорий заведомо работают в неэффективном режиме и не могут быть рекомендованы к проектированию, что противоречит практике нормирования, проектирования и строительства автомобильных дорог. |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.2 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Привести в соответствие с ГОСТ Р 58818-2020.  Распределительные автомобильные дороги с НИД могут и не являться дорогами регионального значения.  Предлагаемая редакция: «Распределительные автомобильные дороги»  «Местные автомобильные дороги, подъезды» | Принято.  Т.4.2 приведена в соответствие с ГОСТ Р 58818-2020 |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.4 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Категорию дороги и уровень удобства движения (при необходимости) следует устанавливать по таблице 4.2 в зависимости от функционального класса дороги и по таблице 4.3 в зависимости от расчетной интенсивности движения | Отклонено.  Не всегда расчетная интенсивность определяет категорию дороги. |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.3 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Так как таблицей 4.2 регламентируются различные уровни загрузки для одноименных категорий в разных функциональных классах, табл. 4.3 видимо должна быть расширена с учетом этого обстоятельства с подразделением категорий по классам. Так, дороги II и III кат. в классе магистральных дорог имеют допустимый уровень удобства В, а значит максимальный уровень загрузки 0,45; они же в классе распределительных дорог – С, с уровнем загрузки 0,7, т.е. расчетная интенсивность может быть в 1,5 раза больше. Даже ориентируясь на среднее для уровня В значение 0,6, получаем заметную разницу на 1/3. | Принято.  Табл.4.3 откорректирована |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.3 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | В связи с тем, что предлагаемая редакция предполагает для дорог II категории 2-3 полосы движения (см. табл. 5.7) и тем, что согласно классификации существует обычная многополосная дорога категории IВ, интенсивность движения для дорог II категории рекомендуется ограничить.  Предлагаемая редакция: 6001 – 14000  Для дорог IV категории - В ГОСТ Р 58818-2020 интенсивность для автомобильных дорог с НИД определена в физических автомобилях, поэтому необходимо перейти на приведённые единицы.  Предлагаемая редакция:  «601\* - 2000  «\* - уточняется по результатам экономических изысканий с учётом требований ГОСТ Р 58818»  Заменить ссылку на ГОСТ Р вместо СП.  Предлагаемая редакция:  «В соответствии с ГОСТ Р 58818» | Принято частично.  Принято за исключением нормы интенсивности для дорог II категории. Предельная величина интенсивности движения оставлена без изменений, поскольку возможно устройство 3 и 4 полосных дорог. |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.3 | Союз дорожных проектных организаций «РОДОС» к письму б/н б/д | Значения расчетной интенсивности движения приведены без учета функционального класса, уровня удобства движения, расчетной скорости дорог и рельефа местности, что также значительно снижает эффективность функционирования дорог за период их жизненного цикла. | Отклонено.  Значения интенсивности, указанные в таблице 4.3 допускают проектирование дорог в соответствующих УУД, устанавливаемых табл.4.2. Учет рельефа местности производится по табл.4.2. Таким образом достигается высокие показатели функционирования дорог за период их жизненного цикла. |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.3 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | В связи с тем, что предлагаемая редакция предполагает для дорог II категории 2-3 полосы движения (см. табл. 5.7) и тем, что согласно классификации, существует обычная многополосная дорога категории IВ, интенсивность движения для дорог II категории рекомендуется ограничить.  Предлагаемая редакция: 6001 – 14000  Для дорог IV категории - В ГОСТ Р 58818-2020 интенсивность для автомобильных дорог с НИД определена в физических автомобилях, поэтому необходимо перейти на приведённые единицы.  Предлагаемая редакция:  «601\* - 2000  «\* - уточняется по результатам экономических изысканий с учётом требований ГОСТ Р 58818»  Заменить ссылку на ГОСТ Р вместо СП.  Предлагаемая редакция:  «В соответствии с ГОСТ Р 58818» | Принято частично.  Принято за исключением нормы интенсивности для дорог II категории. Предельная величина интенсивности движения оставлена без изменений, поскольку возможно устройство 3 и 4 полосных дорог. |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.4 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Коэффициенты приведения к легковому автомобилю не соответствуют действующей методике ГОСТ 32965-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока» (прил. К, табл. К 5).  Следует привести в соответствие | Принято.  В п.4.5 СП34 дана ссылка на ГОСТ 32965. Таблица 4.4. изъята. |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.4 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Коэффициенты приведения к легковому автомобилю не соответствуют действующей методике ГОСТ 32965-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока» (прил. К, табл. К 5).  Следует привести в соответствие. | Принято.  В п.4.5 СП34 дана ссылка на ГОСТ 32965. Таблица 4.4. изъята. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.6 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Первый абзац - Учитывая близкую динамику современных грузовых и легковых автомобилей, предлагается рассмотреть целесообразность применения при назначении категории (табл. 4.3) расчетной интенсивности в физических автомобилях  Третий абзац - По нашему мнению, следует переформулировать редакцию 3-го абзаца. Формулировки по расчетной часовой интенсивности привести в соответствие с ГОСТ 33100 и исключить упоминание про час пик (т.к. определение отсутствует); вариативность про то, что можно принять любой час в диапазоне следует убрать. Предлагается принимать расчетную часовую интенсивность на конец 20 летнего периода достигаемую и превышаемую в течение 50 часов – для перегонов и пересечений в одном уровне; превышаемую и достигаемую в течение 30 часов – для транспортных развязок. Для транспортных развязок (особенно для которых ожидается неравномерность прибытия/убытия в дни проведения общественных массовых мероприятий) д.б. дополнительно выполнен отдельный расчет на пропуск максимальных часовых интенсивностей с учетом неравномерности при коэффициенте загрузки до 1,0). | Принято частично.  В части касающейся перехода на учет интенсивности движения в физических единицах – необходимо проведение соответствующих НИР.  П.4.6 переработан. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.6 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Текст нуждается в расшифровке и пояснениях, либо необходимо дать ссылку на методику расчётов.  Также требует обоснования необходимость применения различных коэффициентов приведения на перегонах и на пересечениях. Следует указать источник, в котором эти коэффициенты содержатся или методику их определения. | Принято.  Текст п.4.6 откорректирован. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.6 | Союз дорожных проектных организаций «РОДОС» к письму б/н б/д | Абзац 3 перенести в пункт 5.25, соответственно его отредактировав для расчета число полос движения по пиковой интенсивности движения. | Принято. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.6 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Текст нуждается в расшифровке и пояснениях, либо необходимо дать ссылку на методику расчётов.  Также требует обоснования необходимость применения различных коэффициентов приведения на перегонах и на пересечениях. Следует указать источник, в котором эти коэффициенты содержатся или методику их определения. | Принято.  Текст п.4.6 откорректирован. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.7 | АО “Авто-Дорсервис” к письму Росавтодора  №05-29/17353 от 15.06.2020 | Предлагается перспективный период (при назначении категории дороги) увязать с межремонтными сроками (постановления №658 от 30.05.2017). | Отклонено  Данный вопрос представляет собой тематику НИР |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.7 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Перспективный период при назначении категорий дорог, выборе элементов плана, продольного и поперечного профилей не должен быть меньше срока службы дорожных одежд между их капитальными ремонтами.  Из предлагаемой формулировки следует, что потребность в изменении радиусов в плане и/или в продольном профиле, поперечного профиля может возникнуть раньше, чем должен производиться капитальный ремонт дорожной одежды и потребуется её разборка, что неэкономично.  Предлагаемая редакция: «Перспективный период при назначении категорий дорог, выборе элементов плана, продольного и поперечного профилей принимают равным перспективному периоду выбора конструкции дорожной одежды с учетом сроков её службы между капитальными ремонтами.  При экономическом обосновании перспективный период при назначении категорий дорог, выборе элементов плана, продольного и поперечного профилей может быть увеличен.  За начальный год расчетного перспективного периода принимают год сдачи объекта (или самостоятельного участка дороги) в эксплуатацию.» | Отклонено  Данный вопрос представляет собой тематику НИР |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.7 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Перспективный период при назначении категорий дорог, выборе элементов плана, продольного и поперечного профилей не должен быть меньше срока службы дорожных одежд между их капитальными ремонтами.  Из предлагаемой формулировки следует, что потребность в изменении радиусов в плане и/или в продольном профиле, поперечного профиля может возникнуть раньше, чем должен производиться капитальный ремонт дорожной одежды и потребуется её разборка, что неэкономично.  Предлагаемая редакция: «Перспективный период при назначении категорий дорог, выборе элементов плана, продольного и поперечного профилей принимают равным перспективному периоду выбора конструкции дорожной одежды с учетом сроков её службы между капитальными ремонтами.  При экономическом обосновании перспективный период при назначении категорий дорог, выборе элементов плана, продольного и поперечного профилей может быть увеличен.  За начальный год расчетного перспективного периода принимают год сдачи объекта (или самостоятельного участка дороги) в эксплуатацию.» | Отклонено  Данный вопрос представляет собой тематику НИР |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.5 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | «5,70/1,40/6,20/4,30» - Непонятное обозначение.  Предлагаемая редакция: «5,70/1,40 - 6,20/4,30». | Принято. |
| Раздел 4 «Общие положения», Т.4.5 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | «5,70/1,40/6,20/4,30» - Непонятное обозначение.  Предлагаемая редакция: «5,70/1,40 - 6,20/4,30». | Принято. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.9 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | 1) уточнить ссылку на [1], 2) 2-й абзац вносит неразбериху с допустимой шириной, противореча п. 4.8 и табл. 4.5. Предлагается исключить | Принято.  2-ой абзац п.4.9 изъят из разрабатываемого документа. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.9 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Обосновать ссылку на Федеральный закон «Об охране окружающей среды» при назначении максимальной ширины расчетного автомобиля.  Обосновать габаритную ширину 1,9 м | Принято.  Ссылка откорректирована  Принятая классификация машин составлена на основе размерных габаритов машин. «А» – это автомобили, которые могут быть в длину не больше чем 3,6 метров, а ширина их имеет право составлять не больше 1,6 метров.  Класс «В» объединяет в себе авто, которые в длину не должны превышать больше 3,9 метров, а соответственно в ширину не больше 1,7 метров. «Средний» класс легковых автомобилей, или как их еще частенько называют «гольф» класс, объединяет в себе машины довольно большего размера, чем в «А» и «В». Их длина не должна превышать 4,4 метров, а соответственно ширина 1,75 метров. Ну, а «D», «E», «F» более габаритные, чем все предыдущие классы, их длина может достигать 4,7 метров, ширина — 1,7 метров. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.9 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Указать минимальную ширину расчетного автомобиля.  Из текста не ясно, какова минимальная ширина расчетного автомобиля. Следует внести ясность. | Принято.  2-ой абзац п.4.9 изъят из разрабатываемого документа. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.9 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Обосновать ссылку на Федеральный закон «Об охране окружающей среды» при назначении максимальной ширины расчетного автомобиля.  Обосновать габаритную ширину 1,9 м | Принято.  Ссылка откорректирована  Принятая классификация машин составлена на основе размерных габаритов машин. «А» – это автомобили, которые могут быть в длину не больше чем 3,6 метров, а ширина их имеет право составлять не больше 1,6 метров.  Класс «В» объединяет в себе авто, которые в длину не должны превышать больше 3,9 метров, а соответственно в ширину не больше 1,7 метров. «Средний» класс легковых автомобилей, или как их еще частенько называют «гольф» класс, объединяет в себе машины довольно большего размера, чем в «А» и «В». Их длина не должна превышать 4,4 метров, а соответственно ширина 1,75 метров. Ну, а «D», «E», «F» более габаритные, чем все предыдущие классы, их длина может достигать 4,7 метров, ширина — 1,7 метров. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.11 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Рекомендуется дать определение технико-экономического обоснования, его состав и содержание или дать ссылку на документ, в соответствии с которым следует его подготавливать | Принято.  Упоминание в п.4.11 СП34.13330 о необходимости проведения технико-экономического обоснования устройства ЗП изъято. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.11 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Рекомендуется дать определение технико-экономического обоснования, его состав и содержание или дать ссылку на документ, в соответствии с которым следует его подготавливать | Принято.  Упоминание в п.4.11 СП34.13330 о необходимости проведения технико-экономического обоснования устройства ЗП изъято |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.12 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Во 2-м предложении п.4.12 предлагается исключить слова «…категорий II – III», т.к. в СП 42.13330.2016 (п.8.21) оговорены условия прохождения по населенному пункту дорог I – III кат., что логически продолжает первое предложение, где речь также идет о категориях I - III.  Кроме этого, не совсем понятно, что подразумевается во 2-м предложении, где в начале говорится о случае, когда целесообразно пройти трассой через н.п.; но далее требуется обеспечить расстояние от бровки до застройки 200 м. Но такое условие обычно относится к обходу! Или предполагается резервировать коридор в 400 м? Но СП 42 того не требует. Следует уточнить редакцию, увязав с 8.21 СП 42.  Последнее предложение: положения п. 4.12 посвящены транзитному прохождению дорог через населенные пункты. Очевидно, дорога IV категории не может быть транзитным направлением через крупные города, это случай малых городов и н.п. Но тогда согласно табл. 11.2а СП 42, расчетная скорость может быть меньше чем для дороги IV кат., что, очевидно, вполне оправдано.  Последний абзац предлагается дополнить: в случае прохождения загородных автомобильных дорог в границах населенного пункта решение о проектировании по СП 34 или СП 42 принимает Заказчик по представлению Генерального проектировщика. В случае проектирования по нормам СП 34 в границах населенного пункта к такой дороге и объектам, входящих в ее инфраструктуру, переустраиваемым с учетом данной дороги коммуникациям, принимаются положения по проектированию вне населенного пункта независимо от наличия его границ. В таком случае на основании утвержденной ДПТ по автомобильной дороге федерального, регионального либо межмуниципального значения генеральные планы подлежат корректировке с исключением полосы отвода дороги из границ населенного пункта. | Принято частично.  В границах населенных пунктов автомобильные дороги следует проектировать в соответствии с нормами СП396.1325800.  Прочие положения замечания приняты. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.12 | АО “Авто-Дорсервис” к письму Росавтодора  №05-29/17353 от 15.06.2020 | Предлагается п.4.12 дополнить определением границ населенного пункта при проектировании автомобильных дорог. Границы населенных пунктов для проектирования дорог предлагается определять по границам застроенной территории, если застроенная территория выходит за административные границы населенного пункта. | Отклонено.  Разделение нормативных баз проектирования УДС населённых пунктов и автомобильных дорог за их пределами к сожалению, требует юридически значимого определения границ, которое разработать в рамках настоящего документа не представляется возможным. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.12 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | «и проектируют согласно СП 396.1325800.2018 / ,СП396.1325800» - Предлагаемая редакция: «СП 396.1325800»  Второй абзац, третье предложение - Согласно классификации в СП 396.1325800.2018 (СП 42.13330) в населённых пунктах проектируют и дороги, и улицы. Поэтому целесообразно акцент на улицы не делать. При ссылке на СП без конкретизации пункта, рекомендуется давать недатированную ссылку (применительно к п. 4.8.3.2 ГОСТ 1.5-2001).  Для улиц в сельских поселениях в СП 396.1325800.2018 (СП 42.13330) расчётная скорость 80 км/ч не предусмотрена.  Предлагаемая редакция:  «Дороги категории IV на территории населённых пунктов следует проектировать согласно требованиям СП 396.1325800. Рекомендуется для таких дорог сохранять расчётную скорость, принятую на автомобильной дороге на подходах к населённому пункту с обеспечением мероприятий по безопасности дорожного движения и установкой соответствующих дорожных знаков на синем фоне.» | Принято. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.12 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Требование о назначении защитной полосы не менее 200 м невыполнимо в городских условиях.  Величина 200 м не обоснована. Обоснование возможности приближения к застройке загородных автомобильных дорог необходимо вести в соответствии с экологическим законодательством и требованиями СанПинов. | Не принято.  При расстоянии от застройки менее 200 м необходимо обустройство вдоль дорог комфортной городской среды, люди уже будут пользоваться дорогой для пеших и велосипедных передвижений |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.12 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | В соответствии с «Областью применения» (см. раздел 1) «Требования настоящего свода правил не распространяются на городские дороги…».  Тогда как 4.12 касается вопросов проектирования строительства и реконструкции автомобильных дорог на территории населённых пунктов.  Необходимо в СП устранить это противоречие. | Отклонено.  Данный пункт вводит разграничение, при каких условиях каким документом пользоваться. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.12 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | «и проектируют согласно СП 396.1325800.2018 / ,СП396.1325800» - Предлагаемая редакция: «СП 396.1325800»  Второй абзац, третье предложение - Согласно классификации в СП 396.1325800.2018 (СП 42.13330) в населённых пунктах проектируют и дороги, и улицы. Поэтому целесообразно акцент на улицы не делать. При ссылке на СП без конкретизации пункта, рекомендуется давать недатированную ссылку (применительно к п. 4.8.3.2 ГОСТ 1.5-2001).  Для улиц в сельских поселениях в СП 396.1325800.2018 (СП 42.13330) расчётная скорость 80 км/ч не предусмотрена.  Предлагаемая редакция:  «Дороги категории IV на территории населённых пунктов следует проектировать согласно требованиям СП 396.1325800. Рекомендуется для таких дорог сохранять расчётную скорость, принятую на автомобильной дороге на подходах к населённому пункту с обеспечением мероприятий по безопасности дорожного движения и установкой соответствующих дорожных знаков на синем фоне.» | Принято. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.14 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Непонятно что включает в себя термин «обстановка». Расшифровать или исключить.  Так называемые «инженерные устройства» рекомендуется переименовать в соответствии с дорожной терминологией «обустройство».  Почему не допускается раздельное трассирование в равнинной и слабохолмистой местности? Обосновать  Предлагаемая редакция:  «Число полос движения дорог с многополосной проезжей частью, мероприятия по охране окружающей среды, выбор решений по пересечениям и примыканиям дорог, конструкции дорожных одежд, элементы обустройства, состав зданий и сооружений дорожной службы... Для автомобильных дорог категории I допускается предусматривать раздельное трассирование проезжих частей встречных направлений с учетом стадийного увеличения числа полос движения и сохранения крупных самостоятельных форм ландшафта и памятников природы.» | Принято. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.14 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Непонятно что включает в себя термин «обстановка». Расшифровать или исключить.  Так называемые «инженерные устройства» рекомендуется переименовать в соответствии с дорожной терминологией «обустройство».  Почему не допускается раздельное трассирование в равнинной и слабохолмистой местности? Обосновать  Предлагаемая редакция:  «Число полос движения дорог с многополосной проезжей частью, мероприятия по охране окружающей среды, выбор решений по пересечениям и примыканиям дорог, конструкции дорожных одежд, элементы обустройства, состав зданий и сооружений дорожной службы... Для автомобильных дорог категории I допускается предусматривать раздельное трассирование проезжих частей встречных направлений с учетом стадийного увеличения числа полос движения и сохранения крупных самостоятельных форм ландшафта и памятников природы.» | Принято. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.15 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Первый абзац, третье предложение - Текст рекомендуется перефразировать, так как в предлагаемой редакции непонятно, как «учитывать бережное отношение к ценным сельскохозяйственным угодьям ...», как дифференцировать «резкое и нерезкое» изменение режимов рек и грунтовых вод.  Последний абзац - Здесь и далее в тексте рекомендуется повествовательные обороты речи заменять на требования, применяя слова типа «следует», «необходимо», «подлежит» или рекомендации «рекомендуется», «целесообразно» и т.д. | Принято.  Текст п.4.15 изложен в редакции: «При проектировании автомобильных дорог необходимо предусматривать мероприятия по охране окружающей среды, обеспечивающие минимальное нарушение сложившихся экологических, геологических, гидрогеологических и других естественных условий. » |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.15 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Первый абзац, третье предложение - Текст рекомендуется перефразировать, так как в предлагаемой редакции непонятно, как «учитывать бережное отношение к ценным сельскохозяйственным угодьям ...», как дифференцировать «резкое и нерезкое» изменение режимов рек и грунтовых вод.  Последний абзац - Здесь и далее в тексте рекомендуется повествовательные обороты речи заменять на требования, применяя слова типа «следует», «необходимо», «подлежит» или рекомендации «рекомендуется», «целесообразно» и т.д. | Принято.  Текст п.4.15 изложен в редакции: «При проектировании автомобильных дорог необходимо предусматривать мероприятия по охране окружающей среды, обеспечивающие минимальное нарушение сложившихся экологических, геологических, гидрогеологических и других естественных условий. » |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.16 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Второй абзац, второе предложение - Организация строительных работ не относится к нормам проектирования. Для этих целей разработаны СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги» (Свод правил от 20.08.1985 № 78.13330.2011), которые распространяются на строительство новых и реконструкцию существующих автомобильных дорог общего пользования.  Рекомендуется исключить указанную фразу. | Принято.  п.4.16 исключен. |
| Раздел 4 «Общие положения», п.4.16 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Второй абзац, второе предложение - Организация строительных работ не относится к нормам проектирования. Для этих целей разработаны СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги» (Свод правил от 20.08.1985 № 78.13330.2011), которые распространяются на строительство новых и реконструкцию существующих автомобильных дорог общего пользования.  Рекомендуется исключить указанную фразу. | Принято.  п.4.16 исключен. |
| Раздел 5 «Основные требования», Т.5.1 Примечание 2 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается исключить «в пределах населенного пункта», т.к. в этом случае действуют нормы СП 42, СП396 (см. п.4.12); заменить ссылку 4.8 на 4.10; заменить ссылку на табл. 5.1а на 5.1  Следует привести определения трудных участков горной и пересеченной местностей; | Принято.   1. Фраза «в пределах населенного пункта» исключена 2. Введена ссылка на п.4.10   Исключено понятие “трудный участок”; |
| Раздел 5 «Основные требования»,  П.5.1 и Т.5.1 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Рассматриваемым СП согласно классификации (см. табл. 4.2) не предусмотрены магистральные дороги IV категории.  Если установить расчётную скорость 80 или 60 км/ч, то, согласно предлагаемой редакции СП, необходимо на всех дорогах IV категории на всём их протяжении устанавливать знаки ограничения скорости  Четвертый абзац предлагаемая редакция:  Основные расчётные скорости для дорог IV категории: 90 (км/ч).  «... Для всех автомобильных дорог (за исключением автомобильных дорог IV категории) в случае превышения расчётной скорости над разрешённой, установленной согласно Правилам дорожного движения [7], менее, чем на 10 км/ч, следует ограничить разрешённую скорость с применением дорожных знаков согласно ГОСТ Р 52289 и ГОСТ Р 52290. Величина разрешённой скорости должна быть меньше расчётной на 10 км/ч или более (за исключением автомобильных дорог IV категории).»  Пятый абзац - Не обоснован запрет на сохранение числа полос движения при капитальном ремонте, дать определение упоминаемых трудных участков пересеченной и горной местности. | Принято.   1. Магистральные дороги IV категории исключены из текста документа. 2. Значения расчетных скоростей для дорог IV категории откорректированы 3. Исключено понятие “трудный участок”;   Пятый абзац откорректирован. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  П.5.1 и Т.5.1 | Союз дорожных проектных организаций «РОДОС» к письму б/н б/д | В таблице учитываются уже не 5, а 3 функциональных класса дорог, что представляется правильным. Зачем вводить подобное административной классификации деление по факту дорог федерального, регионального и межмуниципального значения на основные и второстепенные и давать отдельные названия функциональным классам дорог, если они по своим параметрам ничем не отличаются. Из этого следует, что автомобильные дороги целесообразно по дальности и объему преобладающих на них перевозок и соответствующему им уровню удобства для пользователей делить на 3 функциональных класса. | Отклонено.  Деление магистральной сети автомобильных дорог на два подкласса предусмотрено исходя из выполняемой дорогой функции по табл.5.1. Такое деление позволяет внести ясность в порядок выбора технической категории дороги (IA, IБ).  Деление распределительной сети автомобильных дорог на подклассы также позволяет проектировщику обосновать техническую категорию дороги (IБ, II, III) |
| Раздел 5 «Основные требования»,  П.5.1 и Т.5.1 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Рассматриваемым СП согласно классификации (см. табл. 4.2) не предусмотрены магистральные дороги IV категории.  Если установить расчётную скорость 80 или 60 км/ч, то, согласно предлагаемой редакции СП, необходимо на всех дорогах IV категории на всём их протяжении устанавливать знаки ограничения скорости.  Четвертый абзац предлагаемая редакция:  Основные расчётные скорости для дорог IV категории: 90 (км/ч).  «... Для всех автомобильных дорог (за исключением автомобильных дорог IV категории) в случае превышения расчётной скорости над разрешённой, установленной согласно Правилам дорожного движения [7], менее, чем на 10 км/ч, следует ограничить разрешённую скорость с применением дорожных знаков согласно ГОСТ Р 52289 и ГОСТ Р 52290. Величина разрешённой скорости должна быть меньше расчётной на 10 км/ч или более (за исключением автомобильных дорог IV категории).»  Пятый абзац - Не обоснован запрет на сохранение числа полос движения при капитальном ремонте, дать определение упоминаемых трудных участков пересеченной и горной местности.  Дать определение трудных участков пересеченной и горной местности. | Принято.   1. Магистральные дороги IV категории исключены из текста документа. 2. Значения расчетных скоростей для дорог IV категории откорректированы 3. Исключено понятие “трудный участок”;   Пятый абзац откорректирован. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.1 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Четвертый абзац - Исключить неточно сформулированный предпоследний абзац: можно подумать, что имеется в виду расчетная скорость, на которую запроектирована дорога. Например, дорога IБ - III кат. с расчетной скоростью 80 км/час (табл. 5.1) и, следовательно, на ней необходимо установить знаки с ограничением скорости до 70 км/час, что, очевидно, не так. Видимо, имеется в виду участок дороги с геометрическими параметрами трассы, соответствующими расчетной скорости меньше разрешенной (90 км/час). В частности, для 80 км/час – радиус в плане 300м. Но ведь минимальный радиус определяется исходя из коэффициента поперечной силы (т.е. комфорта проезда), который в несколько раз меньше коэффициента сцепления. Отсюда, реальная скорость проезда закругления заметно выше – в данном случае порядка 100 км/час. А предлагаемая 70 будет обоснованной лишь в неблагоприятных условиях при пониженном сцеплении. По правилам движения, водитель выбирает скорость, соответствующую дорожным условиям. Не будем ему мешать.  Кроме этого:  Согласно ПДД, на дороге могут действовать различные разрешенные скорости для разных транспортных средств,  ПДД могут меняться;  Предлагаемое положение не влияет на проектирование трассы;  Расстановка дорожных знаков не должна рассматриваться в разрабатываемом нормативном документе; | Принято.  Четвертый абзац п.5.1 разрабатываемого документа исключен. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.1 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Необходимо исключить 3 абзац требований.  Величину разрешенной скорости устанавливают в соответствии с ГОСТ 52289 и ПДД РФ. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.2 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Во 2-м абзаце после «…следует принимать», предлагается добавить «нормативную» | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.2 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Первый абзац - В тексте имеется противоречие: одновременно нагрузку «следует принять исходя из состава транспортного потока» и «следует принимать нагрузка АК от двухосной тележки с осевой нагрузкой: ...».  Рекомендуется сослаться на соответствующие нормативные документы.  Предлагаемая редакция:  «Расчетная нагрузка должна быть указана в задании на проектирование. Если в  задании на проектирование расчетная нагрузка не оговорена, то расчетную нагрузку следует принимать в соответствии с ГОСТ 32960, для дорог с НИД – в соответствии с ГОСТ Р 58818.» | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.2 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Первый абзац - В тексте имеется противоречие: одновременно нагрузку «следует принять исходя из состава транспортного потока» и «следует принимать нагрузка АК от двухосной тележки с осевой нагрузкой: ...».  Рекомендуется сослаться на соответствующие нормативные документы.  Предлагаемая редакция:  «Расчетная нагрузка должна быть указана в задании на проектирование. Если в  задании на проектирование расчетная нагрузка не оговорена, то расчетную нагрузку следует принимать в соответствии с ГОСТ 32960, для дорог с НИД – в соответствии с ГОСТ Р 58818.» | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.3 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Исключить или (учитывая приведенное выше аналогичное требование о радиусах 70000/8000), уточнить, к чему относится предложение: «Рекомендуемые радиусы выпуклых кривых - не менее 20000 м, вогнутых кривых - не менее 6000 м.»  Также, по нашему мнению, завышена скорость нарастания центробежного ускорения. Предлагаем принять 0,5 м/с3.  Предлагается изменить редакцию 3-его абзаца на: «Переломы проектной линии в продольном профиле при алгебраической разности уклона 3‰ и более следует сопрягать вертикальными кривыми» (исходя из расстояния видимости 450 м);  Исключить неиспользуемый параметр «центробежное ускорение». | Принято частично.  В части величины нарастания центробежного ускорения – считаем обоснованной величиной. См. ОДМ 218.4.005-2010 (рис.8.3) |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.3 | Руководитель секции «Цифровая трансформация, интеллектуальные транспортные системы» Научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги», д.т.н. В.Н. Бойков к письму б/н б/д | В первом абзаце приведено, что рекомендовано принимать радиусы выпуклых кривых – не менее 70000 м, а вогнутых кривых – не менее 8000 м. Ниже в третьем абзаце: Рекомендуемые радиусы выпуклых кривых – не менее 20000 м, вогнутых – не менее 6000 м. Противоречие необходимо исключить.  Но еще более абсурдным является второй абзац, кочующий безнаказанно из норм в нормы: «Переломы проектной линии в продольном профиле при алгебраической разности уклона 5 промилле и более на дорогах 1-й и 2-й категории, …, следует сопрягать кривыми». Во-первых, проектирование ломаными линиями вообще нежелательно, за исключением отдельных случаев в городских условиях. Во-вторых, из определения выпали слова «при шаге проектирования 100 м». В противном случае, проектировщик может брать шаг проектирования 20 м, 10 м, 1 м и получать абсурдные результаты. Необходимо исключить данный абзац из норм или дополнить словами «при шаге проектирования 100 м и более». | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.3 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Устранить противоречие в «основных рекомендуемых» и просто «рекомендуемых» параметрах | Принято к сведению.  Текст изъят. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.3 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Следует исключить противоречие.  Требования даны дважды – в первом и третьем абзацах. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.3 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | В пункте 5.3 используются списки в списках. При такой плотности текста они очень тяжело воспринимаются.  Необходимо в списках установить соответствующие маркеры. | Принято к сведению.  Текст изъят. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.3 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | 1. Основные длины криволинейных участков профиля (300 м и 100 м) не имеют какой-либо теоретически обоснованной связи с безопасностью и удобством движения или с эстетическими или с какими-либо другими качествами дороги.  2. По логике данного пункта рекомендуемые в нём минимальные длины криволинейных участков профиля следовало бы нормировать с учётом или в зависимости от расчётной скорости движения.  3. Также следовало бы нормировать основные, рекомендуемые и минимальные длины прямолинейных участков профиля, поскольку без их ограничения и при допустимых переломах ими можно проектировать вертикальные кривые сколь угодно малых радиусов, формально не нарушая при этом требования данного пункта.  4. Допускаемые не сглаженные кривыми переломы проектной линии продольного профиля противоречат всем основным, рекомендуемым и минимально допустимым параметрам профиля, поскольку в действительности они будут сглажены кривыми с неконтролируемой длиной и кривизной, значения которых буду существенно меньше тех, которые требуют данные нормы.  5. Требования к прокладке трассы не учитывают сути основных положений определения термина трассирование, изложенных в п. 3.37.  6. Допустимые значения скорости нарастания центробежного ускорения C, м/с3 на криволинейных участках плана и продольного профиля с переменной кривизной следует согласовывать с расчётной скоростью движения V. В зависимости от значений этого показателя можно устанавливать нормы показателя геометрической плавности трасс, который зависит от темпа изменения кривизны их элементов. Ранее темп изменения кривизны клотоид оценивали по т.н. параметру А, значения которого вычисляли по формуле  𝐴 = √𝑅𝐿 (1)  Фактически это упрощённый вид более общей формулы вычисления параметра А в любой точке кривой с переменной, в общем случае нелинейно изменяемой кривизной. В зависимости от обеспеченного в этой точке темпа изменения кривизны dk/dl параметр А вычисляют по формуле    В отечественной и в зарубежной нормативно-методической литературе норму параметра А для клотоид предлагали устанавливать с учетом радиуса R круговой кривой в диапазоне    Этот диапазон параметра А актуален для норм Германии, Швейцарии и, возможно, других европейских стран. Основные недостатки диапазона (3) обусловлены его эмпирическим происхождением и отсутствием учёта расчётной скорости движения, без которой сложно выбрать необходимую длину и, соответственно, плавность клотоиды при заданном радиусе R. С учётом формулы (1) из формулы (3) следует, что при заданном радиусе R длина клотоиды L может варьировать в достаточно широком диапазоне    Проблема нормирования параметра А может быть решена с применением эмпирической и достаточно широко апробированной формулы, связывающей показатель приемлемого комфорта криволинейного движения C по кривым с переменной кривизной со скоростью движения V. В нормах Италии эта формула определена как:    Где  C – проектная норма комфортной скорости изменения поперечного ускорения, м/с3 ; V – расчётная скорость движения, км/ч Несложно убедиться, что в предусмотренном в данном СП диапазоне скоростей данная формула даёт весьма приемлемые значения расчётной нормы C (см. табл. 1)    Из условия (6) следует, что для любого элемента переменной кривизны в составе трассы плана или продольного профиля функционально плавной дороги должно соблюдаться условие    При этом критерий его геометрической плавности, определяемый как параметр А (м), зависящий от расчётной скорости движения V (км/ч), должен соответствовать условию    С учётом этого, например, минимальную длину клотоиды L для закругления с радиусом R следует определять с учётом соответствующего расчетной скорости V параметра A по формуле    В этих случаях устройство клотоидной переходной кривой с вычисленной по формуле (8) длиной L можно игнорировать по критерию практической значимости сдвижки pmin в том случае, когда соблюдается условие    Так, например, при условии практически не значимой сдвижки p ≤ 0.05 м можно игнорировать клотоидную переходную кривую длиной L= 55 м, вычисленную по формуле (8) для радиуса кривой R = 3000 м и соответствующего расчётной скорости V = 140 км/ч параметра A = 405 м. В этом случае практически значимыми по условию (9) будут только клотоидные переходные кривые с длиной L ≥ 60 м.  В продольном профиле водитель не имеет возможности «сглаживать» вертикальную траекторию движения своего автомобиля, как в плане. Поэтому игнорировать требования к его плавности крайне нежелательно.  С учётом отмеченных недостатков положений п.5.3. их предлагается изложить в следующей редакции:  5.3. В качестве элементов трассы, определяющих план и продольный профиль, следует принимать прямые и кривые постоянной и переменной кривизны с линейной и нелинейной функцией её изменения. При назначении элементов плана и продольного профиля в качестве основных параметров рекомендуется принимать:  продольные уклоны – не более 30 ‰;  радиусы кривизны:  для кривых в плане – не менее 3000 м,  для кривых в продольном профиле:  выпуклых – не менее 70000 м,  вогнутых – не менее 8000 м;  плавность изменения кривизны в горизонтальной (план) и в вертикальной (продольный профиль) плоскости проекции трассы, оцениваемая параметром A – не мене 450 м;  минимально допустимое значение параметра Amin, характеризующего геометрическую плавность плана и продольного профиля дороги следует устанавливать с учётом расчётной скорости движения по формуле Amin ≥ V 2 /48.5, м;  Рекомендуемые радиусы выпуклых кривых – не менее 20000 м, вогнутых кривых – не менее 6000 м.  При этом следует обеспечить для кривых в плане:  скорость нарастания центробежного ускорения C при расчётной скорости V (км/ч) – не более чем 50.4/V, м/с3 ;  коэффициент поперечной силы – в соответствии с таблицей 5.2;  для кривых в профиле:  расстояние видимости для остановки автомобилей – не менее 450 м;  расстояние видимости встречного автомобиля – не менее 750 м;  центробежное ускорение – 0,4–0,5 м/с2 .  При соблюдении этих требований продольный профиль трассы необходимо максимально приближать к линии руководящих отметок, определённых с учётом природно-климатических, топографогеодезических, геолого-гидрологических и экологических условий района проектирования, а также с учетом эксплуатационных, строительно-технологических, экономических и эстетических требований (см. п. 3.37в новой редакции).  П р и м е ч а н и е –При проектировании плана и профиля следует учитывать возможность реконструкции трассы и не принимать минимально допустимые параметры трассы. | Принято к сведению.  Текст изъят. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.3 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Устранить противоречие в «основных рекомендуемых» и просто «рекомендуемых» параметрах. | Принято к сведению.  Текст изъят. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.4 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | В 3-м предложении после «…круговых кривых» указать «в плане»;  Предлагается дополнить положением второго абзаца данного пункта в действующей редакции СП 34; | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.4 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Второй абзац - Дать определение серпантины согласно ГОСТ 33475. Перефразировать, согласовав род существительного исходя из определения кривой.  Третий абзац - Дать определение участков в особо трудных условиях горной и пересеченной местности. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.4 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Второй абзац - Дать определение серпантины согласно ГОСТ 33475. Перефразировать, согласовав род существительного исходя из определения кривой.  Третий абзац - Дать определение участков в особо трудных условиях горной и пересеченной местности. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.6 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается исключить неработающий пункт. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.6 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Необходимо изъять пункт.  Проектирование автомобильных дорог ведется на «стандартные метеорологические условия», под которыми понимается температура воздуха +20С, давление 1 атм, отсутствие неблагоприятных погодных условия (ветер, снег, град и пр.). Кроме того, оценка проектных решений должна производиться независимо от того, пользуется ли проектировщик п.5.6 или нет. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.7 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается вернуться к более высоким требованиям, принятым еще в СНиП II-Д.5-72, заменив «более чем» на «на…и более».  Для улучшения зрительной плавности закруглений трассы высоких категорий, предлагается учесть положения ВСН 18-84 «Указания по архитектурно-ландшафтному проектированию автомобильных дорог»: длина переходной кривой должна быть большей, чем минимальная из расчета обеспечения нарастания центробежного ускорения и рассчитываться по формуле L ≥ 0,1 R, что исходит из требования об обеспечении угла поворота трассы в конце переходной кривой не менее 3°(см. пп.5.8, 7.7): L = 2βR = 2 х 3°/57,3 х R≈ 0,1 R;  Предлагается привести таблицу значений длин переходных кривых в зависимости от радиусов и расчетной скорости (учитывая разные требования, предъявляемые к трассам IV – III кат. и боле высоким:   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | При расчетной скорости, км/час | Длина переходной кривой, м, для радиуса R, м | | | | | | | | | | | | | | 30 | 60 | 100 | 150 | 200 | 250 | 300 | 400 | 500 -800 | 800 -1200 | 1200-2000 | более 2000 | | Менее 120 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 80 | 90 | 100 | 100 | 100 | - | | 120 и более | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 120 | 0,1хR | 200 | | Принято частично.  - п.5.7 переработан с учетом требований СНиП II-Д.5-72.  -Требования ВСН 18-84 носят рекомендательный характер.  -Предлагаемая рецензентом таблица дублирует положения п 5.8. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.8 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Указать в 1-м абзаце: «наименьшую длину участков переходных кривых при сопряжении круговых кривых, а также длину полных переходных кривых в стесненных условиях (при реконструкции, когда необходимо сохранить положение оси, при близком расположении смежных закруглений и т.д.), следует определять по формуле …»;  «…где V1 — наибольшая по условиям безопасности скорость для данного радиуса кривой, км/ч, но не более принятой расчетной скорости».  *«I* — скорость нарастания центробежного ускорения, м/с3, принимаемая равной:  0,3 —  для радиусов кривых 300 м и более;  0,5 —  то же менее 300 м.», далее – без изменений;  Предлагается также дополнить: «При величине сдвижки круговой кривой при введении переходной 0,1 м и менее от тангенса, переходная кривая не требуется». | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.8 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Для нормирования параметров переходных кривых разных типов желательно исходить из универсального принципа оценки их плавности по параметру А.  Для переходных кривых с линейной функцией кривизны он вычисляется в общем случае по формуле:    Где  kb – кривизна в начале переходной кривой, м-1 ;  kb – кривизна в конце переходной кривой, м-1 ;  L – длина дуги переходной кривой  Для переходных кривых с нелинейной функцией кривизны максимальное значение параметра А вычисляется в точке с максимальной кривизной по формуле:    Где  dk/dl – производная функции кривизны по длине l, м-2  При переменной скорости криволинейного движения абсолютное значение скорости изменения поперечного ускорения вычисляют в точке с максимальной кривизной переходной кривой по формуле:    Где  v – скорость движения автомобиля в точке с максимальной кривизной переходной кривой, м/с;  k – максимальная кривизна переходной кривой, м-1 ;  a – абсолютное значение расчётного замедления или ускорения движения автомобиля, м/с2 ;  A –значение параметра переходной кривой в точке с максимальной кривизной, м  С учётом этого положения п.5.8. предлагается изложить в следующей редакции:  5.8. Наименьшую длину участка переходной кривой с линейной функцией кривизны, изменяющейся на этом участке на величину ∆K, следует определять по формуле    где  Amin — минимальное значение параметра А для расчётной скорости V, установленного в соотвтетствии с п. 5.3., м;  ΔК — разность кривизны на участке переходной кривой, м־¹  Наименьшую длину участка переходной кривой с заданной функцией нелинейно изменяемой кривизны определяют из условия    Где  dk/dl – производная функции кривизны по длине l в точке с максимальной кривизной переходной кривой, м-2  Наименьшее значение параметра A разгонной или тормозной переходной кривой в точке с её максимальной кривизной k должно удовлетворять условию    Где  v – расчётная скорость движения в точке с максимальной кривизной k переходной кривой, м/с;  k – максимальная кривизна переходной кривой переменной скорости, м-1 ;  a – абсолютное значение расчётного замедления или ускорения движения автомобиля, м/с2  Наименьшую длину разгонной или тормозной переходной кривой для изменения скорости движения от V1 до V2 определяют в зависимости от расчётного значения ускорения или замедления по формуле:    где  L – минимальная длина разгонной или тормозной переходной кривой, м;  V1,V2 – значения скоростей движения в начале и в конце переходной кривой, км/ч;  i – продольный уклон на участке переходной кривой по ходу движения автомобиля: i > 0 – подъём, i < 0 – спуск, б.р; g – ускорение земного притяжения 9.81 м/с2 ; a – расчётное ускорение (a ≥ 0) или замедление движения (a ≤ 0), м/с2  Для обеспечения удобства и безопасности криволинейного движения с переменной скоростью, расчётное замедление или ускорение a следует назначать:  – при V1 > V2 в диапазоне -1.2 ≤ a ≤ -0.6 м/с2 ;  – при V1 < V2 в диапазоне 0.8 ≤ a ≤ 1.5 м/с2 | Отклонено.  Указанные требования громоздки и носят скорее рекомендательный характер. По мнению разработчика, такие параметры переходных кривых необходимо дать в соответствующем методическом документе. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.11 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Указать, какие радиусы здесь считать «малыми» | Принято.  К малым предложено относить радиусы менее 600м. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.11 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Указать, какие радиусы здесь считать «малыми» | Принято.  К малым предложено относить радиусы менее 600м. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.13 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Исключить упоминание V категории, или обосновать безопасность устройства серпантина на однополосных дорогах | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.13 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Исключить упоминание V категории, или обосновать безопасность устройства серпантина на однополосных дорогах | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»  п.5.13 | АО «ТомскНИПИнефть» к письму №3305/ф от 17.08.20 | Предлагаем дополнить: «Отверстия труб на автомобильных дорогах нефтяных и газовых месторождений в районах со средней температурой наружного воздуха наиболее холодной пятидневки ниже минус 40°С (с обеспеченностью 0,92 по СП 131.13330) следует назначать по расчетному расходу, но не менее 1,0 м независимо от длины трубы» | Отклонено.  Требований к устройству водопропускных труб в СП34 не предусмотрено. Такие требования даны в СП35.13330. |
| Раздел 5 «Основные требования»  п.5.14 | АО «ТомскНИПИнефть» к письму №3305/ф от 17.08.20 | Предлагаем дополнить: «Для труб, расположенных в районах со средней температурой наружного воздуха наиболее холодной пятидневки ниже минус 40°С на автомобильных дорогах нефтяных и газовых месторождений, допускается предусматривать полунапорный и напорный режимы работы, при условии, что трубы выполнены из стальных электросварных, прямошовных, спиралешовных или бесшовных труб» | Отклонено.  Требований к устройству водопропускных труб в СП34 не предусмотрено. Такие требования даны в СП35.13330. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.16 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | предлагается в ф.5.3  - исключить Кэксп =1;  - конкретизировать значение коэффициента сцепления, приняв его 0,35;  - конкретизировать значение времени реакции для АМ и скоростной дороги, приняв его 2,5 с;  Следует указать расположение глаз водителя по отношению к краю полосы движения – 1,75 – 1,8 м;  Кроме этого, исключить последний абзац, не содержащий конкретных указаний; | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.16 | ОАО «Институт Гипростроймост», к письму ИГСМ №3582-ТО от 26.06.2020 | Предлагаем рассмотреть пункт в следующей редакции:  «Наименьшее расстояние видимости для остановки должно обеспечивать видимость любых предметов, имеющих высоту 1,0 м и более, находящихся на середине полосы движения, с высоты глаз водителя автомобиля, равной 1,0 м от поверхности проезжей части».  Примечание к предложению: Стоит учитывать, что данное предложение потребует пересмотра нормирования параметров вертикальных кривых в продольном профиле.  Анализ отечественного и зарубежного опыта показывает, что в последнее время в нормах автодорог наметилась тенденция определения наименьшего расстояния видимости до остановки из условия обеспечения видимости не предметов высотой 0,20 м, а автомобиля, имеющего высоту 1.0 м и более. В частности, в Германии в документе RAA «Нормы и правила для строительства автомагистралей R1» п.5.5.3 считается, что ограждение до 0,9 м. не является препятствием для видимости. В проекте ПНСТ 270-2018 «Дороги автомобильные общего пользования. Транспортные развязки. Правила проектирования» п.10.2.4 рекомендуется при проверке расстояния видимости на участке кривой в плане учитывать наличие элементов обустройства дороги (барьерных ограждений, шумозащитных экранов). При этом должна быть обеспечена видимость препятствия на середине полосы движения высотой 1.0 м. | Отклонено.  Нормирование расстояния видимости с учетом высоты препятствия 1,0м ограниченно применяется в дорожном проектировании в основном для многополосных дорог и не всегда технико-экономически оправдано. Для решения данного вопроса необходимо проведение НИР по соответствующим тематикам применительно к условиям движения В РФ |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.16 | Руководитель секции «Цифровая трансформация, интеллектуальные транспортные системы» Научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги», д.т.н. В.Н. Бойков к письму б/н б/д | Одним из ключевых параметров при геометрическом проектировании дорог является «наименьшее расстояние видимости». Формула 5.3 как раз и призвана вычислять этот параметр. Весьма спорными представляются приведенные величины коэффициента продольного сцепления и времени реакции водителя. Но еще более спорным является условие обеспечения видимости любых предметов на дороге, имеющих высоту 0.2 м и более. Высота 0.2 м вообще-то подразумевает лежащее тело на дороге. В тоже время дороги категории 1а, 1б вообще не допускают выход пешеходов на дорогу, для этого и строятся подземные и надземные пешеходные переходы. Если принять это во внимание, тогда можно было бы принять для этих категорий дорог обеспечение видимости предмета (автомобиля) на дороге равным 1 м и более, как предусмотрено в нормах Германии и тогда мы получим совершенно другие (значительно меньшие) радиусы выпуклых кривых. Этот вопрос особенно принципиально важно решить в рамках деятельности Государственной компании «Автодор», которая занята проектированием и строительством именно автомагистралей и которая принимает проектные решения с необоснованно завышенными объемами земляных работ. | Отклонено.  Нормирование расстояния видимости с учетом высоты препятствия 1,0м ограниченно применяется в дорожном проектировании в основном для многополосных дорог и не всегда технико-экономически оправдано. Для решения данного вопроса необходимо проведение НИР по соответствующим тематикам применительно к условиям движения В РФ |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.16 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Необходимо привести конкретное значение коэффициента сцепления, либо дать условия применения. | Принято.  В примечании к формуле 5.3 даны значения коэффициентов сцепления. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.17-5.21 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Вся суть вопроса содержится в п.5.21. В остальном нет необходимости, общее требование об обеспечении видимости приведено в 5.15, который может быть дополнен указанием о необходимости обеспечения видимости как в плане (с учетом препятствий в поперечном профиле - откосы выемки, барьерные ограждения, экраны), так и в продольном профиле, а также на пересечениях дорог.  Проблема в необходимости значительного смещения ограждения на разделительной полосе с уширением самой разделительной полосы даже при, казалось бы, достаточно больших радиусах закруглений. Так, для видимости 300 м (IA кат) при допустимом радиусе 1200 м, ограждение (а значит и ширина разделительной полосы) должно быть смещено на 6,5 м (!!) от исходного в 1 м от кромки полосы; даже при вполне благоприятном радиусе 2000 м – смещение составит почти 3 м! Даже при рекомендуемом 3000 м согласно п. 5.3, придется смещаться на 1 м, что, очевидно, свидетельствует о необходимости уточнения расчета.  Предложение в п.5.18 о высоте цели 1 м 1) не обосновано нарушает общее требование видимости препятствия высотой 0,2 м; 2) для видимости на внутренней кривой ничего не меняет, т.к. высота ограждения на дорогах I кат. выше 1 м.  Уменьшение расчетной скорости предлагается для реконструкции, но проблема, как указывалось выше, характерна и для проектирования нового строительства. Да и уменьшение расчетной скорости, даже при радиусе 1200 м, не снизит скорость движения по участку дороги, но позволит еще и ухудшить параметры продольного профиля. Решает вопрос установка знаков ограничения скорости, что вполне подходит для эксплуатации существующей дороги, но не для новой АМ.  Как вариант, в п.5.19 можно предложить для расчета требуемого расстояния видимости в данном случае принимать минимальное время реакции (1,5 – 2 с, учитывая повышенное внимание при движении вдоль ограждения на кривой), и увеличение сцепления до 0,4 (как дороги I кат.). В этом случае, величины смещения будут приемлемыми. | Отклонено.  Предложенные требования обоснованы необходимостью обеспечения безопасности движения. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.17 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | В последнем предложении уточнить «в соответствии с формулой (5.3).» | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  Т.5.7 и 5.8 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению:  - не следует предусматривать возможность устройства 10 полос движения на загородной автомагистрали как по условиям безопасности, так и эффективности. Вряд ли есть примеры таких дорог. Так, в немецком RAA предусмотрено максимум 8-полосная автомагистраль с расчетной интенсивностью движения до 120 тыс. авт./сут.;  - следует конкретизировать ширину полос движения 3,75/3,5 для дорог IA, IБ кат. с пояснением в примечании о ширине внешних полос дорог с 6 - 8 полосами движения в обоих направлениях 3,75 м, внутренних - 3,5 м, исключив при этом ненужное неконкретное примечание 1 к табл.5.7;  - ширину полосы движения на дорогах IB кат. предлагается принять 3,5 м (с учетом ГОСТ 33475-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы», а также RAA для автомагистрали EKA2; для II кат., учитывая более опасные условия - встречное движение без разделительной полосы – 3,75 м;  - ширину обочины на дороге IB кат. принять 3,5 м, II кат – 3 м (с учетом ГОСТ 33475-2015);  - исключить краевую полосу в составе остановочной полосы. Краевая полоса (или укрепленная полоса обочины) предназначена для защиты кромки, что успешно выполнит остановочная полоса, имеющая достаточно прочную конструкцию;  Предлагается указать минимальную стандартную ширину разделительной полосы: 5 м для дорог IA и IБ кат., (приближаясь к немецким нормам RAA); на дороге IВ кат. - 4 м. (может быть уменьшена при обосновании до ширины ограждения + 2 м) ;  Предлагается указать также наименьшую ширину центральной разделительной полосы без установки ограждений: согласно ГОСТ Р 52289, эта ширина должна быть более 6 м (п. 8.1.5);  Там же, минимальную ширину краевой полосы у разделительной полосы предлагается принять 0,75 м (по аналогии с немецкими нормами RAA);  Исключить примечание 1 к табл.5.8, т.к. 1) на 3-х полосных дорогах разделительная полоса не предусматривается, а 4-х полосные II кат. справедливо исключены. | Принято частично.  -На территории РФ есть примеры 10-полосных автомобильных дорог.  - снизить требования к ширине краевой полосы у разделительной полосы не представляется возможным без корректировки п.8.1.9 ГОСТ 52289-2019.  - примечание к табл.1 исключить не представляется возможным, поскольку встречные транспортные потоки многополосных дорог необходимо разделять.  - п.8.1.5 ГОСТ5289-2019 не устанавливает требований к ширине разделительной полосы. Ужесточение требований к ширине разделительной полосы с 5,0м до 6,0м представляется нецелесообразным.  - Ужесточение требований к ширине разделительных полос с устройством барьерных ограждений по мнению разработчика необосновано.  - Ширины полос движения приняты в соответствии с проектом ГОСТ33475.  - В остальном - принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  Т.5.7 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Следует указать конкретные значения ширин полос движения. | Принято.  Введено примечание к табл.5.7 |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.19, п.5.21 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Ссылки на рисунок 5.1 | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.24 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Исключить в сноске к таблице 5.7 слова «реверсивного» и «обгона».  Предлагаемая редакция:  « \* - С чередованием направления движения по средней полосе. Порядок устройства полосы для опережения см. п.5.26»  Реверсивное движение на трехполосных участках дорог используется в случаях, когда интенсивность встречных транспортных потоков значительно изменяется в течении дня (как правило 2 полосы используются утром на въезд в город, а вечером на выезд). Оно не предназначено для чередования направления движения по длине автомобильной дороги.  Вместе с тем согласно пункту 8.1.2 ГОСТ Р 52289-2019 вне населенных пунктов на трехполосных автомобильных дорогах (без ограждений на обочинах) могут быть установлены тросовые ограждения в местах  концентрации ДТП (связанных со встречными столкновениями) или для профилактики таких мест.  Заменить слово «обгон» на «полоса для опережения» по всему тексту проекта (при необходимости). | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.24 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Исключить в сноске к таблице 5.7 слова «реверсивного» и «обгона».  Предлагаемая редакция:  « \* - С чередованием направления движения по средней полосе. Порядок устройства полосы для опережения см. п.5.26»  Реверсивное движение на трехполосных участках дорог используется в случаях, когда интенсивность встречных транспортных потоков значительно изменяется в течении дня (как правило 2 полосы используются утром на въезд в город, а вечером на выезд). Оно не предназначено для чередования направления движения по длине автомобильной дороги.  Вместе с тем согласно пункту 8.1.2 ГОСТ Р 52289-2019 вне населенных пунктов на трехполосных автомобильных дорогах (без ограждений на обочинах) могут быть установлены тросовые ограждения в местах  концентрации ДТП (связанных со встречными столкновениями) или для профилактики таких мест.  Заменить слово «обгон» на «полоса для опережения» по всему тексту проекта (при необходимости). | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.25 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует привести в приложении или сослаться на методику определения пропускной способности; при этом для многополосной дороги пропускные способности полос в связи с разными составами потоков будут различны и видимо приведенная формула не совсем справедлива; кроме этого, последнее предложение ничего не добавляет к вышеизложенному и может быть исключено.  Кроме этого, в пункте приведены данные по ориентировочной суточной пропускной способности полосы движения 32 000 прив. авт/ч. Что по всей видимости рассчитано исходя из средней п способность одной полосы движения 2 200 и коэффициента перехода от среднегодовой суточной интенсивности к часовой. Однако, следует отметить, что если оперировать расчетной часовой интенсивностью 30 или 50 часа, то по данным счетчиков учета движения она лежит в диапазоне от 0,09 до 0,11. По данным норм Германии такой к-нт равен 0,1 – 0,12. Таким образом, при к-нте перехода от ССИД к часовой ориентировочная пропускная способность полосы дороги в сутки составляет 2200/(0,09… 0,12) = 18 000… 24 400 приведенных автомобилей в сутки. С учетом данного обстоятельства предлагается в качестве ориентировочной пропускной способности полосы в сутки указать величину в 24 000 прив. авт/сутки. Допустимый к-нт загрузки способности принять в зависимости от категории дороги соотв. Уровню обслуживания С. Для назначения сроков реконструкции принять предельно допустимый уровень загрузки – D с коэффициентом до 0,9. | Принято.  Коэффициент перевода при разработке документа принят 0,068 (см.ОДМ212.2.020-2012)  Однако разработчик по сути согласен с рецензентом. Переводной коэффициент переработан с учетом зарубежных данных и данных ВСН 25-86. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.25 | Союз дорожных проектных организаций «РОДОС» к письму б/н б/д | Перенести из пункта 4.6 абзац 3. Отредактировать для расчета числа полос движения по пиковой часовой интенсивности движения.  Пропускную способность полосы движения для ориентировочных расчетов с учетом неравномерности движения на внегородских дорогах в течение суток принять равной 24000 прив.авт/сут. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  Т.5.9 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Пропускная способность дороги III кат. при z = 0,45 составляет не менее 8 – 9 тыс. приведенных ед./сут. По нашему мнению, значение 70 – 100% длины полос обгона от общей протяженности дороги при интенсивности лишь 4300 завышено. | Отклонено.  Значения обоснованы практикой нормирования. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.27 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Так как дополнительная полоса на подъем также является полосой обгона, по нашему мнению, следует упростить редакцию: «Полосу обгона следует также предусматривать на участках дорог II и III категорий, расположенных на подъемах, соответствующих требованиям таблицы 5.10». Второе предложение при этом исключить.  Текст пунктов 5.27 и 5.28 включить в 5.26. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.28 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Предлагаем оставить предложение:  Ширину дополнительной полосы движения принимают равной 3,5 м на всем протяжении подъема. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.30 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Следует исключить; V категория не рассматривается в СП 34 | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.30 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Пункт следует исключить. В указанной редакции категория дорог V не рассматривается. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.30 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Исключить пункт, так как в нем говорится про V категорию. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.32 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Значения ширин следует уточнить с учетом предложений 36.2, 36.3, 36.6; требования распространить на категорию IВ. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.33 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Последний абзац - По нашему мнению, последнее предложение относится к разделительной полосе без барьерного ограждения; в противном случае должно быть установлено барьерное ограждение с требуемой энергоемкостью. | Отклонено.  Нет сути замечания. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  Т.5.13 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует уточнить название последнего столбца: видимо следует указать «в районах с частой гололедицей»; пояснить что следует считать «частой гололедицей»; | Принято.  Таблица 5.13 переработана. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.38 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Последний абзац - Аналогично, заменить «гололеда» на «гололедицы». | Принято к сведению  Термин “гололед” исключен из разрабатываемого документа. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.38 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | При наличии формулы (5.1) см. п.5.5. и таблицы 5.2. требования данного пункта и таблицы 5.13 избыточны. Так, например, формула 5.1 позволяет вычислить минимальный радиус R для заданной расчётной скорости V как с назначенным уклоном виража iв, так и в случае его отсутствия. В тех случаях, когда радиус закругления уже назначен, необходимый из условия соблюдения требуемого коэффициента поперечной силы минимальный уклон виража может быть вычислен по формуле:    Поэтому от первого положения п. 5.38 и от таблицы 5.13 можно отказаться.  В положение этого же пункта «Если расстояние между двумя смежными закруглениями, обращенными радиусами в одну сторону, меньше суммы длин отгонов виражей для этих закруглений, то между ними предусматривают также непрерывно односкатный профиль с уклоном этих виражей.» надо внести ясность, под расстоянием между двумя смежными закруглениями подразумевается расстояние между их круговыми кривыми. На которых предусмотрен вираж. | Отклонено.  Назначение величины поперечного уклона виража зависит не только от результатов расчетов по формуле 5.1, но и должно быть ограничено максимальной величиной для данной ДКЗ, после которой возможна потеря поперечной устойчивости автомобиля при движении с малой скоростью. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.39 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, учитывая требование п.5.36 о минимальном уклоне 4‰, последнее предложение следует исключить | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.39 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Из положений данного пункта трудно понять, от какой точки закругления следует откладывать длину отгона виража? То ли от круговой части закругления с односкатным профилем и с полным уклоном виража, то ли от точки с радиусом кривизны закругления, указанном в п. 5. 34, т.е. с R=3000 м или с R=2000 м. Для однозначного и непротиворечивого восприятия этого и других положений данного раздела их необходимо иллюстрировать соответствующими схемами. | Отклонено.  Иллюстрации должны быть даны в методических документах. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.40 | Руководитель секции «Цифровая трансформация, интеллектуальные транспортные системы» Научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги», д.т.н. В.Н. Бойков к письму б/н б/д | Регламентирует уширение проезжей части для малых радиусов кривых в плане. Следует ввести дополнение «как правило» перед словами»…предусматривают уширение проезжей части с внутренней стороны за счет обочин». Это необходимо для того, чтобы в исключительных случаях можно было уширять проезжую часть и за счет внешней стороны обочины, и за счет уширения земляного полотна. Возможно и явное изложение этих условий.  Расчетной формуле следует придать номер.  Главное, п.5.40 не содержит рекомендаций, по каким принципам выбирается расчетная длина транспортного средства (автопоезда). | Принято.  В п.5.40 введено дополнение “как правило”;  В примечании к формуле 5.5 дана ссылка на таблицу, по которой принята длина расчетного транспортного средства. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  Т.5.15 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается округлить значения уширений до 5 см. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  Т.5.15 | Руководитель секции «Цифровая трансформация, интеллектуальные транспортные системы» Научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги», д.т.н. В.Н. Бойков к письму б/н б/д | Табл.5.15 содержит величины уширения полос движения, с которыми трудно согласиться. По нашему мнению, эти величины должны быть в 3-5 раз больше. Необходимы пояснения разработчиков | Отклонено.  Нет обоснований позиции рецензента. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.22 и 5.42а | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Следует вернуть пункты действующей редакции СП 34, положения которых постоянно учитываются (должны учитываться) в практике проектировании. | Отклонено.  П.5.22 в действующей редакции СП34.13330.2012 устанавливает требование об обязательности устройства остановочных полос на автомагистралях. В предлагаемой редакции СП34.13330 пункт исключен, поскольку устройство остановочной полосы предусмотрено п.5.24 табл.5.7. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  5.42 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | В последней редакции таблицы 5.3 нет значений радиусов в плане. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  5.44 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Для соблюдения требований данного пункта необходимо определить критерии, при соблюдении которых кривые в плане могут считаться смежными. Также желательно обосновать значительное отличие соотношения 1:1.3 от соотношений, применяемых в подобных ситуациях в других странах мира. | Отклонено.  П.5.44 соответствует п.3.1 межгосударственного стандарта ГОСТ33475-2015. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  5.46 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Часть требований этого пункта практически невыполнима, т.к. одной переходной кривой невозможно сопрячь то, что было сопряжено прямой. И наоборот, прямой нельзя сопрячь то, что было сопряжено одной переходной кривой. К тому же не понятно, что в данном случае подразумевается под переходной кривой большего радиуса? Судя по всему, автор этого требования не имеет практического опыта его соблюдения при трассировании реальных дорог. Непонятно также что имеется в виду под прямой вставкой в виде самостоятельного элемента трассирования? В разделе 3 Термины и определения об этом элементе ничего не сказано. | Принято.  П.5.46 изъят из разрабатываемого документа как имеющий рекомендательное значение. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.47 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагаемая редакция:  5.47. Проектирование велосипедных и велопешеходных дорожек на территории городов и сельских населенных пунктов следует вести в соответствии с требованиями СП 42,13330, СП 396.1325800, вне территории населенных пунктов – в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52766 и ГОСТ 33150. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.47 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагаемая редакция:  5.47. Проектирование велосипедных и велопешеходных дорожек на территории городов и сельских населенных пунктов следует вести в соответствии с требованиями СП 42,13330, СП 396.1325800, вне территории населенных пунктов – в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52766 и ГОСТ 33150. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.48 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Исключить. Требование изложено в ГОСТ 33150 п.6.10. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.48 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Исключить. Требование изложено в ГОСТ 33150 п.6.10 | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.50 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Второй абзац – Предлагаемая редакция:  Тротуары и пешеходные дорожки вне территории населенных пунктов – в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52766 и ГОСТ 33150 | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.50 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Второй абзац – Предлагаемая редакция:  Тротуары и пешеходные дорожки вне территории населенных пунктов – в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52766 и ГОСТ 33150 | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.52 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Исключить. Требование п.5.52 входят в п.5.53 настоящего свода правил. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.52 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Исключить. Требование п.5.52 входят в п.5.53 настоящего свода правил. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.53 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | «ГОСТ Р 52765» Исключить из текста свода правил. Документ применялся для целей технического регламента до 01.09.2016. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.53 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | «ГОСТ Р 52765» Исключить из текста свода правил. Документ применялся для целей технического регламента до 01.09.2016 | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.54 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Следует исключить, т.к. расположение переходов в населенных пунктах регламентируется СП 42, о чем было сказано выше – п. 4.12 | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.54 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Пункт следует исключить.  Вопросы проектирования автомобильных дорог и городских улиц на территории населенных пунктов регламентированы СП 42 и СП 39. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»  п.5.61 | АО «ТомскНИПИнефть» к письму №3305/ф от 17.08.20 | Предлагаем дополнить: «На пролетных строениях мостов, расположенных на автомобильных дорогах нефтяных и газовых месторождений, при отсутствии регулярного пешеходного движения допускается не устраивать тротуары и служебные проходы» | Отклонено.  Требований к устройству пролетных строений в СП34 не предусмотрено. Такие требования даны в СП35.13330. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.66 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагаемая редакция:  5.66 Островки безопасности должны соответствовать требованиям и быть размещены в местах по ГОСТ 33151 и ГОСТ Р 52766.  В соответствии с ГОСТ Р 52289 | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.66 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагаемая редакция:  5.66 Островки безопасности должны соответствовать требованиям и быть размещены в местах по ГОСТ 33151 и ГОСТ Р 52766.  В соответствии с ГОСТ Р 52289 | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.68-5.71 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Не имеют отношения к теме СП 34. Исключить. | Принято частично.  Исключён п. 5.70. Применение регулируемого пешеходного перехода на автомобильной дороге возможно. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.68-5.71 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Пункты следует исключить.  Вопросы проектирования автомобильных дорог и городских улиц на территории населенных пунктов регламентированы СП 42 и СП 39. | Принято частично.  Исключён п. 5.70. Применение регулируемого пешеходного перехода на автомобильной дороге возможно. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.72 и п.5.73 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Заменить термины «Надземные и подземные пешеходные переходы» в соответствии с Изменением № 2 ГОСТ Р 52766 «Пешеходные переходы в разных уровнях с проезжей частью» | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.72 и п.5.73 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Заменить термины «Надземные и подземные пешеходные переходы» в соответствии с Изменением № 2 ГОСТ Р 52766 «Пешеходные переходы в разных уровнях с проезжей частью» | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.75 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Рекомендуется указать критерии определения длины остановочной площадки аналогично п. 6.23 СП 396.1325800.2018 в зависимости от интенсивности движения маршрутных транспортных средств | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.75 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Обосновать расстояние 2 м.  Согласно п. 6.16 СП 396.1325800.2018: «павильоны ожидания следует размещать на расстоянии не менее 3,0 м от края проезжей части до боковых стенок павильона, а при их отсутствии - до задней стенки павильона; в центральной части города и стесненных условиях - не менее 1,5 м».  ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования», п. 3.10.6 : «ближайшая грань автопавильона должна быть расположена не ближе 3 м от кромки остановочной площадки» | Принято.  Требования приняты по ГОСТ Р 52766. Дана ссылка. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.75 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Обосновать расстояние 2 м.  Согласно п. 6.16 СП 396.1325800.2018: «павильоны ожидания следует размещать на расстоянии не менее 3,0 м от края проезжей части до боковых стенок павильона, а при их отсутствии - до задней стенки павильона; в центральной части города и стесненных условиях - не менее 1,5 м».  ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования», п. 3.10.6 : «ближайшая грань автопавильона должна быть расположена не ближе 3 м от кромки остановочной площадки» | Принято.  Требования приняты по ГОСТ Р 52766. Дана ссылка. |
| Раздел 5 «Основные требования»,  п.5.78-5.80 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Пункты подраздела «Остановочные пункты» предлагается отнести в раздел 11 увязав с подразделом «Остановочные пункты маршрутных транспортных средств», исключив излишнюю (для СП34) информацию. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования»  п.5.81 | АО «ТомскНИПИнефть» к письму №3305/ф от 17.08.20 | Предлагаем дополнить: «Лестничные сходы у мостовых сооружений и труб, расположенных на автомобильных дорогах нефтяных и газовых месторождений, допускается не устраивать». | Отклонено.  Требований к устройству лестничных сходов в СП34 не предусмотрено. Такие требования даны в СП35.13330. |
| Раздел 5 «Основные требования» | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Бросается в глаза непропорционально много внимания наземным пешеходным переходам. Предлагается исключить мелкие детали, особенно для н.п. | Не принято.  Включены мелке детали, не учтённые в национальных и межгосударственных стандартах. Целесообразно исключить по мере переноса в ГОСТ и ГОСТ Р  Отсутствие требований приведёт к необходимости разрабатывать СТУ.  Отказ от этих деталей затруднит достижение целей, установленных абзацами 3, 4 и 5 пп. а) п. 8 Указа Президента РФ от 07.05.2018 № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" |
| Раздел 5 «Основные требования» | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Так как таблицей 5.7 предусмотрено устройство 3-х полосных дорог II кат. с реверсивным движением, в СП следует привести условия ее применения | Принято.  Введена ссылка на п.5.26 |
| Раздел 5 «Основные требования» | Руководитель секции «Цифровая трансформация, интеллектуальные транспортные системы» Научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги», д.т.н. В.Н. Бойков к письму б/н б/д | Подраздел «Трассирование с учетом ландшафта» не содержит ряд важных позиций, которые можно было бы ввести с целью повышения безопасности движения. Например, Немецкие нормы содержат условие, что «кривая в плане обязательно должна содержать участок круговой кривой, величина которой рассчитывается, как время реакции водителя, умноженная на расчетную скорость», то есть tV/3.6». Таким образом, можно избежать появления нежелательных закруглений типа «биклотоида» и «псевдобиклоида» при тангенциальном способе трассирования | Отклонено.  Актуализация требований к трассированию с учетом ландшафта требует глубокой проработки с в соответствующем НИР. |
| Раздел 5 «Основные требования» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | В разделе содержатся сведения о проектировании автомобильных дорог IV категории без ссылок на ГОСТ Р 58818-2020 «Дороги автомобильные с низкой интенсивностью движения. Проектирование, конструирование и расчет», отсутствуют требования к проектированию дорог V категории.  Рекомендуется дополнить ссылкой на нормы для дорог с НИД.  Предлагаемая редакция:  «Автомобильные дороги с НИД следует проектировать в соответствии с ГОСТ Р 58818.» | Принято.  Требование о проектировании дорог с НИД по ГОСТ 58818 введено в разрабатываемый документ. См. п. 4.2а. |
| Раздел 5 «Основные требования» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Заменить «Велосипедные дорожки» в соответствии с Изменением № 2 ГОСТ Р 52766 на «Велосипедные и велопешеходные дорожки» | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Раздел «Расчетные нагрузки» содержит информацию по нагрузкам только для расчёта дорожных одежд. Рекомендуется все сведения из него перенести в раздел 8 или дополнить нагрузками для расчёта искусственных сооружений и земляного полотна. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Заменить термин «Остановочные пункты» в соответствии с Изменением № 1 ГОСТ Р 52766 на «Остановочные пункты маршрутных транспортных средств» | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Вставить перед п. 5.74 настоящего свода правил.  Остановочные пункты маршрутных транспортных средств на дорогах и улицах должны размещаться в местах промежуточных остановок на маршруте следования в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52766 и ГОСТ 33062. | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования» | Союз дорожных проектных организаций «РОДОС» к письму б/н б/д | В целях системного изложения разделов 4 и 5 предлагаем использовать соответствующие положения, изложенные в прилагаемой статье С.А.Белякова «О взаимосвязи функциональной и технической классификаций автомобильных дорог» в журнале «Транспортная стратегия. XXI век» №44, 2020. | Отклонено.  Введение положений о функциональной классификации автомобильных дорог ведется в соответствии с ПНСТ “Автомобильные дороги общего пользования. Функциональная классификация автомобильных дорог” |
| Раздел 5 «Основные требования» | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Не очень понятен смысл выделения положения данного раздела с этим названием. Ведь аналогичные требования предыдущих разделов определяли условия трассирования дорог также с учётом ландшафта местности. К тому же в данном разделе о ландшафте местности практически ничего не говорится. | Отклонено.  Актуализация требований к трассированию с учетом ландшафта требует глубокой проработки с в соответствующем НИР. |
| Раздел 5 «Основные требования» | Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» к письму №640 от 28.07.2020 | Подраздел Расчетные нагрузки – По результатам контроля Северо-Западного регионального управления государственного надзора за период с 01.2015 по 07.2019 количество нарушений по перегрузу автотранспорта составляет:  Более 2%, но не более 10% перегруза – 35% нарушений;  Более 10%, но не более 20% перегруза – 16% нарушений;  Более 20%, но не более 50% перегруза – 21% нарушений.  Всего 72% нарушений, т.е. по дорогам С-3 72% транспорта идут с перегрузом.  Настала пора пересматривать расчетную нагрузку или менять принцип расчета конструкции дорожной одежды. Предложенные расчетные нагрузки дадут увеличение сбора штрафов, увеличение стоимости перевозок и уменьшение межремонтных периодов для дорожных конструкций. | Отклонено.  Расчетная нагрузка установлена ГОСТ 32960, ГОСТ Р 58818. Указанные стандарты разработаны в 2014 и 2020 году соответственно и отражают современный уровень. |
| Раздел 5 «Основные требования» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | В разделе содержатся сведения о проектировании автомобильных дорог IV категории без ссылок на ГОСТ Р 58818-2020 «Дороги автомобильные с низкой интенсивностью движения. Проектирование, конструирование и расчет», отсутствуют требования к проектированию дорог V категории.  Рекомендуется дополнить ссылкой на нормы для дорог с НИД.  Предлагаемая редакция:  «Автомобильные дороги с НИД следует проектировать в соответствии с ГОСТ Р 58818.» | Принято.  Требование о проектировании дорог с НИД по ГОСТ 58818 введено в разрабатываемый документ. См. п. 4.2а. |
| Раздел 5 «Основные требования» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Заменить «Велосипедные дорожки» в соответствии с Изменением № 2 ГОСТ Р 52766 на «Велосипедные и велопешеходные дорожки» | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Раздел «Расчетные нагрузки» содержит информацию по нагрузкам только для расчета дорожных одежд. Рекомендуется все сведения из него | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Заменить термин «Остановочные пункты» в соответствии с Изменением № 1 ГОСТ Р 52766 на «Остановочные пункты маршрутных транспортных средств» | Принято. |
| Раздел 5 «Основные требования» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Вставить перед п. 5.74 настоящего свода правил.  Остановочные пункты маршрутных транспортных средств на дорогах и улицах должны размещаться в местах промежуточных остановок на маршруте следования в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52766 и ГОСТ 33062. | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания», п.6.1 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается исключить второй абзац, повторяющий первое предложение. | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.2 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, вторую позицию перечисления следует исключить как не несущую конкретной информации; при этом не следует называть пользователями дороги пешеходов и велосипедистов, они, скорее, помеха пользователям.  Не ясно также, какие особые потребности надо учесть для транзитного и грузового движения?  В 3-й позиции исключить «существующих» - проектирование выполняется на перспективную интенсивность движения. | Принято частично.  Пешеходы и велосипедисты так же пользуются автомобильной дорогой – например, абзац 27 п. 7 ТР ТС 014/2011. Технический регламент Таможенного союза. Безопасность автомобильных дорог. Но не всех дорог, а в первую очередь обеспечивающих доступ к земельным участкам.  Слово «транзитное» удалено.  Потребностью грузового движения может быть увеличение радиусов закруглений исходя из ненормативного расчётного автомобиля.  Существующая интенсивность движения может превышать прогнозную, если проектируется альтернативный маршрут движения автомобилей более высокой категории. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.4 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Привести в соответствие с ГОСТ Р 58653-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Пересечения и примыкания. Технические требования» (п. 6.1.6 )  Предлагаемая редакция:  «Не допускается располагать пересечения и примыкания с внутренней стороны на кривых в плане радиусами менее 2000 м – на дорогах категорий I и II и с радиусами, как правило, менее 800 м – на дорогах категорий III, IV. Примыкания второстепенной дороги с внешней стороны кривой в плане допускается размещать, как правило, при радиусе круговой кривой не менее 600 м. Допускается уменьшать радиусы кривых в плане, на которых располагаются примыкания второстепенных дорог, при условии обеспечения видимости и на дорогах с низкой интенсивностью движения.» | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.4 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Предлагаю удалить п.6.4, т.к. он не совсем согласован с п.6.13 СП 34 и аналогичным пунктом 6.1.6 ГОСТ 58653.  6.13. Не допускается располагать пересечения и примыкания с внутренней стороны на кривых в плане радиусами менее 2000 м – на дорогах категорий I и II и с радиусами, как правило, менее 800 м – на дорогах категорий III, IV и V.  Примыкания второстепенной дороги с внешней стороны кривой в плане допускается размещать, как правило, при радиусе круговой кривой не менее 600 м | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.4 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Привести в соответствие с ГОСТ Р 58653-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Пересечения и примыкания. Технические требования» (п. 6.1.6 )  Предлагаемая редакция:  «Не допускается располагать пересечения и примыкания с внутренней стороны на кривых в плане радиусами менее 2000 м – на дорогах категорий I и II и с радиусами, как правило, менее 800 м – на дорогах категорий III, IV. Примыкания второстепенной дороги с внешней стороны кривой в плане допускается размещать, как правило, при радиусе круговой кривой не менее 600 м. Допускается уменьшать радиусы кривых в плане, на которых располагаются примыкания второстепенных дорог, при условии обеспечения видимости и на дорогах с низкой интенсивностью движения.» | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.6 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Очевидно, расстояния, кроме категории, зависят от функциональной принадлежности дороги. Предлагается разделить по классам:   * для магистральных дорог: IA-8 км, IБ -5 км, IB, II, III – 3 км; * для распределительных дорог: IБ, IB -3 км, II, III – 2км; * для местных: III – 0,6 км   Там же, требование последнего абзаца невыполнимо для указанных выше расстояний. Предлагается уточнить редакцию: дополнив: «При обосновании допускается уменьшение указанных расстояний до 1000 м между концом/началом ПСП соседних пересечений». | Принято частично.  Пункт удалён. В отношении пересечений в разных уровнях см. п. в разделе.  По пересечениям в одном уровне дана ссылка на ГОСТ Р 58653 |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.6 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Заменить слово «основанному» во втором абзаце на слово «основному» | Принято к сведению.  Пункт удалён. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.6 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Заменить слово «основанному» во втором абзаце на слово «основному» | Принято к сведению.  Пункт удалён. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания», п.6.8 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Третий и четвертый абзацы - По нашему мнению, не следует указывать возможность светофорное регулирования. Такой тип пересечения лишь может быть лишь допущен при капремонте. Предлагается исключить 2 последних абзаца, учитывая сделанную ссылку на ГОСТ 58653, где указан такой случай применения. Не следует также объединять требования по применению кольцевых пересечений, являющихся полноправным элементом дороги с временным светофорным регулированием при капитальном ремонте.  Однако считаем возможным устройство светофорного регулирования на второстепенных направлениях транспортных развязок в определенных случаях (например – в пригородных зонах, при пересечении въездов в н.п.) | Не принято.  Представляется правильным построить в этом документе иерархию целесообразности применения типов пересечений в одной уровне.  ГОСТ Р 58653 полностью этот вопрос не закрывает.  Свод правил является более общим документом.  Либо нужен методический документ с описанием методик оценки эффективности и выбора типа пересечений в одном уровне |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания», п.6.8 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | В предложении «Область применения пересечений и примыканий в одном уровне следует принимать по ГОСТ Р 58653, в отношении кольцевых пересечений – по соответствующему нормативно-техническому документу.» необходимо указать по какому нормативно-техническому документу. | Не принято. В настоящее время это ПНСТ-271, ссылки на ПНСТ не допускаются. Постараемся дать ссылку как на пункт в библиографии, если редакторы пропустят. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.10 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается исключить последний абзац: установка знаков – отдельная тема, которая не относится к СП 34 и является вторичной после разработки планировки пересечения (хотя и подразумевается). Кроме того, равнозначные пересечения в одном уровне (без знаков приоритета) невозможны в принципе при проектировании загородных дорог.  Последний абзац предлагается в следующей редакции: «Светофорное регулирование на пересечении в одном уровне может быть допущено только в случае капитального ремонта при соответствующем обосновании» | Не принято.  Все такие виды пересечений допускаются Правилами дорожного движения, и от организации движения зависят требования к определению видимости.  Это даёт проектировщику возможность манёвра в стеснённых условиях. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.11 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует исключить 2-е предложение: полагаем, по условиям обзорности не следует считать оптимальным угол 90°. Кроме этого, при проектировании, как правило, приходится вписываться в существующие условия, что в допустимых пределах учитывается первым предложением. | Не принято.    Рисунок 1 - Ограничения обзора с места водителя автомобиля вследствие конструкции транспортного средства |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.12 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует уточнить редакцию, исключив слова «…или примыкания» т.к. речь о смещенном пересечении; при этом следует пояснить конфигурацию и ограничения применения смещенного пересечения (имея в виду, что при малой длине участка перестроения может быть не менее опасная ситуация, чем при неблагоприятном угле пересечения). | Принято частично.  Дана ссылка на ГОСТ Р 58653-2019 |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.13 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Т.к. 1-е предложение повторяет п.6.4, предлагается сослаться на этот пункт; при этом следует учитывать, что выполнение указанного требования маловыполнимо, тем более при реконструкции. Во 2-м и 3-м предложениях слово «второстепенной» излишне. В 3-м предложении не ясно, до каких значений допускается уменьшать радиусы; обеспечение видимости – обязательно, не ясно, как оно может быть условием? Вероятно, это можно отнести к капремонтам? А также, учитывая общий подход к редакции СП, не следует упоминать V кат. и дороги с низкой интенсивностью.  Здесь же было бы логичным указать условия размещения пересечения на выпуклых кривых. | Принято частично.  п. 6.4 удалён и пункты объединены  дороги V кат. и с низкой интенсивностью исключены |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.13 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Исключить дублирование с учётом замечаний по п. 6.4 | Принято |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.13 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Исключить дублирование с учётом замечаний по п. 6.4 | Принято |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.14 | Ассоциация «Объединение генподрядчиков в строительстве» к письму АШ-758 от 26.06.2020 | Вернуть пункт из предыдущей редакции | Не принято.  Нет обоснования необходимости переработки текста п.6.14. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.15 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Приведенные параметры не в полной мере соответствуют ГОСТ Р 58653, на который сделана ссылка в 6.14. | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.15, п.6.17, 6.75 и т.д. | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Здесь и везде в тексте СП исключить требования к дорогам V категории, так как эти дороги относятся к а.д. с НИД и проектируются по специальным нормам ГОСТ Р 58818 | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.15, п.6.17, 6.75 и т.д. | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Здесь и везде в тексте СП исключить требования к дорогам V категории, так как эти дороги относятся к а.д. с НИД и проектируются по специальным нормам ГОСТ Р 58818 | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.17 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, во 2-м абзаце следует уточнить, к чему относится требование об обеспечении уклона 5‰ (предлагается унифицировать с требованием о 4 ‰ в п.5.36); очевидно, имеется в виду площадь в пределах закруглений, сопрягающих съезды с основной дорогой (приведенное требование не может относиться к участкам полос торможения и разгона, которые имеют уклоны проезжей части).  В табл. 6.2 уклоны нормируются по разрешенной скорости, что не вяжется с остальными положениями СП, оперирующем расчетными скоростями; учитывая ссылку на ГОСТ Р 58653, предлагается исключить текст после 1-го абзаца, или заменить разрешенные скорости на расчетные (убрав при этом деление по категориям), или указать только традиционные 40‰; | Принято частично.  Границы области нормирования указан - от начала полос торможения и до завершения полос разгона, а при их отсутствии от точек начала закруглений, сопрягающих проезжие части пересекающихся дорог.  Таблица заменена ссылкой |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  Т.6.2 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Уклоны нормируются по разрешенной скорости, что не вяжется с остальными положениями СП, оперирующем расчетными скоростями; учитывая ссылку на ГОСТ р 58653, предлагается исключить текст после 1-го абзаца, или заменить разрешенные скорости на расчетные (убрав при этом деление по категориям), или указать только традиционные 40‰ | Принято.  Таблица заменена ссылкой |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.20 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Сделана ссылка на ГОСТ Р 58653-2019. Следовательно, по нашему мнению, нет необходимости дублировать текст из этого документа (тем более, без иллюстраций, имеющихся в стандарте, приведенные положения малоинформативны). При этом, было бы очень полезно указать порядок назначения расстояний от примыканий второстепенной дороги до разворотов на главной – этой информации нет в стандарте; | Принято частично.  Порядок назначения расстояний от примыканий второстепенной дороги до разворотов на главной – расчётная величина, нужен ОДМ или аналогичный документ |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.21 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, не следует ссылаться на меняющиеся ПДД; кроме этого, приоритет не влияют на планировку пересечения. | Не принято.  Приоритет движения влияет на методику оценки расстояния видимости |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.21 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Не закончено предложение. | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.22 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-5458/2020 от 25.05.2020 | Пункт 6.22 отсутствует в ПП РФ № 1521.  Отступление:  «Отступление от требований п.6.22 и недостаточность требований в части устройства переходно-скоростных полос на съездах - несоответствие параметров плана трассы и максимального продольного уклона на съездах.»  Предлагаемые в СТУ решения - ограничение расчётной скорости движения и соответствующее снижение разрешённой скорости движения с установкой необходимых дорожных знаков. | Отклонено.  Замечание не относится к тексту документа |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.23 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, указанная ширина 2 м противоречит таблице 4.5. Очевидно, следует принять 1,9 м. | Отклонено.  На кривых в плане траектория несколько шире, поэтому принимается 2,0 м. Такая общепринятая практика во всех странах. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.25, 6.28, 6.34-6.37, 6.42, 6.46, 6.49, 6.50 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается исключить | Отклонено.  Указанные пункты описывают геометрические параметры. Можно исключить после замены ПНСТ на ГОСТ, дав ссылку.  Отсутствие требований приведёт к необходимости разрабатывать СТУ |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.31 и п.6.32 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует указать конкретные значения ширин, а также допустимых радиусов на въездах и выездах; | Отклонено.  Ширины въездов и выездов кольцевых пересечений необходимо определять моделированием траектории проезда в зависимости от принятого расчётного автомобиля и радиусов траектории, что осуществляется в т.ч. и на свободном или малобюджетном ПО |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.31 и п.6.32 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Необходимо дать конкретные значения ширин съездов. | Не принято.  Ширины въездов и выездов кольцевых пересечений необходимо определять моделированием траектории проезда в зависимости от принятого расчётного автомобиля и радиусов траектории, что осуществляется в т.ч. и на свободном или малобюджетном ПО  Отсутствие требований приведёт к необходимости разрабатывать СТУ |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.33 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Второй абзац - По нашему мнению, допустимая величина отклонения должна зависеть от диаметра кольца; | Не принято.  В настоящее время такой закономерности не выявлено |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.36 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму 3-23-5458/2020 от 25.05.2020 | Пункт 6.36 отсутствует в ПП РФ № 1521. | Не принято.  Замечание не относится к тексту документа |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.36а | АО «СМАРТС»  к письму №1-505 от 14.08.2019 | Изложить первый абзац в следующей редакции:  «ЛКС ТМК«Линейно-кабельные сооружения транспортной многоканальной коммуникации допускается прокладывать в обочине автомобильных дорог и в искусственных сооружениях при соблюдении следующих основных условий:…» | Принято.  Новый п. 6.85 |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.40 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует ограничиться указанием о необходимости мероприятий по снижению скорости на подходах к кольцевому пересечению. | Не принято.  Без указания условий экспертиза может потребовать таких мероприятий в любом месте |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.41 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует ограничиться первым предложением. | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.42 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Исключить | Не принято.  Данный пункт определяет геометрические параметры правоповоротной полосы, его исключение приведёт к необходимости разработки СТУ |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.43 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует ограничиться первым предложением. | Не принято.  Данный пункт определяет геометрические параметры правоповоротной полосы, его исключение приведёт к необходимости разработки СТУ |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.44 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, второе предложение относится к области эксплуатации существующих дорог. Ведь при проектировании не скорость назначается по видимости, а необходимая видимость по расчетной скорости. | Не принято.  Это инструмент повышения гибкости работы проектировщика – возможность привести разрешённую скорость к фактически имеющемуся расстоянию видимости. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.47 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается исключить последнее предложение, учитывая, что двускатный профиль – неосновное решение | Не принято.  Данный пункт определяет геометрические параметры правоповоротной полосы, его исключение приведёт к необходимости разработки СТУ |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.51 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается несколько изменить редакцию, указав: «Допускается устройство кольцевых пересечений со спиральными полосами движения. (Показаны в Приложении №…)».  Последующие положения перенести в приложения. | Принято частично.  Изменена редакция пункта. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.55 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается не меняя сути несколько упростить редакцию:  «Пересечения и примыкания в разных уровнях (транспортные развязки) следует проектировать на:  - автомобильных дорогах категорий IА и IБ - с автомобильными дорогами всех функциональных классов и категорий;  - автомобильных дорогах категории IВ:…», далее – по тексту;  По нашему мнению, следует уточнить требования п. 6.55, с учетом области применения кольцевых пересечений: в частности, кольцевые пересечения могут устраиваться на немагистральных дорогах кат. IВ на пересечениях с дорогами с большей чем 1 тыс. интенсивностью движения. | Принято частично.   * Редакция п.6.55 упрощена в соответствии с предложениями рецензента;   П.6.55 не распространяется на кольцевые пересечения. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.55 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Выделить подпункты:  6.55. Пересечения и примыкания в разных уровнях (транспортные развязки) следует проектировать на:  - Основных и второстепенных магистральных автомобильных дорогах категорий IА и IБ, основных распределительных автомобильных дорогах категорий IБ - с автомобильными дорогами всех функциональных классов и категорий;  - второстепенных магистральных автомобильных дорогах категории IВ и основных распределительных автомобильных дорогах категории IВ:  1) с дорогами, расчетная интенсивность движения на которых превышает 1000 ед./сут. при числе полос движения 4 на дороге категории IВ;  2) с автомобильными дорогами всех категорий при количестве полос движения на дороге категории IВ шесть и более;  - магистральных дорогах категорий II и III - между собой и с распределительными автомобильными дорогами категорий II и III при суммарной расчетной интенсивности движения более 12000 ед./сут. | Принято к сведению  П.6.55 отредактирован в соответствии с замечаниями ООО «Институт Стройпроект» |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.57 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Исправить «… в приложении И» | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.59 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Для исключения повторов, предлагается сделать ссылку на п.6.6; | Принято к сведению.  П. 6.6 исключён. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.60 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, здесь следует указать критерий необходимости устройства распределительной проезжей части: «При расположении пересечений на меньшем расстоянии (имеется в виду 1000 м), пересечения следует объединять устройством распределительных проезжих частей. Это же относится к расположению объектов сервиса (АЗС, площадок отдыха) вблизи развязок»; | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.66 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует уточнить редакцию: очевидно, количество полос на съезде (2 или более) именно зависит от интенсивности: «…следует проектировать с двумя и более полосами движения, в зависимости от интенсивности движения по ним…» (хотя вряд ли на практике возможен 3-х полосный съезд). | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.68 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует увеличить ширину краевых полос до 0,75 м – по аналогии с RAA, указав при этом, что их дорожная одежда устраивается по типу проезжей части съезда, а также исключить слова «…не имеющих в своем составе барьерных ограждений» (учитывая второе предложение). | Принято частично.  В части увеличения ширины укрепленной обочины - принято.  В части качающейся устройства дорожной одежды – принято.  В части касающейся барьерных ограждений – не принято, поскольку имеется противоречие с ГОСТ 52289-2019. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  Т.6.3, Т.6.7, Т.6.10 | «ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Привести расчетную скорость в соответствие с табл. 5.1 | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.71 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Следует уточнить ссылку: вероятно 5.3 и 5.4? Причем, только для профилей | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.71 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Указанные таблицы не соответствуют нормам проектирования пересечений и примыканий приведенных в таблицах 3 и 14 ГОСТ 58653-2019. | Отклонено.  П.6.71 устанавливает требования к проектированию съездов транспортных развязок. ГОСТ 58653-2019 распространяется на проектирование пересечений в одном уровне. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.72 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Следует уточнить ссылку: вероятно п.5.8? | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.72 | «ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагаемая редакция:  «... следует принимать в соответствии с п.5.8.» | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.72 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | «…Наименьшие длины переходных кривых следует принимать в соответствии с п.5.8.»  Положение о допустимости сопряжения кривых в плане без устройства переходных кривых при соотношении их радиусов не более 1,3 создаёт предпосылки для замены переходных кривых коробовыми кривыми. Это может создать существенные угрозы безопасности и удобству движения, т.к. при данном соотношении радиусов, но без требований к соотношению длин соответствующих им дуг кривых, общая закономерность кривизны элементов транспортных развязок будет не предсказуема. | Отклонено.  Учитывая, что движение автомобиля происходит по самостоятельной траектории, серьезных угроз безопасности норма о допустимости сопряжения кривых в плане без устройства переходных кривых (при соотношении их радиусов не более 1,3) не создает. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.72 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагаемая редакция:  «... следует принимать в соответствии с п.5.8.» | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.73 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Увязать с 6.71 | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.75 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Последний абзац - Для проверки видимости на кривой в плане на съезде предлагается дополнить формулой (2) из ПНСТ 270;  Предлагается также несколько изменить редакцию последнего абзаца перед примечаниями: «В зоне транспортных развязок не допускается устройство АЗС, стоянок автомобилей, автобусных остановок и других объектов, ограничивающих видимость или влияющих на режимы движения». | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.79 и п.6.83 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | В пунктах 6.79, 6.83 используются списки. При такой плотности текста они очень тяжело воспринимаются.  Необходимо в списках установить соответствующие маркеры. | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  Т.6.7 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Согласно таблице 5.1 максимальная скорость 140км/ч | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  Т.6.10 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Непонятно из каких соображения в соответствии с данной таблицей необходимо предусматривать участок торможения даже в том случае, когда при соотношении расчетной скорости движения основного направления и расчетной скорости движения на съезде предпосылок для реализации такого режима движения нет. | Отклонено.  Наименьшая длина ограничена длиной участка маневрирования. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.85 | АО «Гипросвязь»  к письму №01-688 от 15.07.2020 | Первая редакция проекта разрешает прокладку линейно-кабельных сооружений транспортной многоканальной коммуникации (ЛКС ТМК) в обочинах только вновь строящихся или реконструируемых участков автомобильных дорог. Предлагаемой редакцией СП прокладка ЛКС ТМК в эксплуатируемых автомобильных дорогах по прежнему запрещена, что приводит к необходимости разработки дорогостоящих Специальных технических условий (СТУ), которые должны быть согласованы Минстроем России для каждого участка эксплуатируемой автодороги. Сроки разработки СТУ непрогнозируемы, что непредсказуемо увеличивает сроки и стоимость строительства.  Предлагаемая редакция СП делает прокладку ЛКС ТМК чрезмерно дорогой и продолжительной.  Поскольку реконструкция и строительство автодорог проводится на их отдельных участках, то и строительство ЛКС ТМК возможно только отдельными, не связанными друг с другом участками, которые невозможно объединить в единый линейный объект и построить на ее основе линию связи. В свою очередь для организации линии связи или электроснабжения должны быть не отдельные отрезки ЛКСлинейно-кабельных сооружений, построенные в обочинах вновь строящихся или реконструируемых участках автодорог, а единое (неразрывное) линейно-кабельное сооружение по всей длине автодороги.  Для устранения административного барьера необходимо ввести в СП возможность прокладки ЛКС ТМК в действующих (эксплуатируемых) автомобильных дорогах (их обочинах), что позволит создавать инфраструктуру связи сразу вдоль всей протяженности автомобильной дороги. Кроме того, данный пункт имеет ряд неточностей, которые целесообразно исправить.  Предлагается изложить пункт в следующей редакции:  «Линейно-кабельные сооружения транспортной многоканальной коммуникации допускается прокладывать в обочине автомобильных дорог при соблюдении следующих основных условий:  - прокладку ЛКС ТМК следует осуществлять в границе обочины автомобильной дороги на расстоянии не менее 50 см от края проезжей части, при этом расстояние от края насыпи должно быть не менее 50 см;  - глубина траншеи для прокладки ЛКС ТМК от поверхности автомобильной дороги до низа линейно-кабельного сооружения, уложенного в траншею, не должна нарушать целостность слоев дорожной одежды, обеспечивающих водно-тепловой режим работы дорожной конструкции в целом. Глубина от верха ЛКС ТМК до поверхности дороги должна быть не менее 40 см;  - ширина траншеи для укладки линейно-кабельного сооружения должна быть не более 15 см;  - при уменьшении ширины обочины автомобильной дороги трасса прокладки ЛКС ТМК смещается в сторону проезжей части, а при отсутствии обочины автомобильной дороги при технико-экономическом обосновании – на проезжую часть;  - смотровые устройства (колодцы) для ЛКС ТМК следует располагать в пределах обочины дороги, не создавая препятствий для проведения работ по содержанию дороги, крышка смотрового устройства должна выдерживать нагрузку не менее 12т от проезда автомобильного транспорта и дорожной техники;  - восстановление траншеи следует производить методом обратной засыпки с последующим уплотнением до требуемых нормами плотности и прочности;  - проектная документация на строительство ЛКС ТМК должна учитывать положение по организации строительства СП 48.13330 и [4];  - трасса ЛКС ТМК со смотровыми колодцами должна быть оснащена электронными маркерами для указания о ее местоположении в теле автомобильной дорог.» | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания»,  п.6.87 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует исключить уже неактуальное требование в последнем абзаце | Отклонено.  Данное требование сохраняет актуальность. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания», Т.6.6 и Т.6.9 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует исключить данные для недопустимых при проектировании уровней E, F | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания», Т.6.7 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует уточнить расчетную скорость (д.б. 140), учитывая табл.5.1 | Принято. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания», п.6.103-6.106 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следуеследует перенести пункты в подраздел Пересечения и примыкания в разных уровнях. | Отклонено.  Участки переплетения транспортных потоков могут устраиваться за пределами пересечений в разных уровнях. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания» | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | В подразделе Переходно-скоростные полосы приведены данные по ПСП на развязках. Но ПСП на дорогах II-III кат., на АЗС и ПО, на автобусных остановках видимо должны отличаться по длине (на а.о. начальная/конечная скорости =0, на пересечениях в одном уровне скорость также близка к 0, а интенсивность заметно меньшая, чем в таблицах 6.6, а, следовательно, не требуется участок ожидания интервала). Подраздел следует дополнить | Отклонено.  Начальные и конечные скорости движения на подъезде к объектам сервиса не могут быть равными нулевым значениям. В табл.6.7 и табл.6.10 представлены значения длин ПСП с учетом расчетной скорости на въезде/выезде к объекту сервиса – 30 км/ч. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания» | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует сократить подраздел (кольцевым пересечениям посвящено 7 стр., тогда как развязкам – лишь 4 стр.; даже основные положения раздела 5 без велопешедорожек – насчитывают только 13 стр.); Предлагается, в частности, исключить пункты 6.34, 6.35, 6.36, 6.42, 6.46, 6.49-6.54, учитывая наличие этой информации в ПНСТ 271-2018 (или перенести в приложения)  Однако, при этом следует дополнить подраздел, указать в каких случаях целесообразно применение колец: кроме значительного левоповоротного движения, это места изменения количества полос проезжей части, или других параметров дороги, начало городской черты, невозможность обеспечения видимости для обычных пересечений в 1 уровне, пересечение с более чем 4 лучами и т.д);  Следует указать область применения кольцевых пересечений по функциональным классам и категориям дорог, а также по максимально допустимой пропускной способности.  По нашему мнению, следует привести ширины кольцевой проезжей части с 1–2 полосами для различных диаметров колец, приняв заведомо определенные расчетные автомобили, учитывая область применения – дороги общего пользования IB – IV кат.  Следует исключить/ максимально ограничить обращение к расчетным автомобилям при проектировании. | Отклонено.  Пересечения в разных уровнях проектируются с опорой на требования к плану трассы и пересечениям в одном уровне. Если дополнить подраздел «Пересечения в разных уровнях» материалами из приложений, объём будет не меньше. При сокращении объёма положений по кольцевым пересечениям придутся существенно чаще разрабатывать СТУ. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания» | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Следует привести ширины кольцевой проезжей части с 1–2 полосами для различных диаметров колец, приняв заведомо определенные расчетные автомобили, учитывая область применения – дороги общего пользования IB – IV кат | Отклонено.  Указание строго определённых ширин проезжих частей нецелесообразно. На многих дорогах отсутствует систематическое движение грузовых автомобилей большой длины и сочленённых автобусов, что позволяет уменьшать ширины проезжей части. Предлагаемая таблица зависит от многих параметров и определение оптимальной ширины как раз и является работой проектировщика. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания» | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | В подразделе следует указать предельные интенсивности движения для кольцевых пересечений (в увязке с указанной в п.6.55 интенсивностью 12 тыс. на пересечении дорог II и III кат) | Отклонено.  Для кольцевых пересечений соотношение интенсивности движения по кольцевой проезжей части и на въезд необходимо рассматривать отдельно для каждого въезда на кольцо, универсальных цифр нет. Пропускная способность кольцевого пересечения может быть увеличена правоповоротной полосой, а при трёхсторонним кольцевом пересечении – полосой прямого проезда со стороны, где отсутствует примыкание подхода. Ориентировочные цифра приведены в ПНСТ-271 для кольцевых пересечений со спиральными полосами движения как рекомендательное приложение и в ОДМ 218.2.071-2016. |
| Раздел 6 «Пересечения и примыкания» | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Положения пунктов раздела «Требования к проектированию участков переплетения транспортных потоков» практически не содержат требований к проектированию участков переплетения транспортных потоков. | Отклонено.  Замечание не содержит содержательной части. |
| Раздел 7 |  |  |  |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.4 | Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» к письму №640 от 28.07.2020 | Заменить термин «вечномерзлых» на «многолетнемерзлых» | Принято.  Термин «вечномерзлых» замененен на «многолетнемерзлых» |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.4, п.7.21, п.7.44 и п.7.58 | ООО «Тенсар Инновэйтив Солюшнз» к письму №148225 от 28.07.2020 | Добавить «стабилизирующих» в перечень прослоек для применения | Отклонено.  т.к. не ясен материал прослоек и что они стабилизируют |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.6 | Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» к письму №640 от 28.07.2020 | Дополнить «ГОСТ 25100 и ГОСТ 33063», исключить скобки в «…(глинистые грунты)…» | Принято.  . ГОСТ 33063 включен в п.7.6 и исключено «(глинистые грунты)», т.к. речь идет вообще о возможном составе грнта рабочего слоя, и он может быть различным и не только глинистым |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.7 | Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» к письму №640 от 28.07.2020 | Исключить из перечня «чернозем» - это вид почвы, а не грунт. Дополнить «… и другие, обладающие нестабильными физическими свойствами» | Принято  «Чернозем» исключен из перечня и добавлено «… и другие, обладающие нестабильными физическими свойствами» |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.8 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Опечатка: ГОСТ 33063-2014 в тексте употребить без года утверждения. | Принято. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», Т.7.2 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - кафедра АДАОиФ ИППС РУТ (МИИТ) к письму №640 от 28.07.2020 | Таблицу следует привести в соответствие с таблицами В.6 и В.7.  Предлагается требования к наименьшему возвышению поверхности согласовать с морозоустойчивостью грунтов рабочего слоя в следующей редакции:   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | Грунт рабочего слоя | Наименьшее возвышение поверхности покрытия, м, в пределах дорожно-климатических зон | | | | | II | III | IV | V | | Песок мелкий с содержанием частиц мельче 0,05 мм до 5%; супесь легка крупная, супесь легкая | 1,1  0,9 | 0,9  0,7 | 0,75  0,55 | 0,5  0,3 | | Песок мелкий с содержанием частиц мельче 0,05 мм до 8% | 1,5  1,2 | 1,2  1,0 | 1,1  0,8 | 0,8  05 | | Суглинок легкий, суглинок тяжелый, глины | 2,2  1,6 | 1,8  1,4 | 1,5  1,1 | 1,1  0,8 | | Песок мелкий с содержанием частиц мельче 0,05 мм до 15%; супесь тяжелая пылеватая, суглинок легкий пылеватый, суглинок тяжелый пылеватый, песок пылеватый, супесь пылеватая | 2,4  1,8 | 2,1  1,5 | 1,8  1,3 | 1,2  0,8 |   В действующей таблице требования к возвышению поверхности покрытия над грунтовыми и поверхностными водами для грунтов рабочего слоя не соответствуют степени устойчивости этих грунтов по отношению к воздействию влаги и температуры. Так требования к сильно- и чрезмернопучинистыми грунтам (песок пылеватый, супесь пылеватая, песок мелкий) существенно менее строгие чем требования к пучинистым грунтам. | Отклонено.  т.к. приведенная таблица 7.1, определяющая «Наименьшее возвышение поверхности покрытия, м, в пределах дорожно-климатических зон» учитывает не только способность грунта к можозному пучению, но и способность к миграции пленочной влаги из зоны увлажнения в зону промерзания |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.12 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | В п. 7.12 применено выражение «крутизной менее …», в то же время далее по тексту в п. 7.27, 7.47 и др. применен более однозначная и удачная фраза «круче» или «положе» . | Принято.  п.7.12 записан Возвышение поверхности покрытия на участках насыпей, сооружаемых с откосами круче, чем 1:1,5 бермами, при необходимости следует уточнять на основе расчета |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.12 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Уточнение редакции «Отметка оси поверхности покрытия…» | Принято. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.12 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | В п. 7.12 применено выражение «крутизной менее …», в то же время далее по тексту в п. 7.27, 7.47 и др. применен более однозначная и удачная фраза «круче» или «положе» . | Принято.  п.7.12 записан Возвышение поверхности покрытия на участках насыпей, сооружаемых с откосами круче, чем 1:1,5 бермами, при необходимости следует уточнять на основе расчета |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.13 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Уточнение редакции: «Отметка поверхности…» | Принято. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.15 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Указана глубина рабочего слоя от поверхности покрытия. Для дорог высоких категорий дорог (III и выше) толщина дорожных одежд может превышать как 0,8, так и 1,0 м, т.е. данное условье соблюдать будет невозможно, в то же время, оно является весьма важным для обеспечения работы дорожных одежд.  Для удовлетворительной работы дорожной одежды толщину рабочего слоя целесообразно указывать от низа конструкции дорожной одежды, например, не менее 30 см. | Принято.  Для дорог высоких категорий (III и выше), при толщине дорожных одежд 0,8-1,0 м и более, мощность рабочего слоя назначается с учетом, чтобы расстояние от низа конструкции дорожной одежды до земляного полотна было не менее 0,5 м. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.15 | «СОЮЗДОРСТРОЙ» - кафедра АДАОиФ ИППС РУТ (МИИТ) к письму №640 от 28.07.2020 | Предлагается следующая редакция:  Рабочий слой на глубину 1,2 м от поверхности цементобетонных и на глубину 1 м асфальтобетонных покрытий в дорожно-климатической зоне II и на 1 и 0,8м соответственно в дорожно-климатической зоне III должен состоять из непучинистых или слабопучинистых грунтов. При использовании в пределах рабочего слоя грунтов групп III-V по пучинистости (таблицы В.6 и В.7 приложения В) при назначении конструкции дорожной одежды величину морозного пучения проверяют расчетом по результатам испытаний. Для дорог в зонах II и III при глубине промерзания дорожной конструкции до 1,5 м допускается величину морозного пучения определять по таблице В.8 приложения В.  Используемый в настоящее время термин «2/3 глубины промерзания» не дает четкого понимания величины толщины слоя, к которому необходимо применить расчет. Если речь идет о 2/3 глубины промерзания конструкции, то это тождественно термину «рабочий слой», если о глубине промерзания грунта по картам изолиний, то тогда эта толщина будет почти на 40% меньше толщины рабочего слоя (ОДН 218.046-01). В табл.В.8 даны значения морозного пучения при промерзании при различных схемах увлажнения, т.е. дорожной конструкции (хотя это прямо не прописано). | Принято.  Редакция п. 7.15 изменена |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.15 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Указана глубина рабочего слоя от поверхности покрытия. Для дорог высоких категорий дорог (III и выше) толщина дорожных одежд может превышать как 0,8, так и 1,0 м, т.е. данное условье соблюдать будет невозможно, в то же время, оно является весьма важным для обеспечения работы дорожных одежд.  Для удовлетворительной работы дорожной одежды толщину рабочего слоя целесообразно указывать от низа конструкции дорожной одежды, например, не менее 30 см. | Принято.  Для дорог высоких категорий (III и выше), при толщине дорожных одежд 0,8-1,0 м и более, мощность рабочего слоя назначается с учетом, чтобы расстояние от низа конструкции дорожной одежды до земляного полотна было не менее 0,5 м. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.16 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Уточнение редакции «…многолетней мерзлоты…» | Принято. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», Т.7.3 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - кафедра АДАОиФ ИППС РУТ (МИИТ) к письму №640 от 28.07.2020 | Заменить в «Элементы земляного полотна»: «Рабочий слой» на «Верхняя часть насыпи»  Величина рабочего слоя не ограничивается 1,5 м, а варьируется в зависимости от глубины промерзания конструкции и, как правило, для восточных регионов России существенно превышает эту величину. Отметим, что в научных публикация Н.Я. Хархуты и Ю.М. Васильева, которые внесли определяющий вклад в разработку этой таблицы (исследования Ленинградского филиала Союздорнии и ХАДИ) использован термин «верхняя часть насыпи».  Повысить требование к коэффициенту уплотнения грунта рабочего слоя земляного полотна, при устройстве дорожной одежды капитального типа IV и V ДКЗ, до уровня требований II и III ДКЗ.  Возможности современной уплотняющей техники позволяют достигать величину коэффициента уплотнения до 1,0-0,98 и выше. Фактически требование повышения плотности IV и V ДКЗ уже имеется в п.7.18, но оно не оформлено конкретными значениями. | Отклонено.  Не учтено, т.к. рабочий слой устраивается не только в верхней части насыпи, а и в выемке.  Не учтено, т.к. нормы указывают лишь достаточную степень уплотнения грунтов и не препятствуют их превышению. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.21 | ООО «НПК СЛАВРОС» к письму №128 от 25.06.2020 | Четвертый абзац, после слов: «…или капилляропрерывающих прослоек из нетканого геотекстиля и геокомпозитов *дополнить:* «по ГОСТ Р 56419-2015». | Принято. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.23 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Уточнение редакции начала пункта: «Для устройства насыпей ниже границы рабочего слоя разрешается применять без ограничений грунты и отходы … с учетом санитарных и экологических требований…» | Принято. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.25 | ООО «НПК СЛАВРОС» к письму №128 от 25.06.2020 | Дополнить: «При расчете индивидуальных решений, а также индивидуальных привязок типовых решений (7.4) следует использовать требуемый коэффициент устойчивости (Ктр), рассчитываемый по формуле:  К\_тр=(К\_н\*n\_c\*n\_0)/m\_0  где. Кн – коэффициент надежности по назначению сооружения;  nc – коэффициент сочетания нагрузок;  n0 – коэффициент перегрузки;  m0 – коэффициент условий работы, учитывающий особенности расчетных схем и методов расчета.  Рекомендуемое используемое значение при расчете Ктр = 1,3».  Данный параметр взят из «Пособия по проектированию земляного полотна автомобильных дорог на слабых грунтах» (к СНиП 2.05.2-85). | Принято частично.  Первое предложение не учтено, т.к. многообразие вариантов конструктивных решений при индивидуалном проектировании не позволяет обобщить их одним и тем же коэффициентом надежности |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.27 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Второе предложение: «На участках ценных земель допускается…» - следует уточнить, что понимается под ценными землями. Видимо, это не только «ценные сельскохозяйственные угодья» (п.3.39). | Принято частично.  Второе предложение учтено. На участках земель, имеющих большую народнохозяйственную ценность, а также в условиях плотной городской застройки допускается увеличение крутизны откосов до предельных значений, приведенных в таблице 7.3, с разработкой мероприятий по обеспечению безопасности движения (устройство ограждений и др.). |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.28 | ООО «НПК СЛАВРОС» к письму №128 от 25.06.2020 | После слов: «При применении более капитальных методов укрепления, например с использованием геосинтетических материалов (геоматов, георешеток, геосеток или геотекстилей), крутизна может быть увеличена при соответствующем обосновании *дополнить:* согласно расчетным методикам ОДМ 218.2.078-2016». И дополнить: «Возможно использование дополнительного крепления откоса методом гидропосева». | Принято частично.  Ни один вид поверхностного укрепления откоса от размыва не влияет на общую его устойчивость. Дана новая редакция.: Крутизна откосов насыпей, приведенная в 7.26 и 7.27 предполагает возможность их укрепление методом травосеяния или одерновки, а также применении более капитальных методов укрепления, например с использованием геосинтетических материалов (геоматов, георешеток, геосеток или геотекстилей). крутизна может быть увеличена при соответствующем обосновании. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.30 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Дополнить редакцию «…на расчетную нагрузку АК в соответствии с ТЗ…» | Отклонено.  т.к. не ясно, в связи с чем следует учитывать расчетную нагрузку АК |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.32 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Дополнить редакцию: «…допускается принимать по таблице 14 приложения В. Уточнение коэффициента относительного уплотнения проводится при разработке дополнительных карьеров песчаного грунта относительно ПОС». | Отклонено.  Неясно, куда следует поместить текст. Дополнение п.7.32 в предлагаемой рецензентом редакции приведет к нарушению логики изложения текста. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.33 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Исключить последний абзац пункта – повтор 1 абзаца. | Принято. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.37 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Уточнение редакции. Дополнить: «… ускорение консолидации грунтов повышенной влажности (вертикальные и горизонтальные дренажи)». | Не принято.  т.к. в п.3.37 речь не идет о насыпях из переувлажненных грунтов.. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.38 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается дополнить следующим положением:  «На откосах выемок в нескальных грунтах крутизной 1:2 и круче, и высотой более 6,0 м, следует предусматривать устройство полок в целях придания дополнительной устойчивости откосам и обеспечения их обслуживания и ремонта. Полки следует располагать параллельно бровке дороги на высоте как правило половины наибольшей высоты откоса, но не более 6,0 м. При большей высоте откоса следует предусматривать устройство дополнительных полок на равном расстоянии между ними по высоте.  Следует учитывать возможность доступа на полки техники в целях обслуживания откосов (обкашивание, ремонт), для чего ширину полок следует назначать не менее 3,0 м». | Принято.  п.7.38 дополнен |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.38 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Следует указать рекомендуемую высоту расположения полки или уточнить способ ее вычисления. | Принято.  п.7.38 дополнен. При большей высоте откоса следует предусматривать устройство дополнительных полок на расстоянии 6,0 м между ними по высоте. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.38 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Уточнение редакции: «… выемки глубиной от 1 до 5 м… предусматриваются с крутизной откосов (1:5..». «…многолетнемерзлых…» | Принято. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.38 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Следует указать рекомендуемую высоту расположения полки или уточнить способ ее вычисления. | Принято.  п.7.38 дополнен. При большей высоте откоса следует предусматривать устройство дополнительных полок на расстоянии 6,0 м между ними по высоте. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.42 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует уточнить редакцию 1-го предложения 4-го абзаца. Судя по тексту, к грунту замены болотного грунта при устройстве насыпи на болоте не предъявляется каких-либо требований и лишь слой, расположенному на 0,2 – 0,5 м ниже уровня болота должен быть из дренирующего грунта. Видимо более правильное решение приведено в типовом проекте 503-0-48.87, где указано, что весь массив, погружаемый ниже уровня болота, а также на 0,5 м выше отсыпается из дренирующего грунта (как и делается на практике). Предлагается внести соответствующее изменение в редакцию пункта. | Редакция п.7.42 скорректирована. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.44 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предусмотреть применение виброуплотняемых свай. Отсутствуют требования к насыпям из крупнооблочных грунтов. | Принято частично  ,т.к. речь в этом пункте не идет о насыпях из крупнообломочных грунтов |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.44 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предусмотреть применение виброуплотняемых свай. Отсутствуют требования к насыпям из крупнооблочных грунтов | Принято частично  ,т.к. речь в этом пункте не идет о насыпях из крупнообломочных грунтов |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.57, п.7.58 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, 7.57, 7.58 нельзя отнести исключительно к горной местности. Кроме того, требования для горной местности гораздо шире. | Отклонено. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.57, п.7.59 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, в 4-м абзаце следует исключить слова «…на участках с переменной сторонностью поперечного уклона, а также на болотах». Очевидно, что водоотвод должен быть обеспечен по необходимости (при малой насыпи) независимо от направления уклона прилегающей местности; канавы на болоте не могут и не должны отводить воду.  В целях предохранения от размыва подошвы насыпей, предлагается также дополнить текст после 5-го абзаца: «Водоотводные канавы, предусматриваемые вдоль насыпи для отвода воды, притекающей к дороге с прилегающей местности, а также из локальных пониженных мест следует размещать не ближе 3 м от подошвы насыпи». | Принято. |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.60 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Грунтовые воды поверхностными не являются. Кроме того, практика показывает, что понижение уровня поверхностных вод дренажными сооружениями существенно удорожает процесс их отвода. По-видимому, вместо «грунтовые поверхностные воды», следует применить «грунтовые воды». | Принято |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.60 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Грунтовые воды поверхностными не являются. Кроме того, практика показывает, что понижение уровня поверхностных вод дренажными сооружениями существенно удорожает процесс их отвода. По-видимому, вместо «грунтовые поверхностные воды», следует применить «грунтовые воды». | Принято |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.63 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Второй и третий абзацы:  1) Для подтопляемых откосов следует назвать рекомендуемые виды укрепления откосов или дать приложение с увязкой видов укрепления с гидравлическим режимом рек или водоемов.  2) Следует применять «уположение» откосов, вместо «положения».  3) Термин «пляжный откос» в документе не определен.  Не указан тип укрепления откосов с применением полимерных вяжущих, таких как полиуретан, а также геосинтетических материалов с засевом трав. Не указаны современные способы укрепления откосов в том, числе из сборных железобетонных изделий. | Принято частично |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.63 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Второй и третий абзацы:  1) Для подтопляемых откосов следует назвать рекомендуемые виды укрепления откосов или дать приложение с увязкой видов укрепления с гидравлическим режимом рек или водоемов.  2) Следует применять «уположение» откосов, вместо «положения».  3) Термин «пляжный откос» в документе не определен.  Не указан тип укрепления откосов с применением полимерных вяжущих, таких как полиуретан, а также геосинтетических материалов с засевом трав. Не указаны современные способы укрепления откосов в том, числе из сборных железобетонных изделий. | Принято частично |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.64 | ООО «НПК СЛАВРОС к письму №128 от 25.06.2020 | После слов: «…подтопляемых откосов сборными элементами или каменной наброской. *Дополнить:* «Возможно использование дополнительного крепления откоса методом гидропосева».  Второй абзац, после слов: «…материала и функций, отводимых для него в конструкции - *заменить: «*(приложение Д)» *на:* (приложение Г)». | Принято частично  т.к. речь идет о защите откосов от волнового воздействия воды |
| Раздел 7 «Земляное полотно», п.7.2 7.4, 7.21, 7.31, 7.32, 7.33, 7.47, 7.58 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | В пунктах 7.2, 7.4, 7.21, 7.31, 7.32, 7.33, 7.47, 7.58 используются списки. При такой плотности текста они очень тяжело воспринимаются.  Необходимо в списках установить соответствующие маркеры. | Не принято,  т.к. носит общий характер |
| Раздел 7 «Земляное полотно» | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается дополнить подразделы «Насыпи» и «Выемки» положением о закругленном очертании бровок дорожного полотна и выемки для лучшей устойчивости против размывов; тангенс закругления следует назначать 1,5 – 2 м – для бровки выемки, 0,75 – для бровки дорожного полотна/насыпи (Аналоги: ТП 3.503-32 Земляное полотно автомобильных дорог общей сети СССР, нормы ФРГ - RAA). | Не принято |
| Раздел 7 «Земляное полотно» | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | В разделе не отражено проектирование легких и обычных насыпей, в т.ч. с применением пенополистирольных блоков и др. материалов, применяемых в практике. Области их применения достаточно широка для РФ.  Необходимо уточнить на основе статистических данных коэффициенты относительного уплотнения для песчаных грунтов: в практике они могут иметь величину до 1,18-1,19. Ограничивать его 1,1 недопустимо (табл. В1).  Для обеспечения долговечности дорожной одежды необходимо вводить требования к несущей способности грунтового основания и коэффициент однородности по несущей способности для земляного полотна и конструктивных слоев дорожной одежды. | 1. Учтено в дополненной редакции п.7.44  2. Не учтено, т.к.наличие повышенных коэффициентов уплотнения свидетельствует только об определенном несоответствии существующих методов определения максимальной плотности мощности применяемых уплотняющих средств. Кроме того понятие оптимальной влажности для песчаных грунтов является в достаточной мере условной |
| Раздел 8 |  |  |  |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», Т.8.1 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует указать, что облегченный и переходный типы применяются на местных дорогах; | Отклонено.  Назначение типа покрытия зависит от перспективной интенсивности движения и от категории дороги. Функциональный класс дороги и его транспортная функция в данном случае роли не играют. Например, автомобильная дорога IV категории может быть, как местной дорогой, так и распределительной дорогой регионального значения (табл. 4.2). |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», Т.8.1 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | В табл. 8.4 использована классификация асфальтобетонов по ГОСТ 9128, что не соответствует требованиям ПНСТ 184-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Технические условия». Следует привести в соответствие.  В части нежестких дорожных одежд таблицу 8.1 требуется привести в соответствие с табл. 1 ПНСТ 265-2018 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование нежестких дорожных одежд», сохранив асфальтобетонные покрытия для облегченных типов дорожных одежд. | Отклонено.  В таблице 8.1 приведены основные виды покрытий и оснований для дорожных одежд различных типов без указания конкретной марки (класса) строительного материала, которая определяется в процессе проектирования и расчета дорожной одежды.  Примечание: ПНСТ 184-2019 с 01.06.2020 заменен на ГОСТ Р 56406.2-2020  Отклонено.  Принципиальной разницы между табл. 1 ПНСТ 265-2018 и табл. 8.1 данного СП нет. В табл. 8.1 дан расширенный в сравнении с ПНСТ 265-2018 список видов покрытий и применяемых материалов, и причин менять его нет. К тому же действие ПНСТ 265-2018 прекращается в 15.05.2021 г. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», Т.8.1 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Убрать разногласия с ПНСТ 265 (возможно редактировать ПНСТ, т.к. там для облегченных типов д/о нет а/б смесей) | Отклонено.  Принципиальной разницы между табл. 1 ПНСТ 265-2018 и табл. 8.1 данного СП нет. В табл. 8.1 дан расширенный в сравнении с ПНСТ 265-2018 список видов покрытий и применяемых материалов, которые могут уточняться профильными документами, и причин менять данный список нет. К тому же сведения в табл. 1 ПНСТ 265-2018 противоречат действующему СП 34.13330.2012 (п. 8.4, таб. 8.1), а действие ПНСТ прекращается 15.05.2021 г. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», Т.8.1 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | В табл. 8.4 использована классификация асфальтобетонов по ГОСТ 9128, что не соответствует требованиям ПНСТ 184-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Технические условия». Следует привести в соответствие.  В части нежестких дорожных одежд таблицу 8.1 требуется привести в соответствие с табл. 1 ПНСТ 265-2018 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование нежестких дорожных одежд», сохранив асфальтобетонные покрытия для облегченных типов дорожных одежд | Отклонено.  В таблице 8.1 приведены основные виды покрытий и оснований для дорожных одежд различных типов без указания конкретной марки (класса) строительного материала, которая определяется в процессе проектирования и расчета дорожной одежды.  Примечание: ПНСТ 184-2019 с 01.06.2020 заменен на ГОСТ Р 56406.2-2020  Отклонено.  Принципиальной разницы между табл. 1 ПНСТ 265-2018 и табл. 8.1 данного СП нет. В табл. 8.1 дан расширенный в сравнении с ПНСТ 265-2018 список видов покрытий и применяемых материалов, и причин менять его нет. К тому же действие ПНСТ 265-2018 прекращается в 15.05.2021 г. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.5 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается исключить второе предложение, которое прямо не относится к вопросам проектирования. | Отклонено.  В СП 34.13330.2012 таблица из приложения А СП 78.13330.2012 была приведена полностью в 7-ом и 8-м разделах. В данном СП от него осталась только ссылка. Считаем, что данная ссылка не будет лишней для проектировщиков. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.6 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Для исключения повторения, предлагается вместо 2-го и 3-го абзацев указать:  «Расчетную нагрузку назначают в соответствие с 5.2» | Отклонено.  Считаем, что повтор в данном случае оправдан. Данные абзацы относятся к дорожной одежде и логично, что они приведены в разделе 8 «Дорожная одежда». |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.8 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Если приведены условия расчета жестких ДО, следует привести критерии и для нежестких; или и те, и те – в соответствующих подразделах | Отклонено.  Дополнения и изменения внесены в проект СП.  П. 8.8 перенесен в раздел «Жесткие дорожные одежды» |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.8 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Уточнение редакции: «…за расчетные значения деформационных характеристик … принимаются нормативные значения, установленные для данного вида материалов.» | Принято.  Изменения внесены в проект СП |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.12 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Очевидно, что между требуемыми в табл. 8.3 коэффициентами и мероприятиями, указанными в абзаце 3 («Указанные в таблице 8.3 значения коэффициентов сцепления обеспечивают: ») нет прямого соответствия. Например, не ясно, какой же именно коэффициент обеспечивает «устройство шероховатой поверхности способом поверхностной обработки или втапливанием щебня мар-ки не ниже 1000»? И т.д.  Следовательно, по нашему мнению, надо или ввести в таблицу в соответствующие строки указанные в п. 8.13 мероприятия, или, что более реально, в конце 1-го абзаца добавить: «…при затрудненных и опасных условиях движения согласно табл. 8.5», далее - исключить.;  Кроме этого, характеристики участков в табл. 8.3 следует переформулировать для целей проектирования. | Отклонено.  В данном пункте дается общее понимание (сведения, информация), каким образом можно повысить коэффициент сцепления. Выбор же способа повышения коэффициента сцепления определенного участка дороги зависит от конкретной ситуации, конкретных условий движения, так как одних и тех же результатов можно добиться разными методами (ВСН 39-90). |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.12 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Дополнить: «… устройством покрытия из ЩМАС и типов А и В по ГОСТ 9128 (указать многощебенистые смеси по новому ГОСТ) с использованием щебня марки по прочности не менее 1000 и истираемости в шаровой мельнице (по Nordik Nest) не ниже II класса» | Принято частично.  1. Замечание принимается в части ссылки на ГОСТ 9128.  2. Давать ссылку на новый ГОСТ 28406.2-2020 считаем нецелесообразным, т.к. в настоящем СП перечисляются только основные государственные стандарты, на требования которых можно ориентироваться при разработке проектной документации. По этому поводу во втором разделе «Нормативные ссылки» дано примечание:  При пользовании настоящим сводом правил целесообразно проверить действие ссылочных документов в информационной системе общего пользования — на официальном сайте федерального органа исполнительной власти в сфере стандартизации в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год. Если заменен ссылочный документ, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого документа с учетом всех внесенных в данную версию изменений. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.12 и Т.8.3 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | 1) Способы обеспечения коэффициентов следует увязать с типами щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей по классификации ПНСТ 183 -2019.  2) В табл. 8.3 указаны к-ты сцепления в зависимости от условий движения (легких, затрудненных, опасных) и дано описание участков дороги для этих условий. Условия движения в таблице излишни, т.к. они не пояснены в СП и не являются нормативными. Вводить термин по условиям движения для одной таблицы считаем излишним. | Отклонено.  Способы обеспечения коэффициентов сцепления зависят не только от типов щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей. Увязку их с определенным стандартом считаем нецелесообразным.  Примечание: ПНСТ 183-2019 с 01.06.2020 заменен на ГОСТ Р 56406.1-2020  2) Термины «легкие», «затрудненные» и «опасные» введены в СП 34.13330.2012, т.е. являются нормативными. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.12 и Т.8.3 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | 1) Способы обеспечения коэффициентов следует увязать с типами щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей по классификации ПНСТ 183 -2019.  2) В табл. 8.3 указаны к-ты сцепления в зависимости от условий движения (легких, затрудненных, опасных) и дано описание участков дороги для этих условий. Условия движения в таблице излишни, т.к. они не пояснены в СП и не являются нормативными. Вводить термин по условиям движения для одной таблицы считаем излишним. | Отклонено.  Способы обеспечения коэффициентов сцепления зависят не только от типов щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей. Увязку их с определенным стандартом считаем нецелесообразным.  Примечание: ПНСТ 183-2019 с 01.06.2020 заменен на ГОСТ Р 56406.1-2020  2) Термины «легкие», «затрудненные» и «опасные» введены в СП 34.13330.2012, т.е. являются нормативными. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», Т.8.3 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Коэффициенты сцепления завышены для расчетных скоростей. Предлагаем дать формулу расчета коэффициента сцепления в зависимости от скорости (ожидаемой? Допускаемой по параметру безопасности?) | Отклонено.  Нет данных, позволяющих считать, что представленные коэффициенты сцепления завышены. Согласно СП 34.13330.2012 данные коэффициенты считаются нормативными с момента введения СП 34.13330.2012 в действие. Отступления (отклонения) от указанных значений могут регулироваться нормативными документами на эксплуатацию, содержание автомобильных дорог |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.14 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, пункт следует исключить, т.к. относится не к проектированию, а к контролю качества строительства. | Отклонено.  Данный пункт может быть применён (востребован) для разработки проектной документации по реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог.  В СП 34.13330.2012 данный пункт присутствует. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.14 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Изъять как не относящийся к вопросам проектирования дорог. | Отклонено.  Данный пункт может быть востребован для разработки проектной документации по реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог.  В СП 34.13330.2012 данный пункт присутствует. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.14 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Дополнить «…продольная ровность…» | Принято.  Изменения внесены в проект СП |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», Т.8.4 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Предложение: Требования к ровности для дорог I и II технических категорий необходимо выделить: ровность по IRI не выше 1,6м/км, для дорог III технической категории не выше 2,0м/км. Подрядчики, оснащенные современной техникой при соблюдении правил организации и технологии производства работ, могут обеспечить ровность до 1,0, но отсутствие требований по однородности несущей способности нижележащих слоев и земляного полотна и отсутствие поощрений за высокую ровность делает это не интересным. | Отклонено.  Данный пункт приведен в СП 34.13330 в качестве справочной информации, для общего понимания проектировщика (или Заказчика), так как прямого отношения к проектированию дорог не имеет. Требования к ровности покрытия относятся к контролю качества и правилам приемки строительных работ, и регламентируются  СП 78.13330.2012 (п. 16.5, табл. 10а). Собственно, из него и взяты данные, представленные в табл. 8.4 |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.17, Т.8.6 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | В табл. 8.6 ожидаемая температура нагрева покрытия в летнее время дана более или менее 40 0С. Стоит в одном диапазоне указать температуру равную 40 0С, например, «40 0С и менее» или «40 0С и более». Дать примечание к табл., с пояснением обозначения звездочкой | Принято.  Дополнения и изменения внесены в проект СП |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.17, Т.8.6 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | В табл. 8.6 ожидаемая температура нагрева покрытия в летнее время дана более или менее 40 0С. Стоит в одном диапазоне указать температуру равную 40 0С, например, «40 0С и менее» или «40 0С и более». Дать примечание к табл., с пояснением обозначения звездочкой | Принято.  Дополнения и изменения внесены в проект СП |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.18 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Необходимо уточнить высоту насыпи. Исключить фразу «когда трудно обеспечить стабильность земляного полотна» | Отклонено.  Покрытия из сборных железобетонных плит предусматриваются на высоких насыпях, в случаях, когда окончательная осадка насыпи еще не произошла, то есть стабильность земляного полотна не обеспечена. В данном случае нецелесообразно указывать конкретную высоту |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.19 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагаем исключить п. 8.19, т.к. применение достаточно высокого класса бетона экономически нецелесообразно в основаниях. Так по Методическим указаниям по расчету жестких дорожных одежд» в основаниях рекомендуется применять бетоны марки от 0,8 до 1,2 | Отклонено.  В «Методических указаниях по расчету жестких дорожных одежд» п. 2.15 в табл. 2.3 приводятся минимальные значения толщины слоев бетонного основания и асфальтобетонного покрытия. При этом класс бетона по прочности на растяжение при изгибе Bt принимается в диапазоне от 0,8 до 2,8. Там же указано, что в случае, когда основание в течение длительного времени (но не более одного года с момента укладки) используется для движения транспорта, его устраивают из бетона класса не менее В15 (Вtb2,4) толщиной не менее 20 см. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.19 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагаем исключить п. 8.19, т.к. применение достаточно высокого класса бетона экономически нецелесообразно в основаниях. Так по Методическим указаниям по расчету жестких дорожных одежд» в основаниях рекомендуется применять бетоны марки от 0,8 до 1,2 | Отклонено.  В «Методических указаниях по расчету жестких дорожных одежд» п. 2.15 в табл. 2.3 приводятся минимальные значения толщины слоев бетонного основания и асфальтобетонного покрытия. При этом класс бетона по прочности на растяжение при изгибе Bt принимается в диапазоне от 0,8 до 2,8. Там же указано, что в случае, когда основание в течение длительного времени (но не более одного года с момента укладки) используется для движения транспорта, его устраивают из бетона класса не менее В15 (Вtb2,4) толщиной не менее 20 см. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.22 | ООО «НПК СЛАВРОС к письму №128 от 25.06.2020 | После слов: «Под сборные покрытия, укладываемые на песчаное основание, целесообразно устраивать сплошную прослойку из полотен геотекстиля *дополнить:* по ГОСТ Р 56419-2015… (далее по тексту)».  После слов: «При технико-экономическом обосновании песчаное основание следует армировать объемными геоячейками, щебеночное (гравийное) и щебеночно(гравийно)-песчаное – геоячейками и георешетками с гексагональными и прямоугольными ячейками *дополнить:* по ГОСТ Р 56338-2015». | Отклонено.  В настоящее время в строительстве автомобильных дорог широко применяется геосинтетические материалы, выпускаемые не только отечественными, но и зарубежными производителями. В свою очередь зарубежные производители не придерживаются ГОСТов Российской Федерации. Для них в России продукция проходит специальную сертификацию, что достаточно для ее применения в строительстве. При этом качество данной продукции не вызывает нареканий и пользуется высоким спросом. Считаем, нет смысла привязываться к конкретному ГОСТу. Тем более, что обычно необходимые технические параметры геосинтетических материалов (прочность на растяжение, плотность, относительное удлинение и т.д.) закладываются в проектной документации и утверждаются соответствующей экспертизой |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.24 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Излишняя ссылка на ГОСТ Р 55029-2012 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы геосинтетические для армирования асфальтобетонных слоев дорожной одежды. Технические требования», т.к. в указанном ГОСТ Р нет технических требований к армирующим сеткам и геокомпозитам. | Принято.  Изменения внесены в проект СП |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.24 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Излишняя ссылка на ГОСТ Р 55029-2012 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы геосинтетические для армирования асфальтобетонных слоев дорожной одежды. Технические требования», т.к. в указанном ГОСТ Р нет технических требований к армирующим сеткам и геокомпозитам. | Принято.  Изменения внесены в проект СП |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.25 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Дополнить: «… могут быть устранены ремонтом покрытий или устройством слоя износа». | Отклонено.  Устройство слоя износа является одним из видов ремонта покрытия (Приказ Минтранса РФ от 16 ноября 2012 года N 402 об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог) и выделять его отдельно нецелесообразно (неверно) |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.26 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению следует уточнить редакцию: нет терминов «перегон», «перекресток»; не ясно, для чего съезды развязок рассчитывать на длительное нагружение; укрепленная полоса обочины имеет конструкцию проезжей части, стоянка на ней невозможна; улицы и площади городов не относятся к области применения СП34. | Принято.  Данный пункт останется в проекте СП в редакции СП 34.13330.2012. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.26 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Требуется уточнение «…для обочин, парковок, тротуаров, пешеходных улиц – 60 мин»  Предложенные для расчетов 10 мин недостаточны, чтобы материал отреагировал на статистическую нагрузку. | Отклонено.  Продолжительность действия статической нагрузки более 10 мин определена нормативными документами, по которым производится проектирование и расчет дорожных одежд: ОДН 218.046-01, ПНСТ 265-2018, Методическими рекомендациями по проектированию жестких дорожных одежд, и прочими. Нет смысла на уровне данного СП вводить принципиально новые значения.  Согласно существующим методикам при расчете дорожных одежд статическую нагрузка имеется постоянная величина, независящая от времени стоянки автотранспорта. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.27 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | В ПНСТ 265 по 2 критериям рассчитывают переходные и облегченные д/о | Отклонено.  По трем критериям рассчитываются дорожные одежды, имеющие монолитные слои конструкции. Облегченные дорожные одежды также могут устраиваться из асфальтобетона, то есть рассчитываются по 3-м критериям. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.29 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует дополнить требованием о не мене чем 1,5 кратном превышении наиболее крупной фракции | Отклонено.  Положение о том, что минимальная толщина асфальтобетона должна быть не меньше 2,5-кратного номинального размера частиц соответствует аналогичному положению ПНСТ 265-2018 (п.7.4, табл.2).  Превышение размеров частиц в 1,5 раза было прописано в ВСН 46-83 (п.3.25), отмененного в 2001 г.  Считаем, что положение ПНСТ 265-2018 наиболее полно отвечает современным условиям. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.29, Т.8.7 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Минимальная толщина слоя песка в конструкциях нежестких дорожных одежд должна составлять 20 см вместо указанных 10 см. Это требование ПНСТ 265.2018 | Отклонено.  Толщина дополнительного слоя основания (подстилающего слоя) зависит от многих условий как климатических, так и технических (например устройство тела земляного полота из песчаных грунтов, непучинистых или слабопучинистых грунтов , песков и т.д.) и определяется расчетом. Минимальная же толщина слоя песка определяется для условий, суть которых дана в пояснении после табл. 8.7:  В случае укладки каменных материалов на пылеватые связные грунты предусматривают прослойку из геосинтетических материалов (тканые и нетканые геотекстили, геокомпозиты по ГОСТ Р 56419) или прослойку толщиной не менее 10 см из песка, высевок, укрепленного грунта или других водоустойчивых материалов. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.29, Т.8.7 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | В ПНСТ 265 для песка значение 20см, а не 10см | Отклонено.  Толщина дополнительного слоя основания (подстилающего слоя) зависит от многих условий как климатических, так и технических (например устройство тела земляного полота из песчаных грунтов, непучинистых или слабопучинистых грунтов , песков и т.д.) и определяется расчетом. Минимальная же толщина слоя песка определяется для условий, суть которых дана в пояснении после табл. 8.7:  В случае укладки каменных материалов на пылеватые связные грунты предусматривают прослойку из геосинтетических материалов (тканые и нетканые геотекстили, геокомпозиты по ГОСТ Р 56419) или прослойку толщиной не менее 10 см из песка, высевок, укрепленного грунта или других водоустойчивых материалов. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.29, Т.8.7 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Минимальная толщина слоя песка в конструкциях нежестких дорожных одежд должна составлять 20 см вместо указанных 10 см. Это требование ПНСТ 265.2018 | Отклонено.  Толщина дополнительного слоя основания (подстилающего слоя) зависит от многих условий как климатических, так и технических (например устройство тела земляного полота из песчаных грунтов, непучинистых или слабопучинистых грунтов , песков и т.д.) и определяется расчетом. Минимальная же толщина слоя песка определяется для условий, суть которых дана в пояснении после табл. 8.7:  В случае укладки каменных материалов на пылеватые связные грунты предусматривают прослойку из геосинтетических материалов (тканые и нетканые геотекстили, геокомпозиты по ГОСТ Р 56419) или прослойку толщиной не менее 10 см из песка, высевок, укрепленного грунта или других водоустойчивых материалов. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.29 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Уточнение термина: слово «вывесок» в последнем абзаце заменить на «отсевы дробления» | Отклонено.  Высевки — общепризнанный термин, обозначающий  отсев, получаемый при дроблении горных пород и искусственных каменных материалов, состоящий из зерен и частиц мельче 3-5 мм (Справочник дорожных терминов. Москва - 2005) |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.33 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, в 1-м абзаце перед словами «…в сочетании с геосинтетическими дренажными матами» вставить «при необходимости» (отсутствие песка с необходимым по расчету коэффициентом фильтрации, длинный путь фильтрации, РУГВ, понизить который по каким-то причинам невозможно). Не всегда действительно есть необходимость применения геосинтетических дренажные матов и геотекстиля. | Отклонено.  Применение геосинтетических материалов, при устройстве дренирующего слоя на грунтах из связных грунтов и пылеватых песках эффективно. Считаем, что применение геосинтетики в этих случаях должно стать нормой.  В СП 34.13330.2012 данное положение присутствует. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.14, 8.15, 8.31 и 8.33 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | В пунктах 8.14, 8.15, 8.31, 8.33 используются списки. При такой плотности текста они очень тяжело воспринимаются.  Необходимо в списках установить соответствующие маркеры. | Принято.  Изменения внесены в проект СП |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.35 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Первый абзац - Следует уточнить терминологию: «Покрытия на укрепленной полосе обочины (0,5–0,75 м) и укрепленной полосе разделительной полосы…», далее – по тексту  Последний абзац - Следует уточнить требования по устройству лотков для сбора воды на вогнутых кривых, указав величину максимального радиуса (15 – 20 тыс. м), необходимость лотка на ветви кривой, не проходящей через вершину. | Принято.  1. Следует написать (указать) краевая полоса обочины (согласно табл. 5.7) и краевая полоса разделительной полосы (согласно табл. 5.8).  2. Необходимость устройства лотков для сбора определяется конкретными климатическими, топографическими, геологическими, и техническими условиями. Считаем, нет смысла привязывать их применение к определенным геометрическим параметрам.  В СП 34.13330.2012 положение присутствует в данной редакции. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.36 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Следует указать возможность устройства на разделительной полосе усовершенствованных покрытий | Отклонено.  Усовершенствованное (капитального типа) покрытие на разделительной полосе, как правило, устраивается при минимальной ширине разделительной полосы – ширина ограждения + ширина краевых полос 1,5 (1,0) м, что оговорено в пункте 8.35. В других же случаях необходимость устройства на разделительной полосе таких покрытий требует серьезных обоснований, так как такое укрепление разделительной полосы приведет к большим затратам и способно значительно увеличить стоимость строительства. Данный факт все Заказчики (как федеральные, так и муниципальные) воспринимают отрицательно |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.36 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Заменить слово «путей» на «путем» | Принято.  В проект СП внесены изменения. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.38 | ОАО «Институт Гипростроймост», к письму ИГСМ №3582-ТО от 26.06.2020 | Изложить пункт в следующей редакции: «Асфальтобетон и материал из смесей каменных материалов и грунтов, обработанных органическими вяжущими, должны соответствовать требованиям ГОСТ 9128, ГОСТ 31015, ГОСТ 30491, ГОСТ Р 52056, ГОСТ Р 5541-2013, ГОСТ Р 54401-2011, ГОСТ Р 58401.1, ГОСТ 58401.2, ГОСТ Р 58406.1, ГОСТ Р 58406.2 соответственно.  Для повышения устойчивости к образованию колеи, и трещин в асфальтобетонных покрытиях рекомендуется предъявлять повышенные требования к показателям сдвигоустойчивости, усталостной долговечности и низкотемпературной трещиностойкости асфальтобетона, обосновывая их доступным методом в зависимости от конкретных природно-климатических условий региона строительства (эксплуатации) и от расчётных условий движения автомобильного транспорта. Для обеспечения требуемой сдвигоустойчивости, усталостной долговечности и низкотемпературной трещиностойкости рекомендуется применять полимерасфальтобетоны с использованием полимерно-битумных вяжущих (ПБВ) по ГОСТ Р 52056.  Допускается применение в асфальтобетонных смесях модификаторов асфальтобетона и битумного вяжущего, соответствующие требованиям нормативных документов и технической документации, согласованной и утверждённой заказчиком в установленном порядке. При этом температура размягчения композиционного органического вяжущего (КОВ) ПБВ, учитывая климатические условия эксплуатации покрытия, должна быть не ниже расчётной температуры сдвигоустойчивости покрытий и составлять не менее 60℃ для 1-й и 2-й дорожно-климатических зон и не менее 65℃ для 3-й и 4-й, а для трещино-прерывающих прослоек (мембран) и сцепляющим прослойкам (подгрунтовкам) в конструктивных слоях асфальтобетонного покрытия дорожной одежды, а также при устройстве тонких слоёв покрытия температура размягчения КОВ должна быть не менее 80℃; температура хрупкости по Фраасу должна быть не выше температуры воздуха наиболее холодных суток района строительства (эксплуатации) в соответствии с СП 131.13330 с обеспеченностью 0,98 для мостов и дорог I-III категорий и обеспеченностью 0,92 для остальных категорий дорог. Показатель эластичности КОВ при 25 градусах Цельсия должен быть не ниже 90% для дорог I-III категорий и 85% для дорог IV и V категорий и, соответственно, не ниже 80% и 75% при 0 градусов Цельсия. Для повышения трещиностойкости асфальтобетонных покрытий рекомендуется применять армирующие геосинтетические материалы по ГОСТ Р 55029.» | Отклонено.  В настоящем СП перечисляются только основные государственные стандарты, на требования которых можно ориентироваться при разработке проектной документации. Давать ссылки на стандарты, определяющие отдельные характеристики строительных материалов считаем не целесообразным. Также как и давать ссылки на альтернативные стандарты, действующие параллельно с представленными в СП. По этому поводу во втором разделе «Нормативные ссылки» дано примечание:  При пользовании настоящим сводом правил целесообразно проверить действие ссылочных документов в информационной системе общего пользования — на официальном сайте федерального органа исполнительной власти в сфере стандартизации в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год. Если заменен ссылочный документ, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого документа с учетом всех внесенных в данную версию изменений. Если заменен ссылочный документ, на который дана датированная ссылка, то рекомендуется использовать версию этого документа с указанным выше годом утверждения (принятия). Если после утверждения настоящего свода правил в ссылочный документ, на который дана датированная ссылка, внесено изменение, затрагивающее положение, на которое дана ссылка, то это положение рекомендуется применять без учета данного изменения. Если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, рекомендуется применять в части, не затрагивающей эту ссылку. Сведения о действии сводов правил целесообразно проверить в Федеральном информационном фонде стандартов».  2. Замечание не принимается.  В данном пункте даются общие правила применения тех или иных материалов и ссылки на нормативные документы, на основании которых данные правила были сформулированы. Считаем, что дополнительная детализации правил нецелесообразна, т.к. может привести к сужению области действия данного положения.  Данная редакция пункта присутствует в СП 34.13330.2012. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.38 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Исключить последнее предложение об армировании конструкции геоматериалами между асфальтобетонными слоями конструкции. Допустимо только дисперсное армирование асфальтобетона при его обосновании.  Предложение: предъявить нормативные требования к показателям абразивного износа, сдвигоустойчивости и трещиностойкости, обосновав в проекте их обеспеченность (минеральные материалы, вяжущие, методика подбора асфальтобетона – ссылки). | Отклонено.  Применение армирования слоев асфальтобетона повышает качество покрытия, его прочность и долговечность. И как следствие, повышается прочность и срок службы дорожной одежды. Требования к устройству армирующих и трещинопрерывающих прослоек из геосинтетических материалов в слоях асфальтобетонного покрытия приведены в СП 78.13330.2012, ОДМ 218.5.003-2010 «Рекомендации по применению геосинтетических материалов при строительстве и ремонте автомобильных дорог», ОДМ 218.5.003-2010 «Альбом типовых конструкций нежестких дорожных одежд в различных дорожно-климатических зонах». |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.39 | ОАО «Институт Гипростроймост», к письму ИГСМ №3582-ТО от 26.06.2020 | Изложить пункт в следующей редакции:  «При укреплении каменных материалов и грунтов, для повышения их прочностных и деформационных характеристик рекомендуется применять комплексный метод укрепления, основанный на совместном применении неорганического и органического вяжущего, двух и более неорганических вяжущих или неорганического вяжущего и полимерно-минеральной композиции. Каменные материалы и грунты, обработанные неорганическим вяжущим, для покрытий и оснований должны соответствовать требованиям ГОСТ 23558 и таблице 8.10.» | Отклонено.  В данном пункте говорится об укреплении материалов только неорганическим вяжущим, и в табл. 8.10 приведены показатели свойств материалов, обработанных неорганическими вяжущими, ГОСТ 23558 также распространяется на материалы обработанные неорганическими вяжущими. Считаем упоминание о совместном применении неорганического и органического вяжущего в данном пункте нецелесообразно. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», Т.8.11 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Дополнить несущей способностью основания, определяемой динамическими приборами, включенными в Госреестр РФ. | Отклонено.  В табл. 8.11 приведены требования к щебню для устройства оснований по способу заклинки, достаточные для разработки проектной документации.  Предлагаемое дополнение об определении несущей способностью основания приборами, включенными в Госреестр РФ, относится к области строительства, контролю качества производства работ и к проектированию отношения не имеет. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», Т.8.12 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Дополнить требованием к истираемости в шаровой мельнице (Nordik Test) в зависимости от интенсивности движения легкового и грузового транспорта с шипованной резиной. | Принято частично.  8.12 включены в СП в качестве справочного материала. Непосредственно к разработке проектной документации эта информация отношения не имеет.  Требования к истираемости в шаровой мельнице в зависимости от интенсивности движения легкового и грузового транспорта с шипованной резиной представляют интерес только для специалистов, занимающихся строительством и производством строительных материалов. В связи с чем, дополнять табл. 8.12 данными требованиями считаем нецелесообразным. |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.40 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует 1-й абзац дополнить возиожностью применением щебеночно-гравийно-песчаных смесей по ГОСТ 25607;  2-й абзац дополнить «…и асфальтогранулят»; | Отклонено.  В п.8.40 имеется ссылка на ГОСТ 25607;  2. Замечание принимается.  Дополнение внесено в проект СП |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.40 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Указаны ГОСТ 3344-83 Щебень и песок шлаковые для дорожного строительства. Технические условия, ГОСТ 8267-93 Щебень и гравий из плотных горных пород для строительных работ. Технические условия ,  ГОСТ 25607-2009 Смеси щебеночно-гравийно-песчаные для покрытий и оснований автомобильных дорог и аэродромов. Технические условия. Однако не учтены требования ГОСТ 32703-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Технические требования (с Поправками, с Изменением N 1) и ПНСТ 327-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси щебеночно-гравийно-песчаные. Технические условия» в соответствии с которым нет указанных видов смесей. | Отклонено.  В настоящем СП перечисляются только основные государственные стандарты, на требования которых можно ориентироваться при разработке проектной документации. Давать ссылки на альтернативные стандарты, действующие параллельно с представленными в СП считаем не целесообразным. По этому поводу во втором разделе «Нормативные ссылки» дано примечание:  При пользовании настоящим сводом правил целесообразно проверить действие ссылочных документов в информационной системе общего пользования — на официальном сайте федерального органа исполнительной власти в сфере стандартизации в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год... |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.40 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Указаны ГОСТ 3344-83 Щебень и песок шлаковые для дорожного строительства. Технические условия, ГОСТ 8267-93 Щебень и гравий из плотных горных пород для строительных работ. Технические условия ,  ГОСТ 25607-2009 Смеси щебеночно-гравийно-песчаные для покрытий и оснований автомобильных дорог и аэродромов. Технические условия. Однако не учтены требования ГОСТ 32703-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Технические требования (с Поправками, с Изменением N 1) и ПНСТ 327-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси щебеночно-гравийно-песчаные. Технические условия» в соответствии с которым нет указанных видов смесей. | Отклонено.  В настоящем СП перечисляются только основные государственные стандарты, на требования которых можно ориентироваться при разработке проектной документации. Давать ссылки на альтернативные стандарты, действующие параллельно с представленными в СП считаем не целесообразным. По этому поводу во втором разделе «Нормативные ссылки» дано примечание:  При пользовании настоящим сводом правил целесообразно проверить действие ссылочных документов в информационной системе общего пользования — на официальном сайте федерального органа исполнительной власти в сфере стандартизации в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год... |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.43 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается исключить, как частный случай. | Принято.  Изменение внесено в проект СП |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.44 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Аналогично замечанию по п.8.40 в настоящее время нет разновидностей смесей С3 - С11. | Отклонено.  В настоящем СП перечисляются только основные государственные стандарты, на требования которых можно ориентироваться при разработке проектной документации. Давать ссылки на альтернативные стандарты, действующие параллельно с представленными в СП считаем не целесообразным. По этому поводу во втором разделе «Нормативные ссылки» дано примечание:  При пользовании настоящим сводом правил целесообразно проверить действие ссылочных документов в информационной системе общего пользования — на официальном сайте федерального органа исполнительной власти в сфере стандартизации в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год... |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.44 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Аналогично замечанию по п.8.40 в настоящее время нет разновидностей смесей С3 - С11. | Отклонено.  В настоящем СП перечисляются только основные государственные стандарты, на требования которых можно ориентироваться при разработке проектной документации. Давать ссылки на альтернативные стандарты, действующие параллельно с представленными в СП считаем не целесообразным. По этому поводу во втором разделе «Нормативные ссылки» дано примечание:  При пользовании настоящим сводом правил целесообразно проверить действие ссылочных документов в информационной системе общего пользования — на официальном сайте федерального органа исполнительной власти в сфере стандартизации в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год... |
| Раздел 8 «Дорожные одежды», п.8.46 | АО “Авто-Дорсервис” к письму Росавтодора  №05-29/17353 от 15.06.2020 | Раздел “Материалы для дорожных одежд” предлагается дополнить способами использования асфальтобетонного гранулята. | Отклонено.  Асфальтогранулят не является основным строительным материалом при устройстве дорожных одежд, а применяется в качестве добавочного компонента либо в асфальтобетонные смеси, либо в качестве расклинивающего материала при устройстве оснований из щебня заклинкой. Достоверных официальных данных о прочности, модуле упругости, долговечности и др. технических характеристик асфальтогранулята нет. Существующий ГОСТ Р 55052-2012 «Гранулят старого асфальтобетона. Технические условия» классифицирует его только по зерновому составу минеральной части гранулята. Поэтому качественно оценить какие-либо способы его применения не представляется возможным. Более того, существующие методики по расчёту жёстких и нежёстких дорожных одежд не содержат в себе аналогичных материалов.  Новые материалы для строительства дорог появляются регулярно, однако проектировщики при расчете дорожных одежд ограничены нормативными документами, где описаны методики расчетов и параметры строительных материалов, используемых в слоях дорожной одежды. И пока параметры нового материала не попадут в соответствующий нормативный документ, в том числе в классификатор Минстроя РФ, его применение невозможно, по крайней мере массовое. И давать подробные описания данного материала и способы его применения в проекте документу уровня СП не имеет смысла. |
| Раздел 9 |  |  |  |
| Раздел 9 «Мосты, трубы и тоннели» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагается сделать ссылку на ГОСТ 33153-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование тоннелей. Общие требования» | Принято. |
| Раздел 9 «Мосты, трубы и тоннели» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагается сделать ссылку на ГОСТ 33153-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование тоннелей. Общие требования» | Принято |
| Раздел 10 |  |  |  |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.1 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Пункт следует исключить. Приведенный перечень элементов обустройства не соответствует п. 3.43 проекта, а также ГОСТ 32846-2014. | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.1 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Пункт следует исключить. Приведенный перечень элементов обустройства не соответствует п. 3.43 проекта, а также ГОСТ 32846-2014. | Принято |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.2 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Пункт следует исключить, кроме первого предложения  Дополнительная классификация является явно излишней и во многом некорректной. Разделение на классы, группы и типы ограждений приведено в ГОСТ 33127.  Кроме того, положения второго абзаца не вполне корректны. В частности:  -не учтены все типы ограждений по ГОСТ 33127;  -тросовые ограждения ошибочно включены в барьерные;  -распространение высоты 0,.8 – 1,5 м на все типы пешеходных ограждений некорректно, противоречит п. 7.21 ГОСТ 33128 | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.2 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Пункт следует исключить, кроме первого предложения  Дополнительная классификация является явно излишней и во многом некорректной. Разделение на классы, группы и типы ограждений приведено в ГОСТ 33127.  Кроме того, положения второго абзаца не вполне корректны. В частности:  -не учтены все типы ограждений по ГОСТ 33127;  -тросовые ограждения ошибочно включены в барьерные;  -распространение высоты 0,.8 – 1,5 м на все типы пешеходных ограждений некорректно, противоречит п. 7.21 ГОСТ 33128 | Принято |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.3 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Пункт следует переработать исходя из необходимости исключения противоречий в нормативной базе и установления требований более новых стандартов.  Правила применения ограждений с различной удерживающей способности в полном объеме приведены в ГОСТ Р 52289-2019.  Дополнить соответствующими стандартами раздел 2.  Предлагаемая редакция:  Дорожные удерживающие боковые ограждения должны соответствовать требованиям ГОСТ 33128, фронтальные ограждения - требованиям ГОСТ 33128 и ГОСТ Р 58351.  Требования удерживающей способности и безопасности вышеуказанных ограждений должны быть подтверждены путем проведения испытаний по ГОСТ 33129.  Дорожные удерживающие боковые ограждения устанавливают на участках дорог, мостовых сооружениях, в тоннелях согласно требованиям ГОСТ Р 52289 к их потребительским характеристикам (минимальному уровню удерживающей способности, рабочей ширине и динамическому прогибу).  Высота ограждения, геометрические параметры начального и концевого участков должны соответствовать по ГОСТ Р 52289.  Дорожные удерживающие боковые ограждения устанавливают по ГОСТ Р 52289, фронтальные ограждения – по ГОСТ Р 58351. | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.3 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Пункт следует переработать исходя из необходимости исключения противоречий в нормативной базе и установления требований более новых стандартов.  Правила применения ограждений с различной удерживающей способности в полном объеме приведены в ГОСТ Р 52289-2019.  Дополнить соответствующими стандартами раздел 2.  Предлагаемая редакция:  Дорожные удерживающие боковые ограждения должны соответствовать требованиям ГОСТ 33128, фронтальные ограждения - требованиям ГОСТ 33128 и ГОСТ Р 58351.  Требования удерживающей способности и безопасности вышеуказанных ограждений должны быть подтверждены путем проведения испытаний по ГОСТ 33129.  Дорожные удерживающие боковые ограждения устанавливают на участках дорог, мостовых сооружениях, в тоннелях согласно требованиям ГОСТ Р 52289 к их потребительским характеристикам (минимальному уровню удерживающей способности, рабочей ширине и динамическому прогибу).  Высота ограждения, геометрические параметры начального и концевого участков должны соответствовать по ГОСТ Р 52289.  Дорожные удерживающие боковые ограждения устанавливают по ГОСТ Р 52289, фронтальные ограждения – по ГОСТ Р 58351 | Принято |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.4-10.13 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует исключить пп. 10.4 -10.13, во многом противоречащие аналогичным требованиям ГОСТ 52289, взамен дав ссылку не него. | Принято частично.  Согласно замечаниям ФАУ «РОСДОРНИИ» |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.4-10.13 | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Заменить ссылкой на ГОСТ Р 52289. | Принято частично.  Согласно замечаниям ФАУ «РОСДОРНИИ» |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.4-10.9 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Пункты следует исключить.  Правила применения боковых ограждений изложены в ГОСТ Р 52289-2019. | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.4-10.9 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Пункты следует исключить.  Правила применения боковых ограждений изложены в ГОСТ Р 52289-2019. | Принято |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.6 | Ассоциация производителей светодиодов и систем на их основе (АПСС) к письму №200722-04СТ от 22.07.2020 | После «Показатель ослепленности установок наружного освещения не должен превышать 150» вставить: «Для обеспечения необходимой различимости объектов рекомендуется выбирать источники света с цветовой температурой не менее 4000К». | Принято к сведению.  Требования раздела 10 переработаны. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.10 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Все необходимые требования приведены в соответствующих межгосударственных и национальных стандартах.  Предлагаемая редакция:  Ограничивающие пешеходные ограждения должны соответствовать требованиям ГОСТ 33128, ГОСТ Р 52289, удерживающие пешеходные ограждения – требованиям ГОСТ 33128, ГОСТ Р 58351 и ГОСТ Р 52289.  Пешеходные и защитные ограждения устанавливают по ГОСТ Р 52289.  Отсутствуют все виды защитных сооружений (противоослепляющие экраны и т.д.) | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.10 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Отсутствуют все виды защитных сооружений (противоослепляющие экраны и т.д.) | Принято |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.11-10.13 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагаемая редакция:  Дорожные сигнальные столбики должны соответствовать ГОСТ 32843 и ГОСТ Р 50970.  Дорожные сигнальные столбики устанавливают по ГОСТ 33151 и ГОСТ Р 52289. | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.11-10.13 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагаемая редакция:  Дорожные сигнальные столбики должны соответствовать ГОСТ 32843 и ГОСТ Р 50970.  Дорожные сигнальные столбики устанавливают по ГОСТ 33151 и ГОСТ Р 52289. | Принято |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.14 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Пункт должен быть изложен с учетом необходимости соответствия изображения дорожных знаков Правилам дорожного движения РФ и соблюдения актуальных требований к опорам для дорожных знаков.  Предлагаемая редакция:  Дорожные знаки по техническим требованиям и характеристикам должны соответствовать требованиям ГОСТ 32945, по изображению – ГОСТ Р 52290, опоры дорожных знаков – ГОСТ 32948, а также типовым решениям. Дорожные знаки устанавливают в соответствии с ГОСТ Р 52289. | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.14 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Пункт должен быть изложен с учетом необходимости соответствия изображения дорожных знаков Правилам дорожного движения РФ и соблюдения актуальных требований к опорам для дорожных знаков.  Предлагаемая редакция:  Дорожные знаки по техническим требованиям и характеристикам должны соответствовать требованиям ГОСТ 32945, по изображению – ГОСТ Р 52290, опоры дорожных знаков – ГОСТ 32948, а также типовым решениям. Дорожные знаки устанавливают в соответствии с ГОСТ Р 52289. | Принято |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.15 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Понятие «элемент дорожной разметки» отсутствует в ГОСТ Р 51256.  Предлагаемая редакция:  Дорожная разметка должна соответствовать требованиям ГОСТ Р 51256 и применяться по ГОСТ Р 52289. | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.15 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Понятие «элемент дорожной разметки» отсутствует в ГОСТ Р 51256.  Предлагаемая редакция:  Дорожная разметка должна соответствовать требованиям ГОСТ Р 51256 и применяться по ГОСТ Р 52289. | Принято |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.16-10.18 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагаемая редакция:  Стационарное электрическое освещение устраивают на участках дорог по ГОСТ 33151 и ГОСТ Р 52766, на подъездных дорогах к промышленным предприятиям или их участках - при соответствующем технико-экономическом обосновании.  Нормы освещения проезжей части участков дорог вне пределов населенных пунктов принимают по ГОСТ 33176, в населенных пунктах - ГОСТ Р 55706.  Освещение железнодорожных переездов следует устраивать с учетом норм искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта.  Нормы освещения автодорожных тоннелей принимают по ГОСТ Р 56334, освещение устраивают в соответствии с требованиями СП 122.13330.  Опоры стационарного электрического освещения должны соответствовать ГОСТ 32947 и быть размещены по ГОСТ Р 52766.  Световые и светосигнальные приборы, располагаемые на мостах через судоходные водные пути, не должны создавать помех судоводителям в ориентировании и ухудшать видимость судоходных сигнальных огней. | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.16-10.18 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагаемая редакция:  Стационарное электрическое освещение устраивают на участках дорог по ГОСТ 33151 и ГОСТ Р 52766, на подъездных дорогах к промышленным предприятиям или их участках - при соответствующем технико-экономическом обосновании.  Нормы освещения проезжей части участков дорог вне пределов населенных пунктов принимают по ГОСТ 33176, в населенных пунктах - ГОСТ Р 55706.  Освещение железнодорожных переездов следует устраивать с учетом норм искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта.  Нормы освещения автодорожных тоннелей принимают по ГОСТ Р 56334, освещение устраивают в соответствии с требованиями СП 122.13330.  Опоры стационарного электрического освещения должны соответствовать ГОСТ 32947 и быть размещены по ГОСТ Р 52766.  Световые и светосигнальные приборы, располагаемые на мостах через судоходные водные пути, не должны создавать помех судоводителям в ориентировании и ухудшать видимость судоходных сигнальных огней. | Принято |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.26 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Может быть исключена часть 3-го абзаца после слов «… менее 25 м3 на 1 м дороги», т.к. при незначительном снегоприносе снежные отложения на проезжей части минимальны и снегозащитные мероприятия на придорожной полосе не требуются. | Не принято.  Это конкретное условие |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.27 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Убрать второй абзац примечания  10.27 На заносимых участках дорог защиту от снежных заносов следует предусматривать:  на дорогах категорий I–III – снегозащитными насаждениями, снегозадерживающими и снегопередувающими заборами;  П р и м е ч а н и е – Снегопередувающие заборы для дорог категории I применять нецелесообразно ввиду значительной ширины земляного полотна;  на дорогах категорий IV и V – снегозащитными лесонасаждениями или временными защитными устройствами (снеговыми валами, траншеями). | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.32 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Предлагается исключить, как в связи с неопределенностью условий их установки, относящихся по ГОСТ 52605 практически к н.п | Не принято.  В данном случае уточняются положения ГОСТ 52605 |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог», п.10.4, 10.10, 10.12, 10.13, 10.26, 10.31 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | В пунктах 10.4, 10.10, 10.12, 10.13, 10.26, 10.31 используются списки. При такой плотности текста они очень тяжело воспринимаются.  Необходимо в списках установить соответствующие маркеры. | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Требуется существенная переработка раздела в целях приведения его в соответствие с требованиями межгосударственных и национальных стандартов в сфере безопасности дорожного движения.  Также предлагается раздел 10 дополнить требованиями (в виде ссылок на стандарты) на иные элементы обустройства из перечня, приведенного в ГОСТ 32846-2014 (дорожные светофоры, знаки переменной информации, табло с изменяющейся информацией, дорожные световозвращатели и тумбы, направляющие островки, дорожные зеркала, акустические и противоослепляющие экраны), а также периферийные средства АСУД и ИТС. | Принято. |
| Раздел 10 «Обустройство дорог и защитные сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дорог» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Требуется существенная переработка раздела в целях приведения его в соответствие с требованиями межгосударственных и национальных стандартов в сфере безопасности дорожного движения.  Также предлагается раздел 10 дополнить требованиями (в виде ссылок на стандарты) на иные элементы обустройства из перечня, приведенного в ГОСТ 32846-2014 (дорожные светофоры, знаки переменной информации, табло с изменяющейся информацией, дорожные световозвращатели и тумбы, направляющие островки, дорожные зеркала, акустические и противоослепляющие экраны), а также периферийные средства АСУД и ИТС. | Принято |
| Раздел 11 |  |  |  |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.1 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | В пункте 11.1 и 12.2 используются списки. При такой плотности текста они очень тяжело воспринимаются.  Необходимо в списках установить соответствующие маркеры. | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.3 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагаемая редакция первого абзаца:  11.3. Для комплексов зданий и сооружений предусматривают общее энергетическое снабжение, водопровод, канализацию, отопление, связь, ремонтную базу и пр. При этом следует учитывать возможность кооперирования с близко расположенными предприятиями в части организации питания, медицинского обслуживания, пожарной охраны, благоустройства прилегающих территорий. | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.3 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагаемая редакция первого абзаца:  11.3. Для комплексов зданий и сооружений предусматривают общее энергетическое снабжение, водопровод, канализацию, отопление, связь, ремонтную базу и пр. При этом следует учитывать возможность кооперирования с близко расположенными предприятиями в части организации питания, медицинского обслуживания, пожарной охраны, благоустройства прилегающих территорий. | Принято |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.6 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует дополнить условиями размещения остановочных пунктов в зонах пересечений и примыканий, указав, что остановившийся на остановке автобус не должен попадать в треугольник видимости  При этом, следует учесть, что в ряде случаев остановки заведомо не ухудшают видимость: в частности, при размещении остановки с противоположной стороны примыкания, на примыканиях без левых поворотов. В таких местах вполне достаточно 30 м от конца закругления съезда до начала остановочной площадки /отгона кармана (например, как в ТКП 45-3.03-19-2006 Республики Беларусь).  Кроме этого, предлагается дополнить следующими положениями:  - Автобусные остановки должны располагаться по ходу движения после пешеходного перехода в одном уровне. При этом расположение пешеходного перехода не должно противоречить направлению движения основного потока прибывших пассажиров.  - Минимальное расстояние от автобусной остановки (посадочной площадки) до пешеходного перехода в одном уровне в случае его расположения после автобусной остановки должно соответствовать наименьшему расстоянию видимости.  По нашему мнению, во втором абзаце указано заниженное значение длины остановочной площадки, не отвечающее в полной мере безопасности дорожного движения в местах размещения автобусных остановок. Длину площадки следует уточнить, проанализировав параметры современных автобусов, используемых для пригородного сообщения.  По нашему мнению, в целях уменьшения количества конфликтных точек на автомагистрали, следует изменить редакцию третьего абзаца, запретив устройство автобусных остановок на дорогах IA кат., вынеся их на пересекаемые дороги, местные проезды.  Соответственно, следует уточнить редакцию последнего абзаца, исключив из перечисления («…категорий I – III») дороги IA кат. | Принято частично.  Принято в части не противоречащей ГОСТ Р 52766-2007 |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.6 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Требования к элементам остановочного пункта, устройству тротуаров и пешеходных дорожек изложены в ГОСТ Р 52766  Следует исключить дублирование требований ГОСТ Р 52766, включить ссылку на данный стандарт. | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.6 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | В п.5.75 длина остановочных площадок не менее 20м  В п.5.76 поверхность посадочных площадок должна иметь покрытие на площади не менее 10Х3м  В п.5.77 не ближе 2м от кромки остановочной площадки.  Добавить расположение автобусных остановок в зоне пересечений и примыканий | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.6 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Уточнить: «… в курортных и рекреационных зонах длина остановочных площадок устанавливается расчетом в зависимости от количества маршрутов общественного транспорта».  Дополнить: «… на территории площадки могут быть сооружения для проведения ТО, пункты торговли и туалеты».  Исключить последний абзац – повторение 1 абзаца. | Не принято.  Данное уточнение излишнее. Формулировка подразумевает определение длины расчетом, ограничивается лишь минимальный размер. Кроме того, такая же по смыслу формулировка есть в п. 5.75.  Остановочные и посадочные площадки предназначены для остановки маршрутных транспортных средств, ожидания, посадки и высадки пассажиров. Проведение ТО, туалеты и торговля относятся к другим сооружениям на а/д (площадки отдыха и т.д.).  В первом абзаце речь идет о размещении. В последнем конкретное уточнение минимальных расстояний. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.6 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Требования к элементам остановочного пункта, устройству тротуаров и пешеходных дорожек изложены в ГОСТ Р 52766  Следует исключить дублирование требований ГОСТ Р 52766, включить ссылку на данный стандарт. | Принято |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.7 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагаемая редакция:  11.7. При размещении объектов дорожного и придорожного сервиса необходимо учитывать наличие энергоснабжения, водоснабжения и обслуживающего персонала, а также возможность их дальнейшего развития. | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.7 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагаемая редакция:  11.7. При размещении объектов дорожного и придорожного сервиса необходимо учитывать наличие энергоснабжения, водоснабжения и обслуживающего персонала, а также возможность их дальнейшего развития. | Принято |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.8 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует дополнить основными положениями ГОСТ 33062-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса», указав, также:  - площадки отдыха должны иметь участки для стоянки транспорта, функционально разделенные для грузовых, легковых автомобилей и автобусов  - На площадках отдыха следует предусматривать наружное освещение. - Площадки должны быть озеленены и отделены зеленой зоной шириной не менее 10 м от проезжей части дороги.  Следует дифференцировать требования в зависимости от функционального класса и категории дорог и вместимости площадок. | Принято.  В текст введена ссылка на ГОСТ 33062.  - Текст п.11.20 дополнен предложениями рецензента. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.8 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Требования к площадкам отдыха изложены в ГОСТ 33062-2014 и ГОСТ Р 52766.  Следует исключить дублирование требований ГОСТ 33062-2014 и ГОСТ Р 52766, включить ссылки на данные стандарты. | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.8 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Два одинаковых абзаца | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.8 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Требования к площадкам отдыха изложены в ГОСТ 33062-2014 и ГОСТ Р 52766.  Следует исключить дублирование требований ГОСТ 33062-2014 и ГОСТ Р 52766, включить ссылки на данные стандарты. | Принято |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.10 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Требования к станциям технического обслуживания изложены в ГОСТ 33062 и ГОСТ Р 52766.  Привести в соответствие с требованиями ГОСТ 33062 и ГОСТ Р 52766. | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.10 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Требования к станциям технического обслуживания изложены в ГОСТ 33062 и ГОСТ Р 52766.  Привести в соответствие с требованиями ГОСТ 33062 и ГОСТ Р 52766. | Принято |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.12 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Требования к остановочным полосам и площадкам для кратковременной остановки транспортных средств изложены в ГОСТ 33062.  Привести в соответствие с требованиями ГОСТ 33062, включить ссылку на данный стандарт. | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.12 | Союз транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» - ГК АБЗ-1 - к письму №640 от 28.07.2020 | Перенести в пункт 11.6 – по смысловой нагрузке это не относится к АЗС. | Не принято.  Данный пункт относится к подразделу: «Мотели, кемпинги, станции технического обслуживания». В подразделе нет речи о АЗС.  Добавлена ссылка на ГОСТ 33062. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.12 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Требования к остановочным полосам и площадкам для кратковременной остановки транспортных средств изложены в ГОСТ 33062.  Привести в соответствие с требованиями ГОСТ 33062, включить ссылку на данный стандарт. | Принято |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.13 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Требования к аварийно-вызывной связи изложены в ГОСТ 33062 и ГОСТ Р 52766.  Привести в соответствие с требованиями ГОСТ 33062 и ГОСТ 52766, включить ссылки на данные стандарты. | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги», п.11.13 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Требования к аварийно-вызывной связи изложены в ГОСТ 33062 и ГОСТ Р 52766.  Привести в соответствие с требованиями ГОСТ 33062 и ГОСТ 52766, включить ссылки на данные стандарты. | Принято |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Заменить термин «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги» в соответствии с ГОСТ 33062 на «Комплекс зданий и сооружений обслуживания движения (объектов дорожного и придорожного сервиса)» | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Рекомендуем дополнить раздел подразделом – парковка.  Парковка  Парковку следует проектировать в соответствии с требованиями ГОСТ 33062. | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги» | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Заменить термин «Связь» в соответствии с ГОСТ 32846 на «Устройство аварийно-вызывной связи» | Принято. |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Заменить термин «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги» в соответствии с ГОСТ 33062 на «Комплекс зданий и сооружений обслуживания движения (объектов дорожного и придорожного сервиса)» | Принято |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Рекомендуем дополнить раздел подразделом – парковка.  Парковка  Парковку следует проектировать в соответствии с требованиями ГОСТ 33062. | Принято |
| Раздел 11 «Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги» | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Заменить термин «Связь» в соответствии с ГОСТ 32846 на «Устройство аварийно-вызывной связи» | Принято |
| Раздел 12 |  |  |  |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.1 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, следует уточнить, какой технический регламент имеется в виду в последнем абзаце.  По нашему мнению, целесообразно дополнить первый абзац пункта 12.1 следующими требованиями:  «Обоснование выбора трассы автомобильной дороги, рассмотрение и сравнение альтернативных вариантов, включая вариант отказа от строительства, выполняется при разработке документации по планировке территории».  Предлагается следующая редакция пункта 12.1: «При проектировании строительства и реконструкции автомобильной дороги и сооружений на ней следует обеспечивать сокращение загрязнения окружающей среды»  При проектировании строительства и реконструкции автомобильной дороги выбросы загрязняющих веществ рассчитываются по утвержденным методикам, в которых не рассматриваются выбросы парниковых газов. При проектировании производится расчет выбросов токсичных веществ, оказывающих негативное влияние на здоровье человека, занесенных в Перечень загрязняющих веществ, в отношении которых применяются меры государственного регулирования в области охраны окружающей среды (утв. Распоряжением Правительства РФ №1316-р от 08.07.15). Парниковые газы в данном Перечне отсутствуют. | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.1 | ЗАО «Институт «Трансэкопроект» к письму б/н б/д | По нашему мнению, целесообразно дополнить первый абзац пункта 12.1 следующими требованиями:  «Обоснование выбора трассы автомобильной дороги, рассмотрение и сравнение альтернативных вариантов, включая вариант отказа от строительства, выполняется при разработке документации по планировке территории.  Третий абзац – предлагается редакция:  «При проектировании строительства и реконструкции автомобильной дороги и сооружений на ней следует обеспечивать сокращение загрязнения окружающей среды»  При проектировании строительства и реконструкции автомобильной дороги выбросы загрязняющих веществ рассчитываются по утвержденным методикам, в которых не рассматриваются выбросы парниковых газов. При проектировании производится расчет выбросов токсичных веществ, оказывающих негативное влияние на здоровье человека, занесенных в Перечень загрязняющих веществ, в отношении которых применяются меры государственного регулирования в области охраны окружающей среды (утв. Распоряжением Правительства РФ №1316-р от 08.07.15). Парниковые газы в данном Перечне отсутствуют. | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.2 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Привести формулировки в соответствие с п. 40 Постановления Правительства № 87 и изложить второе предложение п. 12.2 в редакции:  «При оценке воздействия автомобильной дороги на окружающую среду в первую очередь следует рассматривать непосредственное и косвенное влияние дорог и дорожного движения на состояние:  - атмосферного воздуха (химическое загрязнение и физические факторы воздействия);  - земельных ресурсов, почв, недр;  - вод и водных биологических ресурсов;  - растительного и животного мира  Воздействие на объекты культурного наследия рассматривается в специальном разделе проектной документации и не входит в раздел «Мероприятий по охране окружающей среды».  Приведенные факторы рассматривают воздействие на людей  В нормативных документах по охране окружающей среды отсутствуют критерии по оценке воздействия на пейзаж и на физические объекты, кроме того термин «физические объекты» не определен.  Воздействие на объекты культурного наследия рассматриваются в специальном раздел проектной документации | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.2 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагается изложить п. 12.2 в следующей редакции в соответствии со Статьей 35. Федеральный закон от 10.01.2002 N 7 «Об охране окружающей среды»:  Состав раздела проектной документации по охране окружающей среды определяется |8|.  В разделе приводятся результаты территориального планирования, по сохранению и восстановлению природной среды, в том числе в соответствии с требованиями к сохранению и восстановлению природной среды, рациональному использованию природных ресурсов, обеспечению экологической безопасности, предотвращению негативного воздействия на окружающую среду с учетом ближайших и отдаленных экологических последствий эксплуатации планируемой к строительству автомобильной дороги и соблюдением приоритета сохранения благоприятной окружающей среды и биологического разнообразия  Редакция предложена исходя из принятых поправок и требований статей 1 и 35 Федерального закона от 10.01.2002 N 7 «Об охране окружающей среды»  В соответствии со Статьей 1. Федерального закона от 10.01.2002 N 7 «Об охране окружающей среды»  оценка воздействия на окружающую среду - вид деятельности по выявлению, анализу и учету прямых, косвенных и иных последствий воздействия на окружающую среду планируемой хозяйственной и иной деятельности в целях принятия решения о возможности или невозможности ее осуществления  В соответствии со Статьей 35. Федеральный закон от 10.01.2002 N 7 «Об охране окружающей среды»  Территориальное планирование, градостроительное зонирование и планировка территории осуществляются в соответствии с требованиями в области охраны окружающей среды, в том числе в соответствии с требованиями к сохранению и восстановлению природной среды, рациональному использованию природных ресурсов, обеспечению экологической безопасности, предотвращению негативного воздействия на окружающую среду с учетом ближайших и отдаленных экологических последствий эксплуатации планируемых к строительству объектов капитального строительства и соблюдением приоритета сохранения благоприятной окружающей среды, биологического разнообразия.  В соответствии с Положения о составе и содержании проектов планировки территории, предусматривающих размещение одного или нескольких линейных объектов (с изменениями на 6 июля 2019 года), утв. постановлением Правительства РФ от 12.05.2017 N 564 | Принято частично  согласно замечаниям АО «Институт Стройпроект» и ЗАО «Институт «Трансэкопроект». |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.2 | ЗАО «Институт «Трансэкопроект» к письму б/н б/д | Привести формулировки в соответствие с п. 40 Постановления Правительства № 87 и изложить второе предложение п. 12.2 в редакции:  «При оценке воздействия автомобильной дороги на окружающую среду в первую очередь следует рассматривать непосредственное и косвенное влияние дорог и дорожного движения на состояние:  - атмосферного воздуха (химическое загрязнение и физические факторы воздействия);  - земельных ресурсов, почв, недр;  - вод и водных биологических ресурсов;  - растительного и животного мира  Воздействие на объекты культурного наследия рассматривается в специальном разделе проектной документации и не входит в раздел «Мероприятий по охране окружающей среды».  Комментарии  Приведенные факторы рассматривают воздействие на людей  В нормативных документах по охране окружающей среды отсутствуют критерии по оценке воздействия на пейзаж и на физические объекты, кроме того термин «физические объекты» не определен.  Воздействие на объекты культурного наследия рассматриваются в специальном раздел проектной документации | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.2 | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | В пункте 12.2 используются списки. При такой плотности текста они очень тяжело воспринимаются.  Необходимо в списках установить соответствующие маркеры. | Принято к сведению.  П.12.2 переработан. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.2 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагается изложить п. 12.2 в следующей редакции в соответствии со Статьей 35. Федеральный закон от 10.01.2002 N 7 «Об охране окружающей среды»:  Состав раздела проектной документации по охране окружающей среды определяется |8|.  В разделе приводятся результаты территориального планирования, по сохранению и восстановлению природной среды, в том числе в соответствии с требованиями к сохранению и восстановлению природной среды, рациональному использованию природных ресурсов, обеспечению экологической безопасности, предотвращению негативного воздействия на окружающую среду с учетом ближайших и отдаленных экологических последствий эксплуатации планируемой к строительству автомобильной дороги и соблюдением приоритета сохранения благоприятной окружающей среды и биологического разнообразия  Редакция предложена исходя из принятых поправок и требований статей 1 и 35 Федерального закона от 10.01.2002 N 7 «Об охране окружающей среды»  В соответствии со Статьей 1. Федерального закона от 10.01.2002 N 7 «Об охране окружающей среды»  оценка воздействия на окружающую среду - вид деятельности по выявлению, анализу и учету прямых, косвенных и иных последствий воздействия на окружающую среду планируемой хозяйственной и иной деятельности в целях принятия решения о возможности или невозможности ее осуществления  В соответствии со Статьей 35. Федеральный закон от 10.01.2002 N 7 «Об охране окружающей среды»  Территориальное планирование, градостроительное зонирование и планировка территории осуществляются в соответствии с требованиями в области охраны окружающей среды, в том числе в соответствии с требованиями к сохранению и восстановлению природной среды, рациональному использованию природных ресурсов, обеспечению экологической безопасности, предотвращению негативного воздействия на окружающую среду с учетом ближайших и отдаленных экологических последствий эксплуатации планируемых к строительству объектов капитального строительства и соблюдением приоритета сохранения благоприятной окружающей среды, биологического разнообразия.  В соответствии с Положения о составе и содержании проектов планировки территории, предусматривающих размещение одного или нескольких линейных объектов (с изменениями на 6 июля 2019 года), утв. постановлением Правительства РФ от 12.05.2017 N 564 | Принято частично  согласно замечаниям АО «Институт Стройпроект» и ЗАО «Институт «Трансэкопроект». |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.3 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагается изложить п. 12.3 в следующей редакции:  Перечень мероприятий и комплекс технических решений по предотвращению и (или) снижению возможного негативного воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду на период строительства и эксплуатации дороги разрабатываются на основе фрагментации территории и определяются с учетом чувствительности фрагмента территории к воздействию проектируемой (реконструируемой) автомобильной дороги  Автомобильная дорога — это линейный объект, имеющий протяженность в десятки и сотни километров. На своем пути дорога пересекает: особо охраняемые природные территории, места исторического и культурного наследия, ареалы распространения диких животных, дикорастущих растений и грибов, места миграции диких животных, водные объекты, населенные пункты, ценные продуктивные сельскохозяйственные угодья, другие территорий, где необходимо проведение природоохранных мероприятий. Эти мероприятия и технические решения должны быть разные и разработаны с учетом особенностей природной или иной территории. | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.3 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагается изложить п. 12.3 в следующей редакции:  Перечень мероприятий и комплекс технических решений по предотвращению и (или) снижению возможного негативного воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду на период строительства и эксплуатации дороги разрабатываются на основе фрагментации территории и определяются с учетом чувствительности фрагмента территории к воздействию проектируемой (реконструируемой) автомобильной дороги  Автомобильная дорога — это линейный объект, имеющий протяженность в десятки и сотни километров. На своем пути дорога пересекает: особо охраняемые природные территории, места исторического и культурного наследия, ареалы распространения диких животных, дикорастущих растений и грибов, места миграции диких животных, водные объекты, населенные пункты, ценные продуктивные сельскохозяйственные угодья, другие территорий, где необходимо проведение природоохранных мероприятий. Эти мероприятия и технические решения должны быть разные и разработаны с учетом особенностей природной или иной территории. | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.4 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Формулировки данного пункта привести в соответствие с принятой терминологией в нормативно-правовых актах (НПА).  Предлагаемая формулировка:  «При наличии в зоне строительства охраняемых памятников истории и культуры и памятников природы (особо охраняемые природные территории), следует рассматривать необходимость специальных инженерных решений по защите указанных объектов»  Непонятно, в каких нормативных (или законодательных) документах присутствуют определения:  - объекты особого отношения местного населения:  - уникальные природные феномены  Целесообразно исключить данные словосочетания или ввести соответствующие термины в разделе 3 | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.4 | ЗАО «Институт «Трансэкопроект» к письму б/н б/д | Непонятно, в каких нормативных (или законодательных) документах присутствуют определения:  - объекты особого отношения местного населения:  - уникальные природные феномены  Целесообразно исключить данные словосочетания или ввести соответствующие термины в разделе 3  Формулировки данного пункта привести в соответствие с принятой терминологией в нормативно-правовых актах (НПА).  Предлагаемая формулировка:  «При наличии в зоне строительства охраняемых памятников истории и культуры и памятников природы (особо охраняемые природные территории), следует рассматривать необходимость специальных инженерных решений по защите указанных объектов» | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.7 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагается заменить «с подветренной стороны» на «с учетом розы ветров»  Предлагается вместо «В целях обеспечения дальнейшей реконструкции дорог расстояние от бровки земляного полотна до линии застройки населенных пунктов принимают в соответствии с их генеральными планами,  изложить в следующей редакции  «В пределах населенного пункта расстояние от бровки земляного полотна до линии застройки принимается в соответствии с проектом планировки территории в границах зоны планируемого размещения линейного объекта»  Редакция предложена в соответствии с Положением о составе и содержании проектов планировки территории, предусматривающих размещение одного или нескольких линейных объектов (с изменениями на 6 июля 2019 года), утв. постановлением Правительства РФ от 12.05.2017 N 564 | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.8 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | В формулировке пункта предлагаем заменить слово «экраны» на «шумозащитные экраны», таким образом рекомендуемая редакция п.12.8:  «При необходимости снижения влияния строящихся автомобильных дорог и сооружений на окружающую среду предусмотрено строительство защитных сооружений (шумозащитные экраны, ограждения ….  Учитывая, что экраны могут быть различного назначения, целесообразно ввести уточнение о применении шумозащитных экранов | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.8 | ЗАО «Институт «Трансэкопроект» к письму б/н б/д | В формулировке пункта предлагаем заменить слово «экраны» на «шумозащитные экраны», таким образом рекомендуемая редакция п.12.8:  «При необходимости снижения влияния строящихся автомобильных дорог и сооружений на окружающую среду предусмотрено строительство защитных сооружений (шумозащитные экраны, ограждения ….  Учитывая, что экраны могут быть различного назначения целесообразно ввести уточнение о применении шумозащитных экранов | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.9 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Привести согласно требованиям ГОСТ Р 52289-2019. | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.9 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Привести согласно требованиям ГОСТ Р 52289-2019. | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.11 | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | Положение о том, что не следует снимать плодородный слой почвы в случае экономической нецелесообразности противоречит п.4 статьи 13 Земельного кодекса РФ, в котором указано, что при проведении связанных с нарушением почвенного слоя строительных работ, плодородный слой почвы снимается и используется для улучшения малопродуктивных земель.  Предлагается следующая редакция:  «Снимать плодородный слой почвы следует согласно действующим нормативно-правовым актам РФ»  Примечание - Ссылка на ГОСТ 17.5.1.03 в данном случае не целесообразна, так как этот ГОСТ применяется для исследования свойств вскрышных и вмещающих пород при разведке месторождений полезных ископаемых, а также проведения рекультивации на землях, нарушаемых в процессе горного производства и строительства.  Для определения норм снятия плодородного слоя почвы при производстве земляных работ используется ГОСТ 17.5.3.06 | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.11 | ЗАО «Институт «Трансэкопроект» к письму б/н б/д | Положение о том, что не следует снимать плодородный слой почвы в случае экономической нецелесообразности противоречит п.4 статьи 13 Земельного кодекса РФ, в котором указано, что при проведении связанных с нарушением почвенного слоя строительных работ, плодородный слой почвы снимается и используется для улучшения малопродуктивных земель.  Предлагается следующая редакция:  «Снимать плодородный слой почвы следует согласно действующим нормативно-правовым актам РФ»  Ссылка на ГОСТ 17.5.1.03 в данном случае не целесообразна, так как этот ГОСТ применяется для исследования свойств вскрышных и вмещающих пород при разведке месторождений полезных ископаемых, а также проведения рекультивации на землях, нарушаемых в процессе горного производства и строительства.  Для определения норм снятия плодородного слоя почвы при производстве земляных работ используется ГОСТ 17.5.3.06 | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.17 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагается изложить п. 12.17 в следующей редакции:  Поверхностные стоки с территорий автомобильных дорог и мостов в пределах водоохранных зон должны удаляться с учетом требований, установленных Федеральным законом № 7-ФЗ от 10.01.2002 «Об охране окружающей среды» и Федеральным законом № 74-ФЗ от 03.06.2006 «Водный кодекс Российской Федерации»  В соответствии со Статья 51\_2., Водного кодекса РФ Использование водных объектов для целей эксплуатации мостов, подводных и подземных переходов, трубопроводов, подводных линий связи, других линейных объектов осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации без предоставления водных объектов в пользование  Статья 22 ФЗ «Об охране окружающей среды» устанавливает:  «Нормативы допустимых выбросов, нормативы допустимых сбросов определяются для стационарного источника и (или) совокупности стационарных источников.  т.е для передвижных источников (автомобилей) на автомобильной дороге нормативы допустимых сбросов не определяются и не устанавливаются | Не принято.  Речь идет о требованиях по сбросу с автомобильной дороги. Она является стационарным источником. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.17 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагается изложить п. 12.17 в следующей редакции:  Поверхностные стоки с территорий автомобильных дорог и мостов в пределах водоохранных зон должны удаляться с учетом требований, установленных Федеральным законом № 7-ФЗ от 10.01.2002 «Об охране окружающей среды» и Федеральным законом № 74-ФЗ от 03.06.2006 «Водный кодекс Российской Федерации»  В соответствии со Статья 51\_2., Водного кодекса РФ Использование водных объектов для целей эксплуатации мостов, подводных и подземных переходов, трубопроводов, подводных линий связи, других линейных объектов осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации без предоставления водных объектов в пользование  Статья 22 ФЗ «Об охране окружающей среды» устанавливает:  «Нормативы допустимых выбросов, нормативы допустимых сбросов определяются для стационарного источника и (или) совокупности стационарных источников.  т.е для передвижных источников (автомобилей) на автомобильной дороге нормативы допустимых сбросов не определяются и не устанавливаются | Не принято.  Речь идет о требованиях по сбросу с автомобильной дороги. Она является стационарным источником. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.21 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Предлагается заменить «с подветренной стороны» на «с учетом розы ветров»  Предлагается исключить:  «Территории временных баз строительных организаций должны иметь спланированную поверхность, быть ограждены, иметь специально оборудованные площадки для заправки техники, сбора и уничтожения отходов и мусора, туалеты, системы для сбора и очистки вод».  В тексте отсутствуют экологические требования.  Осуществлять деятельность по сбору и уничтожению отходов и мусора может только специализированная организация, получившая соответствующую лицензию по утилизации строго установленного наименования отхода.  Нет ясности, что за системы устанавливаются на площадке для сбора и очистки воды. | Принято. |
| Раздел 12 «Охрана окружающей среды», п.12.21 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Предлагается заменить «с подветренной стороны» на «с учетом розы ветров»  Предлагается исключить:  «Территории временных баз строительных организаций должны иметь спланированную поверхность, быть ограждены, иметь специально оборудованные площадки для заправки техники, сбора и уничтожения отходов и мусора, туалеты, системы для сбора и очистки вод».  В тексте отсутствуют экологические требования.  Осуществлять деятельность по сбору и уничтожению отходов и мусора может только специализированная организация, получившая соответствующую лицензию по утилизации строго установленного наименования отхода.  Нет ясности, что за системы устанавливаются на площадке для сбора и очистки воды. | Принято. |
| Раздел 13 |  |  |  |
| Раздел 13 «Критерии оценки проектных решений по условиям безопасности движения» | Гл. спец. МФ АО «Институт Стройпроект» С.В. Костин к письму б/н б/д | По нашему мнению, раздел 13, в котором не приводятся положения проектирования, а лишь даются указания по оценке, следует перевести в приложения. | Принято.  Раздел исключен. |
| Раздел 13 «Критерии оценки проектных решений по условиям безопасности движения» | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Рекомендуется перенести в приложения. | Принято.  Раздел исключен. |
| Приложение А |  |  |  |
| Приложение Б |  |  |  |
| Приложение Б | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Карта нечитаемая | Отклонено.  Карта дана для схематического отображения. Уточнение границграниз ДКЗ возможно с применением данных таблицы Б.1 |
| Приложение Б | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | В приложении Б карта дорожно-климатического районирования не охватывает Крым. | Принято частично.  Введено примечание к карте: “Кубань и западную часть Северного Кавказа следует относить к III дорожно-климатической зоне, Крым — к IV дорожно-климатической зоне” |
| Приложение Б | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Карта нечитаемая | Отклонено.  Карта дана для схематического отображения. Уточнение границграниз ДКЗ возможно с применением данных таблицы Б.1 |
| Приложение В |  |  |  |
| Приложение В, Т.В.1 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Шапка таблицы – заменить «Признаки и зависимости от дорожно-климатических зон» на «Признаки в зависимости от дорожно-климатических зон»  Примечание 3 – Изменить текст на «Поверхностный сток считается обеспеченным при уклонах…» | Принято. |
| Приложение В, Т.В.1 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Шапка таблицы – заменить «Признаки и зависимости от дорожно-климатических зон» на «Признаки в зависимости от дорожно-климатических зон»  Примечание 3 – Изменить текст на «Поверхностный сток считается обеспеченным при уклонах…» | Принято. |
| Приложение В, Т.В.3 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Заменить в третьем столбце, слабозасоленных грунтов, значение в знаменателе на 0,3 – 0,5 | Принято. |
| Приложение В, Т.В.3 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Заменить в третьем столбце, слабозасоленных грунтов, значение в знаменателе на 0,3 – 0,5 | Принято. |
| Приложение В, Т.В.10 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Заменить значение льдистости для малольдистых грунтов на 0,01-0,1 | Принято. |
| Приложение В, Т.В.10 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Заменить значение льдистости для малольдистых грунтов на 0,01-0,1 | Принято. |
| Приложение Г |  |  |  |
| Приложение Г | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Исключить.  Данные материалы изложены в соответствующих стандартах и методических документах. | Принято. |
| Приложение Г | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Исключить.  Данные материалы изложены в соответствующих стандартах и методических документах. | Принято. |
| Приложение Г  Т.Г1 | АО «ТомскНИПИнефть» к письму №3305/ф от 17.08.20 | Предлагаем уточнить формулировку примечания 3, изложив в следующей редакции: «Ширину полос безопасности П следует принимать в зависимости от установленных для дороги расчетных скоростей (используя данные, приведенные в таблице Г.1).  Для мостов на дорогах промышленных предприятий (с обращением автомобилей особо большой грузоподъемности) размер полос безопасности следует принимать П=1,50м». | Принято к сведению.  Приложение Г исключено. |
| Приложение Г, Т.Г2 | ООО «НПК СЛАВРОС» к письму №128 от 25.06.2020 | Дополнить в показатели свойств геосинтетического материала «Устойчивость к агрессивным средам,%, не менее 80». Вынести из примечания пункт 3, касающийся воздействия агрессивных сред.  Заменить пункт 3 примечания на: «Не рекомендуется использовать вторичное сырьё без подтверждения устойчивости к агрессивным средам». | Принято к сведению.  Приложение Г исключено. |
| Приложение Г, Т.Г2 | ООО «Тенсар Инновэйтив Солюшнз» к письму №148225 от 28.07.2020 | В примечании 6 рекомендуется снизить минимальную требуемую прочность для гексагональных георешеток и геосот до 15кН/м. Обоснованием для этого служат результаты современных испытаний, проведенных на участке СПАД. Отчет прилагается. | Принято к сведению.  Приложение Г исключено. |
| Приложение Д |  |  |  |
| Приложение Е |  |  |  |
| Приложение Е, Т.Е1 | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | Формат обрезает некоторые цифры | Отклонено.  В исходном формате все цифры доступны к прочтению |
| Приложение Ж |  |  |  |
| Приложение И |  |  |  |
| Приложение И, Т.И1 | Руководитель секции «Цифровая трансформация, интеллектуальные транспортные системы» Научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги», д.т.н. В.Н. Бойков к письму б/н б/д | Необходимо дополнить пересечениями типа «кольцо» с 2–мя, 3-мя и 5-ю путепроводами и «турбо» с 5-ю путепроводами | Отклонено.  Указанные рецензентом схемы не являются типовыми применительно к современным условиям проектирования и с точки зрения технико-экономического обоснования. |
| Приложение И, Т.И2 | Руководитель секции «Цифровая трансформация, интеллектуальные транспортные системы» Научно-технического совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги», д.т.н. В.Н. Бойков к письму б/н б/д | Желательно ввести тип транспортной развязки «Бриллиант». | Отклонено.  Не ясно, что рецензент подразумевает под транспортной развязкой типа “бриллиант”Введен ромб со сменой сторонности. |
| Приложение И, Т.И2 | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Примечание. Предлагаемая редакция:  «\*С учетом обеспечения пропускной способности каждой из зон переплетения – 800 физ. авт./ч.»  В соответствии с ПНСТ 270-2018 «Дороги автомобильные общего пользования. Транспортные развязки. Правила проектирования» и указать пропускную способность | Отклонено.  Учитывая, что участки переплетения могут иметь различную пропускную способность, конкретные данные не приведены. |
| Приложение И, Т.И2 | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Примечание. Предлагаемая редакция:  «\*С учетом обеспечения пропускной способности каждой из зон переплетения – 800 физ. авт./ч.»  В соответствии с ПНСТ 270-2018 «Дороги автомобильные общего пользования. Транспортные развязки. Правила проектирования» и указать пропускную способность | Отклонено.  Учитывая, что участки переплетения могут иметь различную пропускную способность, конкретные данные не приведены. |
| Приложение И | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Необходимо переработать, т.к. за базовый вариант взят так называемый «кленовый лист». Данный тип пересечения транспортных развязок 1–го класса доказал свою не оптимальность при современных потоках автотранспорта. Современным решением транспортных развязок 1–го класса является вариант многоуровневых развязок. | Отклонено.  Устаревшей развязка типа “клеверный лист” считается только при проектировании автомагистралей в городах, поскольку интенсивность движения поворачивающих потоков не позволяет обеспечить пропускную способность участков переплетения.  В условиях пригородных и загородных территорий развязки типа “клеверный лист” широко используются в отечественной и зарубежной в практике проектирования (в том числе с применением распределительных проезжих частей). |
| Приложение К |  |  |  |
| Приложение К | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | Приложение К необходимо доработать.  Требуется добавить классификацию типов участков примыкания транспортных потоков  (В.1 – В.5) и рекомендуемые длины участков (L).  Требуется добавить классификацию типов участков разделения транспортных потоков  (С.1 – С.6) и рекомендуемые длины участков (L). | Отклонено.  Указанные рекомендации содержатся в п.6.75-6.89. |
| Приложение К | ООО «Компания «КРЕДО-ДИАЛОГ» к письму №104/04 от 23.07.2020 | На ряде приведенных на рисунке К.1 В примерах схем организации слияния транспортных потоков не соблюдён баланс полос движения.  На рисунке К.2 приведен далеко не весь перечень эффективных схем организации разделения транспортных потоков. Так, например, в нём не приведены клиновидные модели ответвлений, которые широко применяются в современных развязках развитых стран мира (см. рис. 3)      Рисунок 3. Варианты горизонтальной планировки ответвлений однополосных (а) и двухполосных (б) рамп транспортных развязок (Из материалов учебного курса Д. Лейча «Проектирование скоростных магистралей и развязок») | Отклонено.  Участки клиновидной формы неэкономичны. |
| Библиография |  |  |  |
| Библиография | ООО «НПК СЛАВРОС» к письму №128 от 25.06.2020 | Дополнить: «ОДМ 218.2.078-2016 Методические рекомендации по выбору конструкции укрепления откосов земляного полотна автомобильных дорог общего пользования». | Отклонено.  Ссылки на ОДМ недопустимы. |
| Отсутствует |  |  |  |
| Отсутствует | АО “Авто-Дорсервис” к письму Росавтодора  №05-29/17353 от 15.06.2020 | Предлагается включить методы определения границы полосы отвода и придорожной полосы, в том числе границы полосы отвода транспортной развязки. | Отклонено.  Есть ПП РФ 717 от 02.09.2009г. |
| Отсутствует | АО “Авто-Дорсервис” к письму Росавтодора  №05-29/17353 от 15.06.2020 | Определить список объектов и сооружений, разрешенных к размещению в полосе отвода транспортной развязки. | Отклонено.  В ПП РФ 717 от 02.09.2009г. описаны нормы отвода земель, необходимых для размещения объектов дорожного сервиса. |
| Отсутствует | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Требуется актуализировать СП 34.13330.2020 в части требований Технического регламента Таможенного союза "Безопасность автомобильных дорог" (ТР ТС 014/2011) в целом и стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза, например, таких как ГОСТ 32836-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Изыскания автомобильных дорог. Общие требования», ГОСТ 32868-2014 «Требования к проведению инженерно-геологических изысканий»  ГОСТ 33063-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Классификация типов местности и грунтов» и т.д.  Наряду с документами, обеспечивающими соблюдение требований ТР ТС 014/2011 не должны быть применены требования аналогичных нормативных документов, например, в части требований к грунтам (ГОСТ 33063) не следует применять требования (ГОСТ 25100). | Принято. |
| Отсутствует | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Рассматриваемая редакция СП 34.13330.2020 содержит ссылки на нормативно-технические документы, устанавливающие технические требования к дорожно-строительным материалам, в том числе на ГОСТ 9128-2013 «Смеси асфальтобетонные, полимерасфальтобетонные, асфальтобетон, полимерасфальтобетон для автомобильных дорог и аэродромов. Технические условия». Следует отметить, что ГОСТ 9128 содержит технические требования к асфальтобетону, которые практически не изменились с середины 20 века и не отвечают современным условиям эксплуатации автомобильных дорог. Вместе с тем, в настоящее время действует две системы проектирования состава асфальтобетонных смесей, соответствующих требованиям технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», утвержденного решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. .N2 827 (ТР ТС 014/2011), и перечням стандартов, обеспечивающих выполнения требований данного технического регламента, утвержденных решениями Коллегии Евразийской экономической комиссии от 29 декабря 2015 г. .N2 176 и от 28 февраля 2017 г..N22.  (см. комментарий).  На основании изложенного, разработчику может быть рекомендована гармонизация СП 34.13330.2020 с требованиями ТР ТС 014/2011, в том числе в области дорожно-строительных материалов.  Комментарии:  1. Система объемно-функционального проектирования состава асфальтобетонных смесей, в рамках которой действуют 44 утвержденных в 2019 году национальных стандарта Российской Федерации. В данной системе положения, определяющие порядок приемки, вошли в ГОСТ Р 58401.5-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Система объемно-функционального проектирования. Правила приемки».  2. Система проектирования состава асфальтобетонных смесей, введенная в действие с 1 июня 2020 г., в рамках которой действуют 10 национальных стандартов Российской Федерации, заменившие ПНСТ 183-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон щебеночно-мастичные. Технические условия», ПНСТ 184-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Технические условия» и сопутствующие им стандарты на методы испытаний. В данной системе положения, связанные с приемкой, вошли в ГОСТ Р 58406.1-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси щебеночно-мастичные асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия» и в ГОСТ Р 58406.2-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси горячие асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия». При этом необходимо отметить, что в обеих системах проектирования состава асфальтобетонных смесей содержится значительное количество положений, определяющих порядок приемки как асфальтобетонных смесей, так и уложенных из них слоев покрытий автомобильных дорог. | Принято.  Раздел 8 в части требований к материалам переработан. |
| Отсутствует | ФАУ «РОСДОРНИИ» к письму б/н б/д | Часть таблиц имеет наименования, а часть – нет. Рекомендуется дополнить все таблицы их наименованиями | Принято.  Из названий таблиц исключены наименования. |
| Отсутствует | ООО «Институт «Мосинжпроект» к письму №3-23-7025/2020 от 25.06.2020 | Следует дать определения «трудных участков горной и пересеченной местности».  Ряд пунктов документа устанавливает дифференцированные требования к проектированию автомобильных дорог в указанных условиях, однако определений этих условий в документе нет. | Принято.  Термин “трудные участки горной и пересеченной местности” изъят из разрабатываемого документа. |
| Отсутствует | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | В тексте проекта СП используется не правильная терминология, например, по всему тексту 12 раз использован термин «вечномерзлые грунты», а термин «многолетнемерзлые грунты» использован только 1 раз. | Принято.  В тексте документа использован термин “многолетнемерзлый грунт” |
| Отсутствует | ООО «Газпром проектирование» к письму б/н б/д | В тексте проекта СП не рассмотрен вопрос проектирования платных скоростных автодорог, по крайней мере необходимо рассмотреть въезды на такие дороги. | Отклонено.  Особенностей проектирования въездов на платные дороги нет в теории и практике проектирования дорог. Их следует проектировать по нормамнорма проектирования переходно-скоростных полос. |
| Отсутствует | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Требуется актуализировать СП в части требований Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) в целом и стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза, например, таких как ГОСТ 32836-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Изыскания автомобильных дорог. Общие требования», ГОСТ 32868-2014 «Требования к проведению инженерно-геологических изысканий», ГОСТ 33063-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Классификация местности и грунтов» и т.д.  Наряду с документами, обеспечивающими соблюдения требования ТР ТС 014/2011 не должны быть применены требования аналогичных нормативных документов, например, в части требований к грунтам (ГОСТ 33063) не следует применять требования (ГОСТ 25100) | Принято частично.  Принято в части соответствия межгосударственным стандартам. |
| Отсутствует | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Рассматриваемая редакция СП содержит ссылки на нормативно-технические документы, устанавливающие технические требования к дорожно-строительным материалам, в том числе на ГОСТ 9128-2013 «Смеси асфальтобетонные, полимерасфальтобетонные, асфальтобетон, полимерасфальтобетон для автомобильных дорог и аэродромов. Технические условия». Следует отметить, что ГОСТ 9128 содержит технические требования к асфальтобетону, которые практически не изменились с середины 20 века и не отвечают современным условиям эксплуатации автомобильных дорог. Вместе с тем, в настоящее время действует две системы проектирования состава асфальтобетонных смесей, соответствующих требованиям технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», утвержденного решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 года №2 827 (ТР ТС 014/2011), и перечням стандартов, обеспечивающих выполнения требований данного технического регламента, утвержденных решениями Коллегии Евразийской экономической комиссии от 29 декабря 2015 года №2 176 и от 28 февраля 2017 года №22.  Система объемно-функционального проектирования состава асфальтобетонных смесей, в рамках которой действуют 44 утвержденных в 2019 году национальных стандарта Российской Федерации. В данной системе положения, определяющие порядок приемки, вошли в ГОСТ Р 58401.5-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Система объемно-функционального проектирования. Правила приемки».  Система проектирования состава асфальтобетонных смесей, введенная в действие с 1 июня 2020 года, в рамках которой действуют 10 национальных стандартов Российской Федерации, заменившие ПНСТ 183-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон щебеночно-мастичные. Технические условия», ПНСТ 184-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Технические условия.» и сопутствующие им стандарты на методы испытаний. В данной системе положения, связанные с приемкой, вошли в ГОСТ Р 58406.1-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси щебеночно-мастичные асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия» и в ГОСТ Р 58406.2-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси горячие асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия». При этом необходимо отметить, что в обеих системах проектирования состава асфальтобетонные смесей содержится значительное количество положений, определяющих порядок приемки как асфальтобетонных смесей, так и уложенных из них слоев покрытий автомобильных дорог.  На основании изложенного, разработчику может быть рекомендована гармонизация СП с требованиями ТР ТС 014/2011, в том числе в области дорожно-строительных материалов. | Принято.  Раздел 8 в части требований к материалам переработан. |
| Отсутствует | Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства Транспорта РФ к письму №Д2/15679-ИС от 07.07.2020 | Часть таблиц имеет наименования, а часть – нет. Рекомендуется дополнить все таблицы их наименованиями. | Принято.  Из названий таблиц исключены наименования. |
| Отсутствует | АО «Гипротрубопровод» к письму №2826/ф от 28.07.2020 | В связи с исключением из таб. 5.1 категорию V, предлагается исключить по тексту V категорию. Указать ссылку на СП 243.1326000.2015 при проектировании дорог с интенсивностью менее 200 ед/сут. | Принято. |
| Отсутствует | АО «Газпром СтройТЭК Салават» к письму б/н б/д | Предлагаем рассмотреть возможность включения в перечень конструкций, допущенных к применению по укреплению грунтовых оснований дорог геомодулей, которые представляют собой конструкцию с ячеистой структурой, сформированную из лент технической ткани, скрепленных между собой швами, заполняемая сыпучим минеральным грунтом и предназначенными для устройства грунтового основания сооружений, в том числе дорог, проездов и площадок. Геомодули доказали свою эффективность в сложных гидрогеологических условиях, на подтопляемых, заболоченных и обводненных участках земли, болотах I и II типов. В случае принятия разработчиком положительного решения, при редактировании текста СП следует учесть следующие показатели, которым должны соответствовать геомодули:  Для изготовления геомодулей должна применяться полиэфирная техническая ткань, соответствующая требованиям таблицы 1, и полиэфирная швейная нить с разрывной нагрузкой не менее 10 кгс  *Таблица 1*   | *Наименование характеристики (показателя)* | *Нормируемая величина* | | --- | --- | | *Тип переплетения ткани* | *полотняное, однослойное* | | *Тип кромки ткани* | *закладная* | | *Длина выступающих концов кромочных нитей, не более, мм* | *5* | | *Ширина кромки, мм* | *14±3* | | *Число нитей на 10 см, шт.* |  | | *- по основе;* | *96±8* | | *- по утку* | *96±8* | | *Поверхностная плотность, г/м2, не менее* | *300* | | *Разрывная нагрузка образца ткани шириной 50 мм, кгс, не менее:* |  | | *- по основе;* | *300* | | *- по утку* | *300* | | *Относительное удлинение при нагрузке 25% от разрывной нагрузки образца ткани шириной 50 мм, %, не более:*  *- по основе;*  *- по утку* | *30*  *30* | | *Морозостойкость, %, не менее* | *90* | | *Устойчивость в агрессивных средах, %, не менее* | *90* | | *Устойчивость к УФ-излучению, %, не менее* | *80* | | *Водопроницаемость, м/сут, не менее* | *1* | | *Гибкость (эластичность)* | *Отсутствие повреждений, разрушения* | | Принято к сведению.  Даны ссылки на соответствующие нормативные документы. |
| Отсутствует | Ассоциация производителей светодиодов и систем на их основе (АПСС) к письму №200722-04СТ от 22.07.2020 | Необходимо ввести в СП указания по снижению уровней освещения (яркости дорожного полотна) дорог с позиций организации безопасного движения для дорог различных категорий, в различных климатических зонах, в зависимости от погодных и сезонных условий. | Отклонено.  Требования к установкам освещения автомобильных дорог относятся к сфере ответственности нормативного документа СП 52.13330.2016. |
| Отсутствует | Ассоциация производителей светодиодов и систем на их основе (АПСС) к письму №200722-04СТ от 22.07.2020 | Необходимо введение в документ требований по огшраничению доли света светильников в верхнюю полусферу, ограничению условий «паразитной» засветки на обочине. Данные предложения напрямую касаются эффективности используемого светового потока от светильника, а значит однозначно сказываются на энергоэффективности. Перечисленные факторы однозначно влияют на безопасность и экологичность освещения. | Отклонено.  Требования к установкам освещения автомобильных дорог относятся к сфере ответственности нормативного документа СП 52.13330.2016. |
| Отсутствует | Ассоциация производителей светодиодов и систем на их основе (АПСС) к письму №200722-04СТ от 22.07.2020 | Необходимо ввести требование по регулируемости монтажа светильника на опоре для снижения/исключения эффектов ослепления. | Отклонено.  Требования к установкам освещения автомобильных дорог относятся к сфере ответственности нормативного документа СП 52.13330.2016. |
| Отсутствует | Ассоциация производителей светодиодов и систем на их основе (АПСС) к письму №200722-04СТ от 22.07.2020 | В явном виде указать перечень участков дорог различных категорий, на которые невозможно распространить общие подходы к управлению освезением. | Отклонено.  Требования к установкам освещения автомобильных дорог относятся к сфере ответственности нормативного документа СП 52.13330.2016. |
| Отсутствует | Ассоциация производителей светодиодов и систем на их основе (АПСС) к письму №200722-04СТ от 22.07.2020 | Ввести для коэффициента запаса при проектировании ОУ эффект «пересвета» в начале эксплуатации для снижения перерасхода электроэнергии. | Отклонено.  Требования к установкам освещения автомобильных дорог относятся к сфере ответственности нормативного документа СП 52.13330.2016. |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Руководитель разработки

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

должность и наименование организации личная ФИО

наименование разработчика документа подпись

Разработчик документа или

иной составитель сводки отзывов

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

должность личная подпись ФИО