

Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль жолдары туралы хаттаманы бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы 2000 жылғы 24 маусым N 935

Бұдан әрі өзара тиімді халықаралық ынтымақтастықты жалғастыру және Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль жолдары желісін дамыту мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. 1998 жылғы 11 қыркүйекте Мәскеу қаласында жасалған, Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль жолдары туралы хаттама бекітілсін.
2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы н ы ң

Премьер-Министрі

Мәтіннің бейресми аудармасы

І ш к і ә к і м ш і л і к д е п а р т а м е н т і

директорының орынбасары

Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль жолдары туралы Хаттама

Ресми расталған мәтін

Осы Хаттамаға үкімет тұлғасында қатысушы мемлекеттер (бұдан әрі - Тараптар), жүктер мен жолаушылардың халықаралық тасымалдарын қамтамасыз ететін автомобиль жолдарын дамыту және жетілдіру үшін күштерін біріктіру мақсатында төмендегі жөнінде келісті:

1 - б а п

Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль бағыттарының желісі тарамдары және қосатын жолдары бар бағыттары бойынша Солтүстікке-Оңтүстікке және Батысқа-Шығысқа бағдар алған негізгі және аралық автомобиль жолдары жүйесін білдіреді. Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль жолдарының (бұдан әрі - ТМД халықаралық автомобиль жолдары) тізбесі осы Хаттаманың ажырамас бөлігі болып табылатын 1-қосымшада берілген.

2 - б а п

Әрбір Тарап осы Хаттамаға сәйкес Достастыққа қатысушы тиісті мемлекеттің аумағы шегіндегі ТМД халықаралық автомобиль жолдарының учаскелері осы Хаттаманың ажырамас бөлігі болып табылатын 2-қосымшада берілген ТМД халықаралық автомобиль жолдарына қойылатын жалпы талаптарға сәйкес келтірілуі үшін тиісті шаралар қабылдайды.

Тараптардың автожол әкімшіліктерінің көрсетілген қызметін ақпаратпен қамтамасыз етуді және үйлестіруді ұсыныс жасау нысанында Жолшылардың үкіметаралық кеңесі (бұдан әрі - Кеңес) жүзеге асырады.

3 - б а п

ТМД халықаралық автомобиль жолдары желісін дамыту мақсатында Тараптар іс-шараларды кезең-кезеңімен, әрбір Тараптың қаржылық мүмкіндіктеріне қарай, қажетті жағдайларда отандық және шетелдік инвесторлардың қаражатын тартумен мемлекетішілік бағдарламалардың шеңберінде жүзеге асырады.

4 - б а п

Тараптар ТМД халықаралық автомобиль жолдарының Еуропалық және Азиялық автомобиль жолдары мен көлік дәліздері жүйесіне шоғырландыру бойынша тиісті шараларды қабылдайды.

5 - б а п

Тараптар шекаралық автокөлік құралдарын өткізу бекеттеріне кірме жолдарды жайластыру, автомобильдерге жанар-жағармай құю стансаларын, техникалық қызмет көрсету стансаларын, терминалдарды, мейманханаларды, тұрақтарды салу, халықаралық автомобиль тасымалдаушыларына сервистік қызмет көрсететін кәсіпорындар желісінің қызмет етуін қамтамасыз ететін арнаулы құрылым құру жөніндегі шараларды жүзеге асырады, сондай-ақ автомобиль жолдары мен құрылыстарын қайта құру, жөндеу және ұстау бойынша ынтымақтастықты дамытады.

6-бап

Тараптар прогрессивті технологияларды, материалдарды, жол машиналарын жабдықтар мен құралдарды жасау және игеру жол шаруашылығын қаржыландыру және басқару жүйесін жетілдіру үйлестірілген нормативтік құқықтық базаны құру, жоғары білікті кадрлар мен инженерлерді даярлау мәселелері бойынша тәжірибемен және ақпаратпен алмасуды жүзеге асырады.

7-бап

Осы Хаттамаға Тараптардың жалпы келісуімен өзгерістер мен толықтырулар енгізілуі мүмкін.

8-бап

Осы Хаттаманың 1 және 2-қосымшаларына өзгерістер мен толықтырулар әрбір Тараптың тапсырмасы бойынша Тараптардың автожол әкімшіліктерімен енгізілуі м ү м к і н .

Осы Хаттаманың 1-қосымшасына өзгерістер мен толықтырулар ТМД халықаралық автомобиль жолдарының қосымша ұсынылатын және өзгертілетін бағыттары аумақтары арқылы өтетін Тараптардың автожол әкімшіліктерінің жалпы келісуімен енгізіледі және Тараптардың автожол әкімшіліктерінің басшылары қол қоятын х а т т а м а л а р м е н р е с і м д е л е д і .

Осы Хаттаманың 2-қосымшасына өзгерістер мен толықтырулар барлық Тараптардың автожол әкімшіліктерінің жалпы келісуімен енгізіледі және Тараптардың автожол әкімшіліктерінің басшылары қол қоятын хаттамалармен ресімделеді.

9 - б а п

Тараптардың автожол әкімшіліктерінің басшылары қол қойған 1 және 2-қосымшаларға өзгерістер мен толықтырулар туралы хаттамалар Кеңеске жіберіледі, ол қол қойылған күнінен бастап 90 күннен кешіктірмей хаттамаларды осы Хаттаманың д е п о з и т а р и й і н е жібереді .

Тиісті өзгерістер мен толықтырулар депозитарий Кеңестен аталған хабарламаны алғаннан кейін 15 күннен соң күшіне енеді.

10-бап

Осы Хаттаманың ережелері Тараптардың басқа халықаралық уағдаластықтарға сәйкес қабылдаған міндеттемелерін қозғамайды.

11-бап

Тараптардың автожол әкімшіліктері осы Хаттаманы орындау мәселелері бойынша бір бірімен және Кеңеспен тұрақты байланыста болады.

12-бап

Осы Хаттаманы қолдануға және түсіндіруге байланысты даулы мәселелер мүдделі Тараптардың кеңесулері немесе келіссөздер жүргізуі арқылы шешіледі.

13-бап

Осы Хаттама 5 жылдық мерзімге жасалады және, егер Тараптар өзге шешім қабылдаса, өзінен өзі келесі 5 жылға жалғасатын болады.

14-бап

Осы Хаттама оған қол қойған Тараптар оның күшіне енуі үшін қажетті мемлекетішілік рәсімдерді орындағаны туралы үшінші мәлімдемені депозитарийге сақтауға тапсырған уақыттан бастап күшіне енеді.

Мемлекетішілік рәсімдерді кешірек орындаған Тараптар үшін Хаттама осы туралы мәлімдемені депозитарийге тапсырған күннен бастап күшіне енеді.

1 5 - б а п

Осы Хаттама барлық Тараптардың келісуімен оның мақсаттары мен қағидаларын бөлісетін басқа мемлекеттердің қосылуы туралы құжаттарды депозитарийге тапсыру арқылы қосылу үшін ашық.

Қосылу депозитарий осындай қосылуға келісім беру туралы соңғы мәлімдеме алған күннен бастап күшіне енді деп есептеледі.

1998 жылғы 11 қыркүйекте Мәскеу қаласында бір түпнұсқалық данада орыс тілінде жасалды. Түпнұсқалық дана Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының Атқарушы Хатшылығында сақталады, ол осы Хаттамаға қол қойған әрбір мемлекетке оның расталған көшірмесін жолдайды.

<i>Әзірбайжан Республикасының</i>	<i>Молдова Республикасының</i>
<i>Үкіметі үшін</i>	<i>Үкіметі үшін</i>
<i>Армения Республикасының</i>	<i>Ресей Федерациясының</i>
<i>Үкіметі үшін</i>	<i>Үкіметі үшін</i>
<i>Беларусь Республикасының</i>	<i>Тәжікстан Республикасының</i>
<i>Үкіметі үшін</i>	<i>Үкіметі үшін</i>
<i>Грузия</i>	<i>Түрікмен</i>
<i>Үкіметі үшін</i>	<i>Үкіметі үшін</i>
<i>Қазақстан Республикасының</i>	<i>Өзбекстан Республикасының</i>
<i>Үкіметі үшін</i>	<i>Үкіметі үшін</i>
<i>Қырғыз Республикасының</i>	<i>Украина</i>
<i>Үкіметі үшін</i>	<i>Үкіметі үшін</i>

1998 жылғы 11 қыркүйектегі Тәуелсіз
Мемлекеттер Достастығының халықаралық
автомобиль жолдары туралы хаттамаға
1 - қ о с ы м ш а

ТМД халықаралық автомобиль жолдарының ТІЗБЕСІ

Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль бағыттарының желісі тарамдары және қосатын жолдары бар бағыттары бойынша Солтүстікке-Оңтүстікке және Батысқа-Шығысқа бағдар алған негізгі және аралық автомобиль жолдары жүйесін білдіреді.

Батыс-шығыс бағыты

Негізгі бағыттар :

Эстония шекарасы - Санкт-Петербург - Вологда - Киров - Пермь - Екатеринбург - Түмен - Омбы - Павлодар - Семей - Майқапшағай - Қытай шекарасы.

Польша шекарасы - Брест - Минск - Смоленск - Мәскеу - Рязань - Пенза - Самара - Уфа - Челябин - Қорған - Петропавл - Омбы - Новосибирск - Кемерово - Красноярск - Иркутск - Улан-Удэ - Чита - Хабаровск - Владивосток.

Норвегия шекарасы - Мурманск - Петрозаводск - Санкт-Петербург - Новгород - Тверь - Мәскеу - Тула - Орел - Курск - Белгород - Харьков - Днепропетровск - Запорожье - Симферополь - Алушта - Ялта.

Архангельск - Вологда - Ярославль - Мәскеу - Воронеж - Ростов-на-Дону - Краснодар - Новороссийск.

Минеральные Воды - Нальчик - Владикавказ - Тбилиси - Марнеули - Болниси - Сиепанаван - Ванадзор - Ереван.

Мәскеу - Тамбов - Волгоград - Астрахань - Махачкала - Губа - Баку - Астара - Иран шекарасы.

Екатеринбург - Челябин - Қостанай - Астана - Қарағанды - Алматы - Бішкек - Ош - Андижан - Қоқанд - Ташкент - Душанбе - Нижний Пяндж - Ауғанстан шекарасы.

Новосибирск - Барнауыл - Ташанта - Моңғолия шекарасы.

Красноярск - Абакан - Қызыл-Эрзин - Моңғолия шекарасы.

Улан-Удэ - Кяхта - Моңғолия шекарасы.

Якутск - Невер - Қытай шекарасы.

Свободный - Благовещенск - Қытай шекарасы.

Аралық бағыттар :

Минск - Слуцк - Сарны - Ровно.

Бобруйск - Мозырь - Житомир - Винница - Могилев Подольский - Бэлць - Румыния шекарасы.

Вулкэнешть - Болград - Измаил - Румыния шекарасы.

Мәскеу - Калуга - Брянск - Киев.

Владикавказ - Цхинвали - Гори.

Поти - Батуми - Түркия шекарасы.

Сыктывкар - Киров - Йошкар-Ола - Ульяновск - Сызрань - Саратов - Волгоград.

Самара - Орал - Атырау.

Петропавл - Есіл - Жезқазған - Қызылорда - Үшқұдық - Навои.

Георгиевка - Аягөз - Талдықорған - Сарыөзек - Алматы.

Чита - Забайкальск - Қытай шекарасы.

Владивосток - Хасан - КХДР шекарасы.

Тарамдар және қосатын жолдар

Гвардейск - Неман - Литва шекарасы.

Польша шекарасы - Гродно - Минск.

Польша шекарасы - Слоним - Барановичи.

Опочка - Полоцк - Минск.

Латвия шекарасы - Полоцк - Витебск - Смоленск.

Польша шекарасы - Жовква - Львов.

Венгрия шекарасы - Чоп - Ужгород.

Кишинев - Комрат - Вулкэнешть - Румыния шекарасы.

Г л у х о в - Т р о с н а .
 К р а с н о д а р - Д ж у б г а .
 Марнеули - Садахло - Ванадзор.
 Дилижан - Севан - Ереван - Эчмиадзин - Түркия шекарасы.
 Кази - Магомед - Бахрамтепе - Горадиз - Иран шекарасы.
 Ордубад - Джульфа - Нахичевань - Садарак - Түркия шекарасы.
 Евлах - Агджабеди - Билясувар - Иран шекарасы.
 П е т р о п а в л - А с т а н а .
 Бейнеу - Бекдаш - Түркменбашы.
 Ашғабат - Гаудан - Иран шекарасы.
 Теджен - Серакс - Иран шекарасы.
 Мары - Кушка - Ауғанстан шекарасы.
 С а м а р қ а н д - Г у з а р .
 С а м а р қ а н д - А й н и .
 Ж а м б ы л - Т а л а с - С у с а м ы р .
 Ура-төбе - Худжанд - Исфана - Ош.
 Х у д ж а н д - Қ о қ а н д .
 Хорог - Ишкашим - Лангар - Ауғанстан шекарасы.
 Мургаб - Қытай шекарасы.
 Семей - Барнауыл - Новоалтайск.
 Таскескен - Бахты - Қытай шекарасы.
 Үшарал - Дружба - Қытай шекарасы.
 Сарыөзек - Хоргос - Қытай шекарасы.
 Алматы - Ұзынағаш - Кемин.
 Балықшы - Чолпон-Ата - Түп - Кеген - Көкпек.
 Иркутск - Монды - Моңғолия шекарасы.
 Уссурийск - Қытай шекарасы.
 Владивосток - Находка.

1998 жылғы 11 қыркүйектегі Тәуелсіз
 Мемлекеттер Достастығының халықаралық
 автомобиль жолдары туралы хаттамаға
 2 - қ о с ы м ш а

ТМД халықаралық автомобиль
 жолдары қанағаттандыруы тиіс

ЖАЛПЫ ТАЛАПТАР

Мазмұны

1 .	Ж А Л П Ы	Е Р Е Ж Е Л Е Р
2 .	ХАЛЫҚАРАЛЫҚ	ЖОЛДАРДЫ ЖІКТЕУ

3. ГЕОМЕТРИЯЛЫҚ СИПАТТАМАЛАРЫ
 - 1.1. Жалпы ережелер
 - 1.2. Жоспар және бойлық пішіні
 - 1.2.1. Негізгі өлшемдері
 - 1.2.2. Көріністі қамтамасыз ету
 - 3.3. Көлденең пішіні
 - 3.3.1. Қозғалыс жолақтарының саны мен ені
 - 3.3.2. Жолдың бойы
 - 3.3.3. Бөлетін жолақ
 - 3.3.4. Көлденең еңіс
 - 3.3.5. Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілерге арналған жолдар
 - 3.4. Жасанды ғимараттардың көлемдері
 - 3.5. Қиылыстар
 - 3.5.1. Қиылыс үлгілерін таңдау
 - 3.5.2. Қиылыстарды бір деңгейде жоспарлау
 - 3.5.3. Түйіндер
 - 3.6. Ауыспалы жылдамдық жолақтары
 - 3.7. Темір жолдармен қиылысу
4. ЖОЛДАРДЫ ЖАЙЛАСТЫРУ
 - 4.1. Жалпы ережелер
 - 4.2. Жол белгілері және таңбалар
 - 4.2.1. Жол белгілері мен таңбалардың негізгі сипаттамалары
 - 4.2.2. Жол таңбалары
 - 4.2.3. Жол белгілері
 - 4.2.4. Жол жұмыстарын білдіретін немесе жолдағы апат туралы ескертетін белгілер
 - 4.3. Қоршаулар, бағыт көрсететін және қарықтыруға қарсы құрылғылар және апаттық түсу жолдары
 - 4.3.1. Жол қоршаулары
 - 4.3.2. Бағыт көрсететін құрылғылар
 - 4.3.3. Қарықтыруға қарсы құрылғылар
 - 4.3.4. Апаттық түсу жолдары
 - 4.4. Қозғалысты басқару
 - 4.4.1. Бағдаршамдар
 - 4.4.2. Ақпараты өзгертіліп тұратын жол белгілері
 - 4.4.3. Апаттық-шақыру байланысы жүйесі
 - 4.5. Жарық беру
 - 4.6. Қозғалыс қауіпсізден қамтамасыз етудің арнайы әдістері
 - 4.6.1. Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің қауіпсіздігін

1.4. Автомагистральды немесе жоғары жылдамдық жолдарын стадиялық салу, яғни бірінші кезеңде екі бағытта жүруге арналған жүріс бөлігі ғана енгізілетін жағдайда басып озу учаскелерінде жол көрінісін, құрылыс уақытында көтерілуі тиіс құрылыс

объектілерін қоршауды қамтамасыз ету есебінен қозғалыс нақты екі бағыттағы қозғалыс ретінде түсінілетіндей шаралар қабылдау және басқа шаралар қабылдау қажет .

1.5. Халықаралық жолдарды салу және қайта құру кезінде, егер олар елді мекендерде қолайсыздық немесе тұрғындарға қауіп туғызса жолдарды елді мекенді айналып өтетіндей салу керек, сонымен қатар негізгі жолдар автомагистральдарды немесе жоғары жылдамдық жолдарын көрсететінге ұмтылу қажет.

1.6. Осы Қосымшаның ережелері мынадай белгілерді: жол қозғалысы қауіпсіздігін, қоршаған ортаны қорғауды, көлік ағымдарының кедергісіз қозғалуын, жол қозғалысына қатысушылардың жайлылығын экономикалық бағалау негізінде ә з і р л е н г е н .

1.7. Елдер жаңа жолдардың құрылысын жүргізу кезінде де, бар жолдарды қайта құру кезінде де осы ережелердің сақталуы үшін күш салуы тиіс.

2. Халықаралық жолдарды жіктеу

2.1. Халықаралық жолдар автомагистральдарға, жоғары жылдамдықпен жүретін жолдарға және әдеттегі үлгідегі жолдарға бөлінеді.

2.2. Автомагистральдар

"Автомагистраль" термині автомобиль қозғалысы үшін арнайы жобаланған және салынған (немесе қайта құрылған), жол маңындағы меншіктерге қызмет көрсетпейтін жолды білдіреді. Оған тек қана әртүрлі деңгейдегі түйісулер арқылы басқа жолдардан к і р у г е б о л а д ы .

Б ұ л ж о л д ы ң :

әдетте, әртүрлі бағытта қозғалуға арналған, бір бірінен қозғалысқа арналмаған болу жолағымен бөлінген жеке жүріс бөліктері болады;

басқа жолдармен, темір жолмен, трамвай жолдарымен және жаяу жүргіншілер жолдарымен бір деңгейде қиылыстары болмайды;
автомагистраль ретінде арнайы белгіленген.

2.3. Жоғары жылдамдық жолдары

Жоғары жылдамдық жолы автомобиль қозғалысына арналған, әртүрлі деңгейлердегі түйісулер арқылы ғана кіруге болатын жолды, бір деңгейдегі шеңберлі немесе арналанған қиылыстарды немесе бағдаршаммен реттелетін жол тоғыстарын білдіреді. Жоғары жылдамдық жолдарының жүріс бөлігінде аялдауға және тоқтауға

2.4. Әдеттегі үлгідегі жолдар

Әдеттегі үлгідегі жол қозғалысына қатысушылардың және көлік құралдарының барлық санаттары пайдалана алатын жолды білдіреді. Осындай жолда екі бағытта да қозғалу үшін біртұтас немесе жеке жүріс бөліктері болуы мүмкін.

3. ГЕОМЕТРИЯЛЫҚ СИПАТТАМАЛАРЫ

3.1. Жалпы ережелер

3.1.1. Жолдың есептік параметрлері оның функционалдық маңызына, жер жағдайларына (рельеф, айналадағы құрылыстар және т.с.) және техника-экономикалық белгілеріне байланысты.

3.1.2. Жолдың есептік параметрлерін таңдағанда мыналарды ескеру қажет: халықаралық және мемлекетішілік маңызды жолдардың жалпы желісіндегі жолдың орны мен рөлі;
жол маңына тиісті объектілерді орналастыру мүмкіндігі;
жол үлгісінің жол қозғалысына қатысушылардың қабылдауына сәйкестігі.

3.1.3. Жолдың есептік параметрлері құрылатын бағыттың (немесе учаскенің) жеке объектілерінің сипаттамаларын, яғни, жобаның барлық элементтерін (геометриялық сипаттамаларын, жабдықты, қиылыстар мен бүйірден қосылуларды, қозғалысты реттеу құралдары) анықтауы тиіс.

3.1.4. Жолдың әрбір үлгісіне экономикалық негіздеменің негізінде таңдалатын тиісті есептік жылдамдық белгіленеді.

Есептік жылдамдық жол құрылысы немесе қайта құруы кезінде жалғызілікті көлік құралдарының жылдамдықпен қауіпсіз қозғалысын жіберетін геометриялық сипаттамаларын анықтау мақсатында қабылданады.

Төменде көлік құралдарының халықаралық жолдар бойынша есептік жылдамдығы (км / сағ) берілген.

Автомагистральдар	-	80	100	120	140
Жоғары жылдамдық жолдары	60	80	100	120	-
Әдеттегі үлгідегі жолдар	60	80	100	-	-

100 км/сағ аса есептік жылдамдық жеке жүріс бөліктері және әртүрлі деңгейлі түйісулер болғанда ғана қабылданады.

60 км/сағ есептік жылдамдық жоғары жылдамдық жолдары және әдеттегі үлгідегі жолдар үшін, сондай 80 км/сағ автомагистральдар үшін тек қана шектелген

Ерекше жағдайларда жер рельефі күрделі шектелген қашықтық учаскелерінде және басқа күрделі жағдайларда есептік жылдамдықты төмендетуге болады. Бір есептік жылдамдықтан екіншісіне көшу біртіндеп, жүргізуші оны дұрыстап көретіндей түрде жүзеге асырылуы тиіс.

3.1.6. Нақты қозғалыс жылдамдығын ескеріп, жолдың барлық учаскелерінде қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша шаралар қабылдау қажет.

3.2. Жоспар және бойлық пішіні

3.2.1.1. Жолдың жоспары мен бойлық пішіні жол қозғалысына қатысушылар жолды онша үзбей көретіндей, жол жағдайының өзгеруін алдын ала байқайтындай және өзгеше орындарды (тоғыстарды, түйісу орындарындағы жолға міну, түсу жолдарын, жоспардағы қисықтар учаскелерін) анық көретіндей бір біріне сай келуі тиіс.

3.2.1.2. Жоспар мен бойлық пішіннің элементтерін анықтағанда қозғалысқа қатысушылардың көпшілігінің мінездері (реакция уақыты), төсем сипаты (түзулігі, ұстасу коэффициенті), болуы мүмкін кедергілердің биіктігі, жер жағдайы және көлік ағымының құрамы ескерілуі тиіс.

3.2.1.3. Жоспар мен бойлық пішіннің элементтерінің параметрлері төменде келтірілген шамаларға сәйкес болуы тиіс:

Есептік жылдамдық (км/сағ)	60	80	100	120	140
Ең үлкен мынадай келетін жоспардағы кіші радиустары :	бұрылысқа сәйкес қисықтардың ең				
4%	200	300	465	700	1200

7%		120	240	425	650	1000
Барынша	жіберілетін		бойлық			
еңістер (%)		8	7	6	5	4
Дөңестік				Бір	бағытты	
қисықтардың	қозғалыспен	1500	3000	6000	10000	18000
бойлық				жүріс	бөлігі	
пішіндегі ең	-----					
кіші				Екі	жақты	
радиустары					бағытты	
(м)	қозғалыспен	1600	4500	10000	15000	-
				жүріс	бөлігі	
Ойыс	қисықтардың			бойлық		
пішіндегі ең кіші радиустары (м)		1500	2000	3000	4200	6000

Кейбір учаскелерде (тоғыстар, түйісулер, кірме жолдар, қала аудандарына кіру жолдары және т.с.) бойлық пішіндегі радиустардың мәндері ең кіші қисықтардан алыс болу қажет.

Бойлық еңіс пен бұрылыстың қорытындысы 10% аспауы тиіс.
Жоспарда қисықтар мен түзулердің қосылулары бірқалыпты болуы тиіс.

3.2.2. Көріністі қамтамасыз ету

Бүкіл халықаралық жолдың бойында көрініс қашықтығы автомобильдің кедергіге дейінгі тоқтау жолына тең қашықтықтан кем болмауы тиіс.

Өртүрлі есептік қозғалыс жылдамдықтары үшін кедергі ең аз көрініс қашықтығы шамасы төменде берілген:

Есептік жылдамдық (км / с а ғ)	60	80	100	120	140
Ең аз көрініс қашықтығы (м)	70	100	150	200	300

3.2.2.2. Екіжақты қозғалысы бар автомобиль жолдарында озып өтуге қажетті ең аз көрініс қашықтығы барынша үлкен жол қашықтығында бір қалыпты қамтамасыз етілуі тиіс.

3.2.2.3. Жеткілікті көрініс қашықтығын қамтамасыз етуге келмейтін (тұрақты немесе уақытша) учаскелерде жол белгілері орнатылуы және жүріс бөлігінде озуға тыйым салатын белгілер соғылуы тиіс.

3 . 3 . К ө л д е н е ң п і ш і н і

3.3.1. Қозғалыс жолағының саны мен ені

3.3.1.1. Жолақтар санын таңдап алу болашақтағы үдемелілікке байланысты және автокөлік ағымдарының есептік жылдамдықпен қозғалысын қамтамасыз етуі тиіс.

3.3.1.2. Қозғалыс жолағының ені бағыттың жалпы сипаттамаларына, көлік ағымының құрамына және жолдың функционалдық мағынасына байланысты белгіленеді.

Қозғалыс пен рельефтің нақты шарттарына байланысты есептік сипаттамалардың әртүрлі әдістері қолданылуы мүмкін.

3.3.1.3. Үш қозғалыс жолағы бар жолдар учаскелерінде тиісті техникалық құралдардың көмегімен ортадағы жолақты пайдалану шарттары айқын белгіленуі тиіс.

3.3.1.4. Төрт қозғалыс жолағы бар жолдарда қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында әртүрлі бағыттардағы қозғалыс үшін жеке жүріс бөліктерін қарастыру қажет.

3.3.1.5. Егер баяу жүретін көлік құралдарының саны мен жылдамдығы қозғалыс жылдамдығының жол берілмейтін төмендеуіне соқтырса, тік құлама түсу және көтерілу жолдарында қосымша қозғалыс жолақтарын қарастыру қажет.

3.3.1.6. Тура жүретін учаскелерде қозғалыс жолағының ең кіші ені 3,5 м, ал есептік жылдамдығы 120 км/сағ және одан көп болғанда - 3,75 м болуы тиіс. Жоспардағы кіші радиусты қисықтар учаскелерінде барынша рұқсат етілетін көлемді көлік құралдарының кедергісіз қозғалуын қамтамасыз ету үшін қозғалыс жолағын кеңейтуді қарастыру қажет.

Көтерілетін жолдарда қосымша қозғалыс жолағының ені 3 метрге дейін кішірейтілуі мүмкін.

3 . 3 . 2 . Ж о л д ы ң б о й ы

3.3.2.1. Жол бойына, әдетте, тұрақтандырылған немесе төсемі бар жолақ, сондай-ақ шөп өсірілетін немесе қиыршық тас төселетін сазды бөлігі кіреді.

3.3.2.2. Жол бойының ең кіші ені автомагистральдар мен жоғары жылдамдық жолдары үшін 3,25 және әдеттегі үлгідегі жолдар үшін 2,5 м болуы тиіс.

Ойлы-қырлы және таулы рельефті күрделі учаскелерде, құрылыстар салынған аудандар арқылы өтетін учаскелерде және жылдамдықты жоғарылату және баяулату жолақтарымен жабдықталған учаскелерде жол бойының ені 1,5 метрге дейін кішірейтілуі мүмкін.

3.3.2.3. Автомагистральдың бойына, әдетте, ең кіші ені 2,5 м үздіксіз, нығайтылған немесе төсемі бар, ал ауыр және ірі көлемді көлік құралдарының үдемелі қозғалысы жағдайында (ағым құрамынан 7% аса) - 3,0 м аялдама жолағы кіреді.

3.3.2.4. Жоғары жылдамдық жолдарында және әдеттегі үлгідегі жолдарда жүріс бөлігінен айқын ажыратылған ең кіші ені 0,7 м нығайтылған бүйірдегі жолақты орналастыру ұсынылады.

3.3.2.5. Қауіпсіздік үшін жүріс бөлігінің шет жақ бүйірінен кедергілерден бос ең кіші ені 3 м аумақ қалдыру керек, сондай-ақ жүріс бөлігіне өте жақын тұрған кедергілерді тиісті түрде қоршау қажет.

3.3.2.6. Аялдау жолағы болмағанда белгілі қашықтықтарда аялдау үшін арнаулы орындар жасау керек. Қажет болған жағдайда, сондай-ақ автобус аялдамалары үшін орындар қарастыру қажет.

3.3.2.7. Бөлу жолағы мен жер қабатының жақсы көріністі және қажетті жол жабдығын (белгілерді, қоршауларды - 4 тарауды қараңыз) орнату үшін орынды қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін жеткілікті ені болуы тиіс.

3.3.3. Бөлетін жолақ

Автомагистральдарда және жеке жүріс бөліктері бар жолдарда бөлетін жолақтың ені кемінде 5 метр болуы тиіс. Қысылтаң жағдайларда бөлетін жолақтың ең кіші ені жол қоршаулары мен қауіпсіздік жолақтарын орналастыру үшін жеткілікті болуы тиіс. Бұл жағдайда тиісті жол қоршауларын (4 тарауды қараңыз) орнатуды қарастыру қажет.

3.3.4. Көлденең еңіс

3.3.4.1. Тік немесе тік дерлік учаскелерде жүріс бөлігінің көлденең пішіні судың тез ағып кетуін қамтамасыз ету үшін 20-30% еңіс болуы тиіс. Еңіс екіжақты қозғалысты жолдарда осы сызығынан және жеке жүріс бөліктері болған жағдайда бөлетін

жолақтың сазды бөлігінің шетінен басталады.

3.3.4.2. Бір көлденең еңістен екіншісіне ауысу учаскелерінде судың кедергісіз ағып кетуін қамтамасыз ету қажет.

3.3.5. Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілерге арналған жолдар
Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің үдемелі қозғалысы кезінде халықаралық жолдардың көлденең пішінінде жаяу жүргіншілер мен велосипедшілерге арналған арнайы жолдар болуы қажет. Осындай арнайы жолдарды автомагистральдардың немесе жоғары жылдамдық жолдарының жер қабаты шегінде орналастыруға болмайды.

3.4. Жасанды ғимараттардың көлемдері

3.4.1. Көпірлер мен жол құбырларының көлемдері мына кестеге сәйкес қабылдануы тиіс:

Көпірлер мен жол құбырлары	!	Көлемдер элементтерінің ең кіші өлшемдері	
	!	(м)	
	!	-----	
!	Жаңадан жобаланатын	!	Қазіргі жолдар үшін
!	жолдар үшін	!	

Жүріс бөлігінің ені	Кіреберістегі жүріс бөлігінің енінен кем емес	Кіреберістегі жүріс бөлігінің енінен кем емес
Биіктігі	бойынша	
толық көлемі	5,0	4,5
Жүріс бөлігінің ішкі шетінен	2,0	1,0
қоршаулар шекарасына	ішкі	
қашықтық	дейінгі	
Жүріс бөлігінің сыртқы	3,0	1,0
шетінен	ішкі	
қоршаулар шекарасына	дейінгі	
қашықтық		

3.4.2. Жаңадан салынатын тоннельдер мен галереялар биіктігі бойынша кемінде 5,0 м, пайдаланылатын жолдардағы қазіргі жолдардың кемінде 4,5 м көлемі болуы тиіс.

3 . 5 . Қ и ы л ы с т а р

3.5.1. Қиылыс үлгілерін таңдау

3.5.1.1. Бүкіл бағыт қашықтығында қиылыстар арасындағы қашықтық, мүмкіндігінше, бірдей болуы тиіс, кескіні апат жағдайларының болуы қауіпсіздігін (әсіресе, көлік ағымдарымен қиылысу кезінде) барынша азайту үшін барлық жүргізушілерге түсінікті болатындай бірүлгілі болуы тиіс.

3.5.1.2. Кейбір ағымдарды оңтайлы кескінді көрші қиылыстарға бағыттай отырып, қиылыстар санын қысқарту қажет.

3.5.1.3. Басымдық басқа жолдарды пайдаланушыларға берілуі мүмкін кейбір жеке жағдайлардан (басқа халықаралық жолдармен қиылыстар, бір санаттан екіншісіне ауысу аумақтары, шеңберлі қозғалысты қиылыстар) басқада халықаралық жолдар б а с ы м б о л ы п т а б ы л а д ы .

3.5.1.4. Екіжақты қозғалысы бар жолдарда әртүрлі немесе бір деңгейде қиылыстар жасалуы мүмкін. Үдемелі ағымдар қиылысатын орындарда және экономикалық мақсатқа лайықтығы үшін қиылыстар әртүрлі деңгейде жасалуы мүмкін. Кейбір жағдайларда қиылыстар әртүрлі деңгейлерде қосатын тарамдарсыз жасалуы мүмкін.

Барлық қосатын тарамдары жоқ әртүрлі деңгейдегі қиылыстар - толық емес түйісулер әртүрлі деңгейлерде жасалуы мүмкін.

3.5.1.5. Кейбір жағдайларда шеңберлі қозғалысты қиылыстар жасалуы мүмкін.

3.5.1.6. Автомагистральдарда және жеке жүріс бөліктері бар жолдарда қиысулар әртүрлі деңгейде ж а с а л а д ы .

3.5.1.7. Елді мекендерден тысқары реттелетін қозғалыспен (үштүсті бағдаршамдық белгі) қиылысулар жүргізушілердің бағдаршамдарды қабылдауы және бағдаршаммен реттеу жол қозғалысына қатысушылар үшін қандай да бір қауіптер пайда болуына соқтырмайтындай қарастырылуы мүмкін.

3.5.2. Қиылыстарды бір деңгейде жоспарлау

3.5.2.1. Бір деңгейдегі қиылыстар мынадай жалпы қағидаларға негізделетін нормаларға сәйкес жасалуы тиіс:

басты жолмен де, екінші дәрежелі жолмен де келе жатқан жүргізушілерге барынша жақсы көрініс пен қиылыстарды қабылдау жағдайын қамтамасыз ету;

қиылыстардың мақсатына қарай қиылыстар геометриясын оңайлату, сонымен жол қозғалысына қатысушылардың оны қабылдауын жеңілдету. Төрт тарамнан көп қиылыстарды қозғалыс ағымын топтастыру немесе шеңберлі қозғалысты қиылыстар жасау жолымен оңайлату қажет.

3.5.2.2. Қиылыстар, мүмкіндігінше, тік бұрышпен орындалуы тиіс.

3.5.2.3. Қозғалысы үдемелі бір деңгейдегі қиылыстарда тиісті бағытта солға бұрылатын көлік құралдары үшін баяулату жолақтарын қарастыру қажет.

Жүріс бөлігін қиылыстар аумағында өте кеңейтуге жол бермеу қажет, себебі бұл ағым қозғалысының жылдамдығын жоғарылатуға жағдай жасайды, жүргізушілердің жітілігін төмендетеді және жол қиылысын күрделендіреді.

Қозғалыс бағыты өзгеруі және солға бұрылу үшін баяулату жолағы болған жағдайда осы жолақ көрініп тұруы керек, себебі солға бұрылыс екінші дәрежелі жолға жатқызылуы мүмкін.

3.5.2.4. Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілерге арналған жолдар жолды тік бұрышқа жақын бұрышпен қиып өтуі және жақсы көрініп тұруы тиіс.

3 . 5 . 3 . Т ү й і н д е р

3 . 5 . 3 . 1 . Ж а л п ы е р е ж е л е р

3.5.3.1.1. Түйін кескіні қиылысты оңайлату және қозғалыс шарттарының бірдейлігін қамтамасыз ету міндетінен шыға отырып таңдалады.

Қозғалыс шарттарының бірдейлігін жүргізушілер қимылдарының бірдейлігі, яғни олардың әртүрлі түйіндерде әрбір рет ұқсас маневрларды жүзеге асыруы деп түсіну керек.

3.5.3.1.2. Түйіндердің кескіні топографиялық сипаттарға, қозғалыс үдемелілігіне, қиылатын жол үлгісіне және болуы мүмкін жол бажын жинау бекеттері.

3.5.3.2. Геометриялық сипаттамалары

3.5.3.2.1. Қосатын тарамдар. Қосатын тарамдардың ең кіші ені мынадай болғаны
м а қ с а т қ а л а й ы қ т ы :

біржақты қозғалысты жүріс бөлігі - жол таңбалары мен нығайтылған жол бойын
қ о с а 6 м ;

екіжақты қозғалысты жүріс бөлігі - жол таңбалары мен нығайтылған жол бойын
қ о с а 9 м .

Қосатын тарамдардың өлшемдері мынадай болуы тиіс (айрықша жағдайларда
көрсетілген өлшемдер төмендетілуі мүмкін):

жоспардағы ішкі шеттің ең кіші радиусы - 30 м;

көтерілетін жолдардағы ең үлкен еңіс - 7%;

төмен түсетін жолдардағы ең үлкен еңіс - 8%;

бойлық пішіндегі дөңес сызықтардың ең кіші радиустары - 800 м;

бойлық пішіндегі ойыс сызықтардың ең кіші радиустары - 400 м;

Жоспарда көлік түйіндерінің сызықтары барлық жағдайларда тиісті ұзындықты
ауысу сызықтарымен кездесуі тиіс.

3.5.3.2.2. Ағымдардың тоғысу учаскелері. Ағымдардың тоғысу учаскелерінің жол
қозғалысының толық қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін жеткілікті ұзындығы болуы
т и і с .

3.5.3.2.3. Қозғалыс ағымдарын болу. Жүріс бөлігі екі жүріс бөлігіне бөлінетін
жағдайда қозғалыс ағымының бөлінуін жүргізуші айқын қабылдауы тиіс. Осы үшін
оларды көрініс қамтамасыз етілген учаскелерде орналастыру, сондай-ақ тиісті белгілер
мен таңбаларды пайдалану қажет.

3.5.3.2.4. Қозғалыс ағымдарының қосылуы. Екі жүріс бөлігі біреу болып қосылған
жағдайларда, екі ағымның қосылуы қауіпсіз және негізгі ағымның қозғалыс
жылдамдығын шамалы ғана төмендетумен болуы тиіс.

О с ы ү ш і н :

негізгі емес қозғалыс ағымының көлік құралдары, әдетте негізгі ағымға оң жағынан
қ ұ й ы л у ы т и і с ;

көлік құралдарының негізгі ағымына кіретін көлік құралдарының жүргізушілері
негізгі жүріс бөлігін қосылу орнының алдында және содан кейін жақсы көруі тиіс.

3.6. Ауыспалы жылдамдық жолақтары

3.6.1. Негізгі жолға шығатын немесе негізгі жолдан шығатын көлік құралдарына
арналған ауыспалы жылдамдық жолақтарын түйінге дейін және одан кейін, сондай-ақ
маңайдағы аумақтардан кіретін жолдардың қосылатын орындарында жасау қажет.

Осындай жолақтарда өзгермейтін ең және алдында немесе кейіннен қосатын сынабы
б о л у ы т и і с .

3.6.2. Ауыспалы жылдамдық жолақтарының ұзындығы есептік жылдамдықтың және қозғалыс үдемелілігінің негізінде анықталуы тиіс.

3.7. Темір жолдармен қиылысу
Халықаралық автомобиль жолдарының темір жолдармен қиылысуын барынша әртүрлі деңгейлерде орындау керек.

4. ЖОЛДАРДЫ ЖАЙЛАСТЫРУ

4.1. Жалпы ережелер

Төменде көрсетілген жолдарды жайластыру үлгілері автожол желісін пайдаланудың маңызды элементі және олар қозғалыстың ырғақтылығы мен қауіпсіздігіне, сондай-ақ жол қозғалысына қатысушылар үшін қолайлылық деңгейіне әсер етеді.

Жолдарды пайдалану жағдайын жоғары деңгейде ұстау үшін жолдарды жайластыру күйіне тұрақты бақылау жасау және оған уақтылы жөндеу мен қызмет көрсету қажет.

4.2. Жол белгілері таңбалар

4.2.1. Жол белгілерінің негізгі сипаттамалары және таңбалар

4.2.1.1. Жол белгілері және таңбалар жол жағдайларын дұрыс қабылдануына жәрдемдесуі тиіс, сондықтан олар бір біріне және барлық басқа жол элементтеріне сәйкес келетіндей жоспарлануы және орнатылуы тиіс.

4.2.1.2. Жол белгілері және таңбалар бір түрлі, жүргізушілерге түсінікті және алыс қашықтықтан күндіз де, түнде де жақсы көрінетіндей болуы тиіс.

4.2.1.3. Жарығы жоқ жолдарда жол белгілерінің беті жарық қайтаратын болуы тиіс, ал таңбалар жарық қайтаратын материалдардан жасалады.

4.2.2. Жол таңбасы

Жол таңбасы жүргізушілерге жылдың кез келген мерзімінде көрінетіндей болуы тиіс, ал пайдаланылатын материалдардың сырғанамайтын қасиеттері болуы тиіс.

4.2.3. Жол белгілері

4.2.3.1. Халықаралық жолдарда қозғалыс бағыттары көрсеткіштерінде жүргізушілерде бағыт туралы анық түсініктері болатындай бағыттың нөмірі болуы тиіс .

4.2.3.2. Белгілерді қолдану тиімділігін арттыру оларды жүргізушілер тез және оңай қабылдау үшін белгілердің бір үлгі мөлшерін, жазулардың қысқалығын қолдануға, халықаралық жолдардың бүкіл желісінде бір алфавитті пайдалануға, рәміздер мен жазулардың белгілердің көлеміне және рұқсат етілген ең үлкен қозғалыс жылдамдығына сәйкестігін сақтауға талаптану керек. Басқа алфавиттерді қолдану жолдағы негізгі объектілердің атаулары (ірі қалалардың жоғары қозғалыс үдемелілігі бар жолдармен қиылыстар, тарихи объектілер және т.с.) латын тілінде бірге қайталанса ғ а н а р ұ қ с а т е т і л е д і .

4.2.3.3. Жол белгілері жүріс бөлігінің шетінен белгінің ең жақын шетіне дейін кемінде 3 м, ал күрделі жағдайларда кемінде 1 м қашықтықта орнатылады.

4.2.4. Жол жұмыстарын білдіретін немесе жолдағы апат туралы ескертетін белгілер

4.2.4.1. Жол жұмыстарын жүргізу кезінде, апат (жол-көлік оқиғасы) болғанда немесе жүріс бөлігін немесе қозғалыс жолағын жабуға байланысты қандай да бір операцияларды жүзеге асыру кезінде жол қозғалысына қатысушылардың, сонымен қатар жолдағы тиісті жұмыс түрлерін жүзеге асыратын тұлғалардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында тиісті уақытша белгілер орнату қажет. Осындай белгілер қажеттілігі жоғалғанда алынып тасталуы тиіс.

4.2.4.2. Жарық түсетін жол учаскелерінде жол жұмыстарын белгілейтін белгілерге жарық түсірілуі тиіс. Жарық болмаған жағдайда белгілердің беттері жарық қайтаруы тиіс немесе оларға арнайы жарық түсіру құрылғыларымен жарық түсірілуі тиіс.

4.2.4.3. Уақытша орнатылған белгілерге қайшы тұрақты белгілерді алу немесе жабу к е р е к .

4.3. Қоршаулар, бағыт көрсететін және қарықтыруға қарсы құрылғылар және а п а т т ы қ т ү с у ж о л д а р ы

4 . 3 . 1 . Ж о л қ о р ш а у л а р ы

4.3.1.1. Көлік құралдарының жүріс бөлігінен абайсыз шығып кетпеуі үшін жолдар қоршаумен жабдықталуы тиіс. Жол қоршауы қажет болған жағдайларда ғана орнатылуы тиіс.

4.3.1.2. Қоршау үлгісін (ұстап қалатын қоршаулар, соққыны жұмсартқыштар, тосқауылдар) таңдау және оларды орнату тәртібі олар ұстап қалуы тиіс көлік құралдарының үлгілеріне, бойлық пішініне, жолдан шығып кеткенде болуы мүмкін салдарына, сондай-ақ көруге тиетін әсеріне және оларға қызмет көрсету күрделілігіне байланысты.

4.3.1.3. Бөлетін жолақта қоршаудың, орнатылуы қозғалыстың үдемелілігіне және жолағының еніне байланысты.

4.3.1.4. Көпірлерде және жол бойларында қоршаулар орнатуды қарастыру керек. Жол бойында қоршаулар жүріс бөлігіне таяу шығып тұрған қауіпті қатты кедергілер болса немесе үйіндінің биіктігі не болмаса жол баурайының еңістігі көзге көрінетіндей қатерлі болса, сондай-ақ су жолымен, жоғары үдемелі қозғалысты жолмен, темір жолмен және т.с. қиылысса немесе соның бойымен жүрсе орнатылады.

4.3.2. Бағыт көрсететін құрылғылар
Жүргізушілер трассаны жақсы қабылдауы үшін жарық қайтарғыштармен жабдықталған сигнал бағандары орнату керек.

4.3.3. Қарықтыруға қарсы құрылғылар

4.3.3.1. Автомагистральдар мен жоғары жылдамдық жолдарының жарық жоқ учаскелерінде бөлетін жолақтардың ені 5 метрден кем болса, егер қандай да бір жол халықаралық жолдың бойымен жүрсе, сондай-ақ жол бойларында қарықтыруға қарсы экрандар мен қоршаулар орнату ұсынылады.

4.3.3.2. Қарықтыруға қарсы құрылғыларды орнату жол қозғалысына қатысушылар үшін көріністі, сондай-ақ таяу жерде орналасқан қозғалысты реттейтін техникалық құралдардың жұмыс тиімділігін төмендетпеуі тиіс.

4.3.4. Апаттық түсу жолдары

Тік ұзақ төмен түсу жолдарында көлік құралдарының қауіпсіз қозғалысын қамтамасыз ету үшін төмен бара жатқан көлік құралдары қозғалысының жолағы бойында қолайлы учаскелерде орналастырылған тұрақ жолақтарын немесе апаттық түсу жолдарын (амалсыз аялдау орындары) жасаған дұрыс. Бұл орындар шұғыл

жағдайларда ғана көлік құралдарының аялдамасы болуы тиіс.

4.4. Қозғалысты басқару

4.4.1. Бағдаршамдар

4.4.1.1. Бағдаршамдар қолданылатын халықаралық конвенциялар мен келісімдерге сәйкес пайдаланылуы тиіс. Кейбір қауіпті учаскелерді (жол жұмыстары, жол бажын жинау бекеттері, жаяу жүргіншілер өтетін жолдар және т.т.) белгілеу үшін сары түсті жанып-сөнетін шамдар пайдаланылуы мүмкін, олар жүргізушілерге зер салу және жылдамдықты баяулату қажеттілігін көрсетеді.

4.4.1.2. Ерекше жағдайларда (жол жұмыстарын жүргізу орындарында көлік құралдарын кезекпен өткізуді ұйымдастыру кезінде немесе жол-көлік оқиғалары жағдайында) уақытша бағдаршамдар пайдаланылуы мүмкін.

4.4.2. Ақпараты өзгертіліп тұратын жол белгілері

Ақпараты өзгертіліп тұратын жол белгілері жүргізушілерге түсінікті және күндіз де, түнде де көрінетіндей болуы тиіс.

4.4.3. Апаттық-шақыру байланысы жүйесі

4.4.3.1. Барлық үлгідегі халықаралық жолдарда арнайы белгілермен белгіленген және тиісті орталықтармен тәулік бойы байланысты қамтамасыз ететін апаттық-шақыру байланысының колонкаларын немесе басқа байланыс құралдарын орнату ұсынылады. Осындай байланыс құралдары бүкіл жол бойында инженерлік құрылыстардың тысқары үйіндінің шетімен бірдей аралықтарда орнатылады.

4.4.3.2. Апаттық-шақыру байланысының арнайы жүйесі болмаған жағдайда жоғары жылдамдық жолдарында және әдеттегі үлгідегі жолдарда ортақ телефон байланысы пайдаланылуы мүмкін. Бұл жағдайда таяу жердегі қоғамдық телефонның орналасқан орны көрсетілетін белгілер орнатылады.

4.4.3.3. Ұзын көпірлер мен тоннельдерде арнайы байланыс құралдары қолданылуы мүмкін.

4.4.3.4. Байланыс құралдары пайдалануда оңай және пайдаланушыларға түсінікті болуы тиіс. Сонымен қатар пайдалану ережелері белгілер мен идеограммалар түрінде

4 . 5 . Ж а р ы қ б е р у

Жарық тиісті экономикалық негізделген кезде, шекаралық бекеттер, ұзын тоннельдер, реттелетін қиылыстар, халықаралық жолдардағы түйісулер сияқты айрықша режимді қозғалыс учаскелерінде берілуі керек. Халықаралық жолдар бойынша жүретін көлік құралдарының жүргізушілеріне кедергі жасауы мүмкін өте жарық аумақтармен (әуежайлар, қала немесе өнеркәсіп аудандары және т.с.) қиылысатын немесе жанымен өтетін жол учаскелеріне де жарық беру керек.

4.6. Қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етудің арнайы әдістері

4.6.1. Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету
Әдеттегі үлгідегі жолдарда қозғалыс қауіпсіздігін арттыру үшін жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің қозғалысы үшін жолдар салу керек. Сонымен қатар осы жолдардың автомобиль жолдарымен қиылысу орындарына айрықша назар аудару қ а ж е т .

4.6.2. Мүгедектердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету

Қозғалыс кезінде қиындық көріп келе жатқан немесе бөгде біреудің көмегін қажет ететін көлік құралдарының жүргізушілері немесе жолаушылары жол маңындағы құрылыстарды пайдалануда қолайсыздық сезінбеуі тиіс.

Осы мақсатта жол және оны жайластыруды қозғалысқа қатысушы мүгедектер әсіресе демалыс алаңқайлары мен қызмет көрсету бекеттерінде дербес пайдалана а л а т ы н д а й ж о с п а р л а н у ы т и і с .

4.7. Жол маңындағы құрылыстар

Халықаралық жолдарда қозғалысқа қатысушыларға қызмет көрсету үшін жасалатын құрылыстар мақсатына байланысты демалыс алаңқайлары, қызмет көрсету бекеттері, шекара бекеттері және т.с. болуы мүмкін.

4.7.1. Демалыс алаңқайлары

4.7.1.1. Демалыс алаңқайларын жүргізушілер мен жолаушылар бірқалыпты қозғалыстан демалатындай орындарда жасалуы тиіс. Сонымен қатар, алаңқайлар аумақтарының жайластырылуына дұрыс көңіл бөлу қажет.

4.7.1.2. Демалыс алаңқайларында столдар, қалқалар, әжетханалар және, мүмкіндігінше, ішетін су көздері (су колонкалары, құдықтар, бұлақтар және т.б.) болуы

4.7.2. Қызмет көрсету кешендері

4.7.2.1. Жер сипатын және пайдаланушыларды (туристер, көлік қызметкерлері және т.т.) ескере отырып жасалған, түйісу орындарынан алыста орналасқан қызмет көрсету бекеттерінде, тіпті болмағанда, тұрақ орындары, телефондар, жанар-жағармай құю стансалары және әжетханалары болуы тиіс.

4.7.2.2. Осыған ұқсас орындар (мысалы, тұрақтар) халықаралық жолдардың жүріс бөлігінен бөлініп тұруы тиіс.

4.7.3. Жол бажын жинау бекеттері

4.7.3.1. Жол бажын жинау орындарында, бақылау бекеттерінің алдында жолдың жүріс бөлігі (немесе түйісудегі қосатын тарамдар) кеңейтілуі тиіс.

Бақылау бекеттерінің саны қозғалыс үдемелілігімен айқындалады.

4.7.3.2. Жол бажын жинау кабиналарын жақсы желдетілетін учаскелерде орналастыру қажет. Оларды төменге түсетін жолдың шетінде орналастыру ұ с ы н ы л м а й д ы .

4.7.3.4. Бақылау бекеттеріне апаратын қозғалыс жолақтарынан тысқары баж жинау, бақылауды жүзеге асыру және қызметшілердің жұмысы үшін қажетті ғимараттар мен құрылыстарға арналған жеткілікті аумақ бөлінуі тиіс.

4.7.4. Шекара бекеттері

4.7.4.1. Шекаралық бақылау бекеттерінің орналасу орны, көлемі және кескіні, сондай-ақ ғимараттардың, құрылыстардың, тұрақ орындарының және т.с. сипаты мен болуы көзделген бақылау түрлерін және осы бекеттері арқылы қозғалыстың сипатын е с к е р е о т ы р ы п т а ң д а л а д ы .

4.7.4.2. Шекара кешенінің құрылымы мен кескіні, сондай-ақ ақпарат пен қозғалысты реттеу құралдары, ішкі байланыс жүйесі туристік және коммерциялық көлік құралдарының ағымын олардың ғимараттар мен құрылыстарға келуіне дейін б ө л у д і қ а м т а м а с ы з е т у т и і с .

5. ҚОРШАҒАН ОРТАНЫ ҚОРҒАУ

5.1. Жалпы ережелер

5.1.1. Жолдар қоршаған ортаға зиянды ықпалын барынша төмендетілетіндей жоспарлануы тиіс.

5.1.2. Қоршаған ортаның сапасын (көзбен көрінетін және экологиялық) сақтау үшін жолдар ландшафтпен үйлесімді болуы қажет.

5.1.3. Жаңа жолдарды салу немесе қазіргі бар жолдарды қайта жаңарту жобаларын әзірлегенде қоршаған орта үшін әртүрлі жобалық шешімдердің нұсқаларын бағалап, артықшылықтары мен кемшіліктерін салыстыру мақсатқа лайықты.

5.2. Жолдардың қоршаған ортамен органикалық қосылуы

5.2.1. Бір жобаны әзірлеу кезінде жол мен жол қозғалысының мыналарға тікелей және жанама әсерін бағалау керек:
адамдарға, өсімдіктерге, жануарларға;
топырақ күйіне, суға, микроклиматқа, әуе ортасына;
пейзажға, жолдағы объектілерге және мәдени мұраға.

5.2.2. Ландшафт элементтеріне қатысты көлденең және бойлық пішіндерін келісу жолдың жергілікті рельефпен және жер пайдалану жүйесімен үйлесімді болуы және жол қозғалысы қауіпсіздігіне қолайсыз әсерін болдырмауы тиіс.

5.2.3. Жол қозғалысы, жолдарға қызмет көрсету және оларды ұстау нәтижесінде болатын шу деңгейін, дірілді және ауа мен судың ластануын осы елде қолданылатын нормативтік құқықтық реттеудің негізінде тиісті шаралармен шектеу керек.

5.2.4. Жаңа жол мен соған байланысты құрылыстар ландшафты өзгерткен жағдайларда жаңа ландшафты салуды қарастыру қажет.

5.3. Қоршаған ортаның жол қозғалысына қатысушыларға ықпалы

5.3.1. Ландшафтың және қоршаған ортаның жолдан көрінетін элементтері жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыруға және оған қатысушыларға жайлы болу үшін

пайдалануы мүмкін. Олар көзбен көрінетінді толықтыруы және жақсартуы тиіс және сапарды қызықты етуі тиіс.

5.3.2. Жүргізушілерге жақсылап бағдар алуға мүмкіндік беретін елді мекендер, өзендер, қыраттар және т.т. ұзақ уақыт көрініп тұруы тиіс. Екпе ағаштар (жол бойында немесе басқа бір нысандағы) оларды отырғызу қандай да бір қатер төндірмесе көзбен бағдар алуды жақсартуға және жолдың көзбен көргендегі бірқалыптылығын бұзуға жәрдемдесуі тиіс. Ландшафты қарсы келетін көліктің қарықтыру әсерін және қолайсыз ауа райы жағдайларының (жел, қар және т.т.) кері әсерін төмендету үшін пайдалану керек.

5.3.3. Жол бойында шуды басатын экрандар орнатқанда оларды "тас қоршау" әсерін төмендететіндей және қоршаған орта туралы ақпараттың жетіспеушілігін толтыратындай жасау керек. Қозғалыстың техникалық эстетикасы мен қауіпсіздігі жағына қарай коммерциялық жарнаманы халықаралық жолдарға жақын орналастырмау керек.

5.4. Жолдарды жануарлармен соқтығылысудан қорғау

5.4.1. Автомагистральдарды және жоғары жылдамдық жолдарын пайдаланушыларды жануарлармен соқтығылысудан қорғау үшін тиісті қоршаулар немесе шошытатын құрылғылар қарастырған дұрыс.

5.4.2. Сонымен қатар жануарларды да қорғау шараларын қабылдау қажет (тиісті ескертетін жол белгілерін орнату, жолдардың үстінен немесе астынан жануарлар үшін өтетін жолдар жасау).

6. ЖОЛДАРДЫ ЖӨНДЕУ ЖӘНЕ ҰСТАУ

6.1. Жалпы ережелер

6.1.1. Жолдар мен жол құрылыстары олардың мақсатын сақтау және қолайлылық пен қозғалыс қауіпсіздігінің тұрақты деңгейін қамтамасыз ету үшін техникалық жөнді күйде ұсталуы тиіс.

6.1.2. Жобалау және құрылысын жүргізу кезінде табиғат қорғау заңдарының талаптарын сақтай отырып, жолдарды ұстау жұмыстарын жүргізу қолайлылығын ескеру қажет.

6.1.3. Жолдың барлық элементтері: жол төсемі, жол бойындағы орлар, су арығы, белгілер мен таңбалар, жол қозғалысын реттеу құралдары, ғимараттар мен құрылыстар, жол маңындағы жолақтар, екпе ағаштар және ландшафт жөндеу мен ұстауға жатады.

6.1.4. Жолды ұстау барысында белгілер көрінетіндей және жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ететін құрылғылардың жұмысына кедергі жасамайтындай бөлінетін жолақтың күйін, ағаштар мен талшіліктердің өсуін байқау қажет.

6.1.5. Жолды ұстауға арналған жабдық жол қозғалысы қауіпсіздігі деңгейін төмендетпеуі және көлік құралдарының қалыпты қозғалысына кедергі жасамауы тиіс.

6.3. Жөндеуді және ұстауды басқару

6.2.1. Жолдарды жөндеу және ұстау жұмыстарын жоспарлау жоспарлар жасау және олардың орындалуын тексеру, жолдардың күйі туралы жүйелі түрде мәліметтер жинау арқылы қолданылатын нормативтік құжаттардың негізінде жүргізілуі тиіс. Осыны жолдарды басқару органы жүзеге асыруы тиіс және бұл жоспарлау үшін негіз ретінде қаралуы тиіс, бірақ кейбір жағдайларда басқа ойлардың негізінде ымыралы шешімдер қ а б ы л д а н у ы м ү м к і н .

6.2.2. Жолдарды, бар жол құрылыстары мен объектілерін қажетті ұстау деңгейін қолдау және оларды жөндеу бойынша ағымдағы жұмыс осы жолдың барлық элементтерін және олардың күйін толық және тұрақты жаңарта отырып есепке алудың негізінде жүргізілуі тиіс. Көлік құралдарының қозғалысын бұзатын қолайсыз факторлар туындаған жағдайда немесе жол-көлік оқиғалары жағдайында тиісті шараларды тез қабылдау қажет.

6.2.3. Жолдарды жөндеу және ұстау жұмыстарын жоспарлау осы талаптарды ескере отырып, жол төсемінің, жол белгілері мен сигналдарының, жол таңбаларының (күндіз де, түнде де) және басқа элементтердің күйіне жүйелі түрде диагноз қою қорытындыларына негізделуі тиіс. Осындай диагноз қою жолдарда алдын алу немесе қалпына келтіру шараларын әзірлеу үшін ақпараттың негізгі көзі болуы тиіс.

6.2.4. Жолдарды ұстау жұмыстарын бақылау міндетіне кіретін жол органы сонымен қатар жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қажетті барлық уақытша шаралардың орындалуын, жұмыстарды жүргізудің технологиясы мен тиімділігін сақтауды бақылауы тиіс. Жылдамдыққа, қозғалыс режиміне әртүрлі шектеулер қою

және басқа шектеулер енгізу құзыретті органдардың рұқсатымен жүзеге асырылуы тиіс

6.3. Жөндеу және ұстау бойынша жұмыстарды жүргізу орындары

6.3.1. Жол элементтерін жөндеу және ұстау кезінде жол қозғалысы қауіпсіздігіне тікелей әсер ететін шараларды өткізу бірінші кезекте назарда болуы тиіс.

Осындай элементтерге мыналар жатады:

жол төсемі, сырғанауға қарсыласу және бетінен судың ағуы жағынан қарағанда; сындарлы элементтер, әсіресе түйісу орындарында, тіректер, парапеттер және көпірлер мен темір жолдың үстінен салынған көпірлердің басқа тораптары, тоннельдерді жабдықтау;

жарық беру енжарлық қауіпсіздік құралдары; жол белгілері, сигналдары, таңбалары және басқа элементтері.

Мыналар маңызды шаралар болып есептеледі:

жолды бүкіл жыл бойы толық пайдалану мүмкіндігін қамтамасыз ету; қар мен мұздан тазарту және қолайсыз ауа райы жағдайларынан болған басқа қауіпті жағдайларды жою үшін уақтылы шаралар қабылдау; қоршаған ортаны қорғау және жақсарту жөніндегі жұмыстарды жүргізу, мысалы, шу басатын экрандар қою, пейзажды қалыптастыру және т.т.

6.3.2. Жүріс бөлігін (төсемнің түзулігі мен кедір-бұдырлығы) және жол құрылыстарын пайдалану сапасын жөндеу бойынша тиісті шараларды қабылдау жолымен жоғары деңгейде ұстау және ұстау мен жөндеу жұмыстарын жүргізу кезеңінде еркін өтуін қамтамасыз етуі қажет. Осы жұмыстарды жол төсемі біртіндеп бұзылмау үшін уақтылы орындау керек.

6.3.3. Жол жұмысшылары мен жол қозғалысына қатысушылардың қауіпсіздігі қозғалысты ұйымдастыруға және жұмыс жүргізу орындарын қоршауға, жұмысты жоспарлау барысында көзделуі және оларды жүргізу кезінде тұрақты тексерілуі тиіс шаралар қабылдау жолымен қамтамасыз етілуі тиіс.

6.3.4. Жол-көлік оқиғаларын және көлік құралдарының жол жұмыстарын жүргізу орындарында кідіріп қалуын болдырмау үшін қоршайтын құрылғылар, белгілер мен таңбалар орнатуды қарастыру, сондай-ақ жұмыс жүргізу орындарында күндіз де, түнде де көруге болатындай қамтамасыз ету керек. Қолданылатын қоршау құрылғылары және реттеу құралдары жақсы көрініп тұруы және олардың мағынасы қозғалысқа қатысушылар үшін түсінікті болуы тиіс. Бұл құралдар халықаралық конвенциялардың талаптарына сәйкес болуы тиіс, ал олардың жолда тұруы жүйелі түрде тексеріліп тұруы

6.3.5. Қысқы жағдайда жол қозғалысы қауіпсіздігін және оны ұйымдастыруды тиісті шаралар қабылдау жолымен барынша қамтамасыз ету керек. Доңғалақтардың жүріс бөлігі бетімен жабысуына, жол белгілерін қар мен мұздан тазартуға айрықша көңіл бөлу керек.

Осымен қоса берілген мәтін Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы үкіметтерінің Басшылары кеңесінің атынан құжаттардың жеке жобалары бойынша түпкілікті шешімдер қабылдау өкілеттігін Экономикалық одақтың Мемлекетаралық экономикалық комитетінің Төралқасына және Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығына мүше мемлекеттердің Сыртқы істер министрлерінің Кеңесіне беру туралы 1998 жылғы 6 наурызда Мәскеу қаласында қабылданған Шешімді орындау үшін 1998 жылғы 11 қыркүйекте Мәскеу қаласында қабылданған Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль жолдары туралы хаттаманың түпнұсқасымен бірдей болып табылатынын куәландырамын.

Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы
А т қ а р у ш ы х а т ш ы с ы н ы ң
орынбасары