

**Тәуелсiз 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.

*Қазақстан Республикасының*   
*Премьер-Министрі*

Мәтіннің бейресми аудармасы

      Ішкі әкімшілік департаменті   
      директорының орынбасары

**Тәуелсiз Мемлекеттер Достастығының**   
**халықаралық автомобиль жолдары туралы**   
**Хаттама**

Ресми расталған мәтін

      Осы Хаттамаға үкiмет тұлғасында қатысушы мемлекеттер (бұдан әрi - Тараптар),   
      жүктер мен жолаушылардың халықаралық тасымалдарын қамтамасыз ететiн автомобиль жолдарын дамыту және жетiлдiру үшiн күштерiн бiрiктiру мақсатында    
      төмендегi жөнiнде келiстi:

**1-бап**

        Тәуелсiз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль бағыттарының желiсi тарамдары және қосатын жолдары бар бағыттары бойынша Солтүстiкке-Оңтүстiкке және Батысқа-Шығысқа бағдар алған негiзгi және аралық автомобиль жолдары жүйесiн бiлдiредi. Тәуелсiз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль жолдарының (бұдан әрi - ТМД халықаралық автомобиль жолдары) тiзбесi осы Хаттаманың ажырамас бөлiгi болып табылатын 1-қосымшада берiлген.

**2-бап**

        Әрбiр Тарап осы Хаттамаға сәйкес Достастыққа қатысушы тиiстi мемлекеттiң аумағы шегiндегi ТМД халықаралық автомобиль жолдарының учаскелерi осы Хаттаманың ажырамас бөлiгi болып табылатын 2-қосымшада берiлген ТМД халықаралық автомобиль жолдарына қойылатын жалпы талаптарға сәйкес келтiрiлуi үшiн тиiстi шаралар қабылдайды.    
      Тараптардың автожол әкiмшiлiктерiнiң көрсетiлген қызметiн ақпаратпен қамтамасыз етудi және үйлестiрудi ұсыныс жасау нысанында Жолшылардың үкiметаралық кеңесi (бұдан әрi - Кеңес) жүзеге асырады.

**3-бап**

        ТМД халықаралық автомобиль жолдары желiсiн дамыту мақсатында Тараптар iс-шараларды кезең-кезеңiмен, әрбiр Тараптың қаржылық мүмкiндiктерiне қарай, қажеттi жағдайларда отандық және шетелдiк инвесторлардың қаражатын тартумен мемлекетiшiлiк бағдарламалардың шеңберiнде жүзеге асырады.

**4-бап**

        Тараптар ТМД халықаралық автомобиль жолдарының Еуропалық және Азиялық автомобиль жолдары мен көлiк дәлiздерi жүйесiне шоғырландыру бойынша тиiстi шараларды қабылдайды.

**5-бап**

        Тараптар шекаралық автокөлiк құралдарын өткiзу бекеттерiне кiрме жолдарды жайластыру, автомобильдерге жанар-жағармай құю стансаларын, техникалық қызмет көрсету стансаларын, терминалдарды, мейманханаларды, тұрақтарды салу, халықаралық автомобиль тасымалдаушыларына сервистiк қызмет көрсететiн кәсiпорындар желiсінің қызмет етуін қамтамасыз ететiн арнаулы құрылым құру жөнiндегi шараларды жүзеге асырады, сондай-ақ автомобиль жолдары мен құрылыстарын қайта құру, жөндеу және ұстау бойынша ынтымақтастықты дамытады.

**6-бап**

        Тараптар прогрессивтi технологияларды, материалдарды, жол машиналарын жабдықтар мен құралдарды жасау және игеру жол шаруашылығын қаржыландыру және басқару жүйесiн жетiлдiру үйлестiрiлген нормативтiк құқықтық базаны құру, жоғары бiлiктi кадрлар мен инженерлердi даярлау мәселелерi бойынша тәжiрибемен және ақпаратпен алмасуды жүзеге асырады.

**7-бап**

      Осы Хаттамаға Тараптардың жалпы келiсуiмен өзгерiстер мен толықтырулар енгiзiлуi мүмкiн.

**8-бап**

      Осы Хаттаманың 1 және 2-қосымшаларына өзгерiстер мен толықтырулар әрбiр Тараптың тапсырмасы бойынша Тараптардың автожол әкiмшiлiктерiмен енгiзілуi мүмкiн.    
      Осы Хаттаманың 1-қосымшасына өзгерiстер мен толықтырулар ТМД халықаралық автомобиль жолдарының қосымша ұсынылатын және өзгертiлетiн бағыттары аумақтары арқылы өтетiн Тараптардың автожол әкiмшiлiктерiнiң жалпы келiсуiмен енгiзiледi және Тараптардың автожол әкiмшілiктерiнiң басшылары қол қоятын хаттамалармен ресiмделедi.    
      Осы Хаттаманың 2-қосымшасына өзгерiстер мен толықтырулар барлық Тараптардың автожол әкiмшiлiктерiнiң жалпы келiсуiмен енгiзiледi және Тараптардың автожол әкiмшiлiктерiнiң басшылары қол қоятын хаттамалармен ресiмделедi.

**9-бап**

        Тараптардың автожол әкімшіліктерінің басшылары қол қойған 1 және 2-қосымшаларға өзгерiстер мен толықтырулар туралы хаттамалар Кеңеске жiберiледi, ол қол қойылған күнiнен бастап 90 күннен кешiктiрмей хаттамаларды осы Хаттаманың депозитарийiне жiбередi.   
      Тиiстi өзгерiстер мен толықтырулар депозитарий Кеңестен аталған хабарламаны алғаннан кейін 15 күннен соң күшiне енеді.

**10-бап**

     Осы Хаттаманың ережелерi Тараптардың басқа халықаралық уағдаластықтарға сәйкес қабылдаған мiндеттемелерiн қозғамайды.

**11-бап**

      Тараптардың автожол әкiмшiлiктерi осы Хаттаманы орындау мәселелерi бойынша бiр бiрiмен және Кеңеспен тұрақты байланыста болады.

**12-бап**

     Осы Хаттаманы қолдануға және түсiндiруге байланысты даулы мәселелер мүдделi Тараптардың кеңесулерi немесе келiссөздер жүргiзуi арқылы шешiледi.

**13-бап**

     Осы Хаттама 5 жылдық мерзiмге жасалады және, егер Тараптар өзге шешiм қабылдамаса, өзiнен өзi келесi 5 жылға жалғасатын болады.

**14-бап**

      Осы Хаттама оған қол қойған Тараптар оның күшiне енуi үшiн қажеттi мемлекетiшiлiк рәсiмдердi орындағаны туралы үшiншi мәлiмдеменi депозитарийге сақтауға тапсырған уақыттан бастап күшiне енедi.    
      Мемлекетiшiлiк рәсiмдердi кешiрек орындаған Тараптар үшiн Хаттама осы туралы мәлiмдеменi депозитарийге тапсырған күннен бастап күшiне енедi.

**15-бап**

        Осы Хаттама барлық Тараптардың келiсуiмен оның мақсаттары мен қағидаларын бөлiсетiн басқа мемлекеттердiң қосылуы туралы құжаттарды депозитарийге тапсыру арқылы қосылу үшiн ашық.   
      Қосылу депозитарий осындай қосылуға келісім беру туралы соңғы мәлімдеме алған күннен бастап күшіне енді деп есептеледі.

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

*Әзірбайжан Республикасының             Молдова Республикасының*   
*Үкіметі үшін                           Үкіметі үшін*

*Армения Республикасының                Ресей Федерациясының*   
*Үкіметі үшін                           Үкіметі үшін*

*Беларусь Республикасының               Тәжікстан Республикасының*   
*Үкіметі үшін                           Үкіметі үшін*

*Грузия                                 Түрікмен*   
*Үкіметі үшін                           Үкіметі үшін*

*Қазақстан Республикасының              Өзбекстан Республикасының*   
*Үкіметі үшін                           Үкіметі үшін*

*Қырғыз Республикасының                 Украина*   
*Үкіметі үшін                           Үкіметі үшін*

                                     1998 жылғы 11 қыркүйектегi Тәуелсiз   
                                     Мемлекеттер Достастығының халықаралық   
                                      автомобиль жолдары туралы хаттамаға   
                                                  1-қосымша

**ТМД халықаралық автомобиль жолдарының**   
**ТIЗБЕСI**

           Тәуелсiз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль бағыттарының желiсi тарамдары және қосатын жолдары бар бағыттары бойынша Солтүстiкке-Оңтүстiкке және Батысқа-Шығысқа бағдар алған негiзгi және аралық автомобиль жолдары жүйесiн бiлдiредi.

                          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 - Челябi - Қорған - Петропавл - Омбы - Новосибирск - Кемерово - Красноярск - Иркутск - Улан-Удэ - Чита - Хабаровск - Владивосток.   
     Киев - Глухов - Курск - Воронеж - Саратов - Орал - Ақтөбе - Қызылорда - Шымкент - Жамбыл - Бiшкек - Нарын - Торугарт - Қытай шекарасы.   
     Польша шекарасы - Львов - Ровно - Житомир - Киев - Полтава - Харковь - Луганск - Волгоград - Астрахань - Атырау - Бейнеу - Нүкiс - Бұхара - Қарши - Термез - Ауғанстан шекарасы.   
     Словакия шекарасы - Ужгород - Львов - Тернополь - Хмельницкий - Винница - Умань - Кировоград - Днепропетровск - Донецк - Ростов-на-Дону - Минеральные Воды - Махачкала - Баку - Түркменбашы - Ашғабат - Мары - Чарджоу - Бұхара - Самарқанд - Жизақ - Ташкент - Шымкент - Жамбыл - Бiшкек - Алматы - Хоргос - Қытай шекарасы.   
     Румыния шекарасы - Рени - Одесса - Николаев - Херсон - Армянск - Джанкой - Керчь - Новороссийск - Сухуми - Сенаки.   
     Поти - Сенаки - Самтредиа - Тбилиси - Казах - Евлах - Кази - Магомет - Алят - Баку.   
     Түркия шекарасы - Батуми - Самтредиа - Тбилиси - Казах - Евлах - Кази - Магомет - Алят - Баку.

     Аралық бағыттар:   
     Латвия шекарасы - Великие Луки - Мәскеу - Владимир - Нижний Новгород - Чебоксары - Казань - Уфа.   
     Польша шекарасы - Калининград - Нестеров - Литва шекарасы ... - Латвия шекарасы - Остров.   
     Литва шекарасы - Минск - Гомель.   
     Кобрин - Гомель - Брянск - Орел - Липецк - Тамбов - Пенза.   
     Польша шекарасы - Ковель - Коростень - Киев.   
     Умань - Первомайск - Николаев - Херсон - Мелитополь - Таганрог - Ростов-на-Дону.   
     Румыния шекарасы - Кишинев - Кировоград - Полтава.   
     Тбилиси - Лагодехи - Белоканы - Халдан - Геогчай - Шемаха - Баку.   
     Хашури - Ахалцихе - Гюмри - Ереван - Ерасх - Горис - Капан - Мегри - Иран шекарасы.   
     Термез - Душанбе - Джиргаталь - Карамык - Иркештам - Қытай шекарасы.   
     Душанбе - Куляб Хорог - Ош.

                           Солтүстiк-оңтүстiк бағыт

     Негiзгi бағыттар:   
     Литва шекарасы - Лида - Слоним - Бытень - Кобрин - Ковель - Луцк - Тернополь - Черновцы - Румыния шекарасы.   
     Литва шекарасы - Лида - Слоним - Бытень - Кобрин - Ковель - Луцк - Тернополь - Черновцы - Кишинев - Одесса.   
     Финляндия шекарасы - Выборг - Санкт-Петербург - Псков - Витебск - Могилев - Гомель - Чернигов - Киев - Одесса.   
     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 - Челябi - Қостанай - Астана - Қарағанды - Алматы - Бiшкек - 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 - Есiл - Жезқазған - Қызылорда - Yшқұдық - 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.   
     Глухов - Тросна.   
     Краснодар - Джубга.   
     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.   
     Петропавл - Астана.   
     Бейнеу - Бекдаш - Түркменбашы.   
     Ашғабат - Гаудан - Иран шекарасы.   
     Теджен - Серакс - Иран шекарасы.   
     Мары - Кушка - Ауғанстан шекарасы.   
     Самарқанд - Гузар.   
     Самарқанд - Айни.   
     Жамбыл - Талас - Сусамыр.   
     Ура-төбе - Худжанд - Исфана - Ош.   
     Худжанд - Қоқанд.   
     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 қыркүйектегi Тәуелсiз   
                                     Мемлекеттер Достастығының халықаралық   
                                      автомобиль жолдары туралы хаттамаға   
                                                     2-қосымша

                              ТМД халықаралық автомобиль   
                           жолдары қанағаттандыруы тиiс   
                                  ЖАЛПЫ ТАЛАПТАР

                                      Мазмұны

1. ЖАЛПЫ ЕРЕЖЕЛЕР   
2. ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ЖОЛДАРДЫ ЖIКТЕУ   
3. ГЕОМЕТРИЯЛЫҚ СИПАТТАМАЛАРЫ   
     1.1. Жалпы ережелер   
     1.2. Жоспар және бойлық пiшiнi   
     1.2.1. Негiзгi өлшемдерi   
     1.2.2. Көрiнiстi қамтамасыз ету   
     3.3. Көлденең пiшiнi   
     3.3.1. Қозғалыс жолақтарының саны мен енi   
     3.3.2. Жолдың бойы   
     3.3.3. Бөлетiн жолақ   
     3.3.4. Көлденең еңiс   
     3.3.5. Жаяу жүргiншiлер мен велосипедшiлерге арналған жолдар   
     3.4. Жасанды ғимараттардың көлемдерi   
     3.5. Қиылыстар   
     3.5.1. Қиылыс үлгiлерiн таңдау   
     3.5.2. Қиылыстарды бiр деңгейде жоспарлау   
     3.5.3. Түйіндер   
     3.6. Ауыспалы жылдамдық жолақтары   
     3.7. Темiр жолдармен қиылысу   
4. ЖОЛДАРДЫ ЖАЙЛАСТЫРУ   
     4.1. Жалпы ережелер   
     4.2. Жол белгілерi және таңбалар   
     4.2.1. Жол белгiлерi мен таңбалардың негiзгi сипаттамалары   
     4.2.2. Жол таңбалары   
     4.2.3. Жол белгiлерi   
     4.2.4. Жол жұмыстарын бiлдiретiн немесе жолдағы апат туралы              
     ескертетiн белгiлер   
     4.3. Қоршаулар, бағыт көрсететiн және қарықтыруға қарсы құрылғылар       
     және апаттық түсу жолдары   
     4.3.1. Жол қоршаулары   
     4.3.2. Бағыт көрсететiн 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 өзгертiлiп тұратын жол белгiлерi   
     4.4.3. Апаттық-шақыру байланысы жүйесi   
     4.5. Жарық беру   
     4.6. Қозғалыс қауiпсiзден қамтамасыз етудiң арнайы әдiстерi   
     4.6.1. Жаяу жүргiншiлер мен велосипедшiлердiң қауiпсiздiгiн   
     қамтамасыз ету   
     4.6.2. Мүгедектердiң қауiпсiздiгiн қамтамсыз ету   
     4.7. Жол маңындағы құрылыстар   
     4.7.1. Демалыс алаңқайлары   
     4.7.2. Қызмет көрсету кешендерi   
     4.7.3. Жол баждарын жинау бекеттерi   
     4.7.4. Шекара бекеттерi.   
5. ҚОРШАҒАН ОРТАНЫ ҚОРҒАУ   
     5.1. Жалпы ережелер   
     5.2. Жолдардың қоршаған ортамен органикалық қосылуы   
     5.3. Қоршаған ортаның жол қозғалысына қатысушыларға ықпалы   
     5.4. Жолдарды жануарлармен соқтығылысудан қорғау   
6. ЖОЛДАРДЫ ЖӨНДЕУ ЖӘНЕ ҰСТАУ   
     6.1. Жалпы ережелер   
     6.2. Жөндеуді және ұстауды басқару   
     6.3. Жөндеу және ұстау бойынша жұмыстарды жүргiзу орындары

**ТМД халықаралық автомобиль**   
**жолдары қанағаттандыруы тиiс**   
**ЖАЛПЫ ТАЛАПТАР 1. ЖАЛПЫ ЕРЕЖЕЛЕР**

      1.1. Бұдан әрi "халықаралық жолдар" деп аталатын халықаралық автомобиль жолдарын салу, қайта құру, жөндеу және ұстау кезiнде қабылдануы тиiс негізгi сипаттамалар жол құрылысы саласындағы қазiргi концепцияларды ескере отырып әзiрленген төменде келтiрiлген ережелерде жазылған. 

      1.2. Сипаттамаларды таңдап алу жолдың функционалдық мiндетiн және оны жүргiзушiлердiң қабылдауын ескерумен жоғары қауiпсiздiк деңгейін және көлiк құралдарының кедергісiз қозғалуын қамтамасыз етуi тиiс. 

      1.3. Жалпы талаптар жаңа жолдардың құрылысына да, қазiргi бар жолдарды қайта құруға да таралады. Қайта құру кезiнде бағыттың жалпы бүтiндiгiн сақтау мақсатында шектейтiн факторларды ескеру және жалпы талаптарды қолдануға икемдi келу қажет.    
      Сонымен қатар жол сипаттарының кезең-кезеңiмен жақсартылуы жағдайына айрықша назар аудару керек. 

      1.4. Автомагистральды немесе жоғары жылдамдық жолдарын стадиялық салу, яғни бiрiншi кезеңде екi бағытта жүруге арналған жүрiс бөлiгi ғана енгiзiлетiн жағдайда басып озу учаскелерiнде жол көрiнiсiн, құрылыс уақытында көтерiлуi тиiс құрылыс объектiлерiн қоршауды қамтамасыз ету есебiнен қозғалыс нақты екi бағыттағы қозғалыс ретiнде түсiнiлетiндей шаралар қабылдау және басқа шаралар қабылдау қажет. 

      1.5. Халықаралық жолдарды салу және қайта құру кезiнде, егер олар елдi мекендерде қолайсыздық немесе тұрғындарға қауiп туғызса жолдарды елдi мекендi айналып өтетiндей салу керек, сонымен қатар негiзгi жолдар автомагистральдарды немесе жоғары жылдамдық жолдарын көрсететiнге ұмтылу қажет. 

      1.6. Осы Қосымшаның ережелерi мынадай белгiлердi: жол қозғалысы қауiпсiздiгiн, қоршаған ортаны қорғауды, көлiк ағымдарының кедергiсiз қозғалуын, жол қозғалысына қатысушылардың жайлылығын экономикалық бағалау негiзiнде әзiрленген. 

      1.7. Елдер жаңа жолдардың құрылысын жүргiзу кезiнде де, бар жолдарды қайта құру кезiнде де осы ережелердiң сақталуы үшiн күш салуы тиiс. 

        2. Халықаралық жолдарды жіктеу 

      2.1. Халықаралық жолдар автомагистральдарға, жоғары жылдамдықпен жүретiн жолдарға және әдеттегi үлгiдегi жолдарға бөлiнедi. 

      2.2. Автомагистральдар    
      "Автомагистраль" термині автомобиль қозғалысы үшін арнайы жобаланған және салынған (немесе қайта құрылған), жол маңындағы меншiктерге қызмет көрсетпейтiн жолды бiлдiредi. Оған тек қана әртүрлi деңгейдегi түйiсулер арқылы басқа жолдардан кiруге болады.    
      Бұл жолдың:    
      әдетте, әртүрлi бағытта қозғалуға арналған, бiр бiрiнен қозғалысқа арналмаған болу жолағымен бөлiнген жеке жүрiс бөлiктерi болады;    
      басқа жолдармен, темiр жолмен, трамвай жолдарымен және жаяу жүргiншiлер жолдарымен бiр деңгейде қиылыстары болмайды;    
      автомагистраль ретiнде арнайы белгiленген. 

      2.3. Жоғары жылдамдық жолдары    
      Жоғары жылдамдық жолы автомобиль қозғалысына арналған, әртүрлi деңгейлердегi түйiсулер арқылы ғана кiруге болатын жолды, бiр деңгейдегi шеңберлi немесе арналанған қиылыстарды немесе бағдаршаммен реттелетiн жол тоғыстарын бiлдiредi. Жоғары жылдамдық жолдарының жүрiс бөлiгiнде аялдауға және тоқтауға тыйым салынады.

     2.4. Әдеттегi үлгiдегi жолдар   
     Әдеттегi үлгiдегi жол қозғалысына қатысушылардың және көлiк құралдарының барлық санаттары пайдалана алатын жолды бiлдiредi. Осындай жолда екi бағытта да қозғалу үшiн бiртұтас немесе жеке жүрiс бөлiктерi болуы мүмкiн.

      3. ГЕОМЕТРИЯЛЫҚ СИППАТТАМАЛАРЫ

      3.1. Жалпы ережелер

      3.1.1. Жолдың есептiк параметрлерi оның функционалдық маңызына, жер жағдайларына (рельеф, айналадағы құрылыстар және т.с.) және техника-экономикалық белгiлерiне байланысты. 

      3.1.2. Жолдың есептiк параметрлерiн таңдағанда мыналарды ескеру қажет:    
      халықаралық және мемлекетiшiлiк маңызды жолдардың жалпы желiсiндегi жолдың орны мен рөлi;    
      жол маңына тиiстi объектiлердi орналастыру мүмкiндiгi;    
      жол үлгiсiнiң жол қозғалысына қатысушылардың қабылдауына сәйкестiгi. 

      3.1.3. Жолдың есептiк параметрлерi құрылатын бағыттың (немесе учаскенiң) жеке объектiлерінің сипаттамаларын, яғни, жобаның барлық элементтерiн (геометриялық сипаттамаларын, жабдықты, қиылыстар мен бүйiрден қосылуларды, қозғалысты реттеу құралдары) анықтауы тиiс. 

      3.1.4. Жолдың әрбiр үлгiсiне экономикалық негiздеменiң негiзiнде таңдалатын тиiстi есептiк жылдамдық белгiленедi.   
      Есептiк жылдамдық жол құрылысы немесе қайта құруы кезiнде жалғызіліктi көлiк құралдарының жылдамдықпен қауіпсiз қозғалысын жiберетiн геометриялық сипаттамаларын анықтау мақсатында қабылданады.   
      Төменде көлiк құралдарының халықаралық жолдар бойынша есептiк жылдамдығы (км/сағ) берiлген.   
---------------------------------------------------------------------------   
Автомагистральдар                           -     80    100    120    140   
Жоғары жылдамдық жолдары                   60     80    100    120     -   
Әдеттегi үлгiдегi жолдар                   60     80    100     -      -   
---------------------------------------------------------------------------

      100 км/сағ аса есептiк жылдамдық жеке жүрiс бөлiктерi және әртүрлi деңгейлi түйiсулер болғанда ғана қабылданады.   
      60 км/сағ есептiк жылдамдық жоғары жылдамдық жолдары және әдеттегi үлгiдегi жолдар үшiн, сондай 80 км/сағ автомагистральдар үшiн тек қана шектелген учаскелерде болады.    
      Ерекше жағдайларда жер рельефi күрделi шектелген қашықтық учаскелерiнде және басқа күрделi жағдайларда есептiк жылдамдықты төмендетуге болады. Бiр есептiк жылдамдықтан екiншiсiне көшу бiртiндеп, жүргiзушi оны дұрыстап көретiндей түрде жүзеге асырылуы тиiс. 

      3.1.5. Халықаралық жолдарда жеткiлiктi қашықтықты учаскелердiң сипаттамалары бiрдей болуына ұмтылу қажет. Жол параметрлерiн өзгерту қозғалыс үдемелілігi ауыспалы орындарда (елдi мекенге немесе түйiсуге жақындау) жүргiзiледi. 

      3.1.6. Нақты қозғалыс жылдамдығын ескерiп, жолдың барлық учаскелерiнде қозғалыс қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету бойынша шаралар қабылдау қажет. 

      3.1.7. Халықаралық жолдарда көлiк құралдарының қозғалысы үшiн олардың өлшемдерi, жалпы салмағы және білікке түсетiн күш бөлiгiнде ұлттық талаптарға сәйкес жағдай жасалуы тиiс. 

      3.2. Жоспар және бойлық пiшiнi 

      3.2.1. Негiзгi параметрлер 

      3.2.1.1. Жолдың жоспары мен бойлық пiшiнi жол қозғалысына қатысушылар жолды онша үзбей көретiндей, жол жағдайының өзгеруiн алдын ала байқайтындай және өзгеше орындарды (тоғыстарды, түйiсу орындарындағы жолға мiну, түсу жолдарын, жоспардағы қисықтар учаскелерiн) анық көретiндей бiр бiрiне сай келуi тиiс. 

      3.2.1.2. Жоспар мен бойлық пiшiннiң элементтерiн анықтағанда қозғалысқа қатысушылардың көпшілігiнiң мiнездерi (реакция уақыты), төсем сипаты (түзулiгi, ұстасу коэффицентi), болуы мүмкiн кедергiлердiң биiктiгi, жер жағдайы және көлiк ағымының құрамы ескерiлуi тиiс.

     3.2.1.3. Жоспар мен бойлық пiшiннiң элементтерiнiң параметрлерi төменде келтiрiлген шамаларға сәйкес болуы тиiс:   
---------------------------------------------------------------------------   
Есептiк жылдамдық (км/сағ)          60       80      100     120     140   
Ең үлкен мынадай бұрылысқа сәйкес    
келетiн жоспардағы қисықтардың ең   
кiшi радиустары:   
4%                                  200      300      465     700    1200   
7%                                  120      240      425     650    1000   
Барынша жiберiлетiн бойлық    
еңістер (%)                          8        7        6       5       4   
Дөңестiк           Бiр бағытты   
қисықтардың        қозғалыспен      1500     3000     6000    10000  18000   
бойлық             жүрiс бөлiгi   
пішіндегі ең       ---------------               
кіші               Екi жақты   
радиустары         бағытты   
(м)                қозғалыспен      1600     4500     10000   15000    -   
                   жүрiс бөлiгi   
Ойыс қисықтардың бойлық   
пiшiндегi ең кiшi радиустары (м)    1500     2000     3000    4200   6000   
---------------------------------------------------------------------------

     Кейбiр учаскелерде (тоғыстар, түйiсулер, кiрме жолдар, қала аудандарына кiру жолдары және т.с.) бойлық пiшiндегi радиустардың мәндерi ең кiшi қисықтардан алыс болу қажет.   
     Бойлық еңiс пен бұрылыстың қорытындысы 10% аспауы тиiс.   
     Жоспарда қисықтар мен түзулердiң қосылулары бiрқалыпты болуы тиiс.

     3.2.2. Көрiнiстi қамтамасыз ету   
     Бүкiл халықаралық жолдың бойында көрiнiс қашықтығы автомобильдiң кедергiге дейiнгi тоқтау жолына тең қашықтықтан кем болмауы тиiс.   
     Әртүрлi есептiк қозғалыс жылдамдықтары үшiн кедергi ең аз көрiнiс қашықтығы шамасы төменде берiлген:   
---------------------------------------------------------------------------   
Есептiк жылдамдық                  60    80    100    120    140   
(км/сағ)   
Ең аз көрiнiс қашықтығы            70    100   150    200    300   
(м)        
---------------------------------------------------------------------------

      3.2.2.2. Екiжақты қозғалысы бар автомобиль жолдарында озып өтуге қажеттi ең аз көрiнiс қашықтығы барынша үлкен жол қашықтығында бiр қалыпты қамтамасыз етiлуi тиiс. 

      3.2.2.3. Жеткiлiктi көрiнiс қашықтығын қамтамасыз етуге келмейтiн (тұрақты немесе уақытша) учаскелерде жол белгілерi орнатылуы және жүрiс бөлiгiнде озуға тыйым салатын белгiлер соғылуы тиiс. 

      3.3. Көлденең пішіні 

      3.3.1. Қозғалыс жолағының саны мен енi 

      3.3.1.1. Жолақтар санын таңдап алу болашақтағы үдемелiлiкке байланысты және автокөлiк ағымдарының есептiк жылдамдықпен қозғалысын қамтамасыз етуi тиiс. 

      3.3.1.2. Қозғалыс жолағының енi бағыттың жалпы сипаттамаларына, көлік ағымының құрамына және жолдың функционалдық мағынасына байланысты белгiленедi.    
      Қозғалыс пен рельефтiң нақты шарттарына байланысты есептiк сипаттамалардың әртүрлi әдiстерi қолданылуы мүмкiн. 

      3.3.1.3. Yш қозғалыс жолағы бар жолдар учаскелерiнде тиiстi техникалық құралдардың көмегiмен ортадағы жолақты пайдалану шарттары айқын белгiленуi тиiс. 

      3.3.1.4. Төрт қозғалыс жолағы бар жолдарда қозғалыс қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мақсатында әртүрлi бағыттардағы қозғалыс үшiн жеке жүрiс бөлiктерiн қарастыру қажет. 

      3.3.1.5. Егер баяу жүретiн көлiк құралдарының саны мен жылдамдығы қозғалыс жылдамдығының жол берiлмейтiн төмендеуіне соқтырса, тiк құлама түсу және көтерiлу жолдарында қосымша қозғалыс жолақтарын қарастыру қажет. 

      3.3.1.6. Тура жүретiн учаскелерде қозғалыс жолағының ең кiшi енi 3,5 м, ал есептiк жылдамдығы 120 км/сағ және одан көп болғанда - 3,75 м болуы тиiс. Жоспардағы кiшi радиусты қисықтар учаскелерiнде барынша рұқсат етiлетiн көлемдi көлiк құралдарының кедергiсiз қозғалуын қамтамасыз ету үшiн қозғалыс жолағын кеңейтудi қарастыру қажет.    
      Көтерiлетiн жолдарда қосымша қозғалыс жолағының енi 3 метрге дейiн кiшiрейтiлуi мүмкiн. 

      3.3.2. Жолдың бойы 

      3.3.2.1. Жол бойына, әдетте, тұрақтандырылған немесе төсемi бар жолақ, сондай-ақ шөп өсiрiлетiн немесе қиыршық тас төселетiн сазды бөлiгi кiредi. 

      3.3.2.2. Жол бойының ең кiшi енi автомагистральдар мен жоғары жылдамдық жолдары үшiн 3,25 және әдеттегi үлгiдегi жолдар үшiн 2,5 м болуы тиiс.    
      Ойлы-қырлы және таулы рельефтi күрделi учаскелерде, құрылыстар салынған аудандар арқылы өтетiн учаскелерде және жылдамдықты жоғарылату және баяулату жолақтарымен жабдықталған учаскелерде жол бойының енi 1,5 метрге дейiн кiшiрейтiлуi мүмкiн. 

      3.3.2.3. Автомагистральдың бойына, әдетте, ең кiшi енi 2,5 м үздiксiз, нығайтылған немесе төсемi бар, ал ауыр және iрi көлемдi көлiк құралдарының үдемелi қозғалысы жағдайында (ағым құрамынан 7% аса) - 3,0 м аялдама жолағы кiредi. 

      3.3.2.4. Жоғары жылдамдық жолдарында және әдеттегi үлгiдегi жолдарда жүрiс бөлiгiнен айқын ажыратылған ең кiшi енi 0,7 м нығайтылған бүйiрдегi жолақты орналастыру ұсынылады. 

      3.3.2.5. Қауiпсiздiк үшiн жүрiс бөлiгiнiң шет жақ бүйiрiнен кедергiлерден бос ең кiшi енi 3 м аумақ қалдыру керек, сондай-ақ жүрiс бөлiгіне өте жақын тұрған кедергiлердi тиiстi түрде қоршау қажет. 

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

      3.3.2.7. Бөлу жолағы мен жер қабатының жақсы көрiнiстi және қажеттi жол жабдығын (белгiлердi, қоршауларды - 4 тарауды қараңыз) орнату үшiн орынды қамтамасыз етуге мүмкiндiк беретiн жеткiлiктi енi болуы тиiс. 

      3.3.3. Бөлетін жолақ    
      Автомагистральдарда және жеке жүрiс бөлiктерi бар жолдарда бөлетiн жолақтың енi кемiнде 5 метр болуы тиiс. Қысылтаң жағдайларда бөлетiн жолақтың ең кiшi енi жол қоршаулары мен қауiпсiздiк жолақтарын орналастыру үшiн жеткiлiктi болуы тиiс. Бұл жағдайда тиiстi жол қоршауларын (4 тарауды қараңыз) орнатуды қарастыру қажет. 

      3.3.4. Көлденең еңiс 

      3.3.4.1. Тiк немесе тiк дерлiк учаскелерде жүрiс бөлiгiнiң көлденең пiшiнi судың тез ағып кетуiн қамтамасыз ету үшiн 20-30% еңiс болуы тиiс. Еңiс екiжақты қозғалысты жолдарда осы сызығынан және жеке жүрiс бөлiктерi болған жағдайда бөлетiн жолақтың сазды бөлiгiнiң шетiнен басталады. 

      3.3.4.2. Бiр көлденең еңiстен екiншiсiне ауысу учаскелерiнде судың кедергiсiз ағып кетуiн қамтамасыз ету қажет.

     3.3.5. Жаяу жүргiншiлер мен велосипедшiлерге арналған жолдар   
     Жаяу жүргiншiлер мен велосипедшiлердiң үдемелi қозғалысы кезінде халықаралық жолдардың көлденең пiшiнiнде жаяу жүргiншiлер мен велосипедшiлерге арналған арнайы жолдар болуы қажет. Осындай арнайы жолдарды автомагистральдардың немесе жоғары жылдамдық жолдарының жер қабаты шегiнде орналастыруға болмайды.

     3.4. Жасанды ғимараттардың көлемдерi

     3.4.1. Көпiрлер мен жол құбырларының көлемдерi мына кестеге сәйкес қабылдануы тиiс:   
---------------------------------------------------------------------------   
Көпiрлер мен жол     !      Көлемдер элементтерiнiң ең кiшi өлшемдерi   
   құбырлары         !                        (м)   
                     !-----------------------------------------------------   
                     !  Жаңадан жобаланатын    !    Қазiргi жолдар үшiн   
                     !      жолдар үшiн        !   
---------------------------------------------------------------------------   
Жүрiс бөлiгiнiң енi      Кiреберiстегi жүрiс       Кiреберiстегi жүрiс   
                        бөлiгiнiң енiнен кем       бөлiгiнiң енiнен кем   
                        емес                       емес   
Биiктiгi бойынша   
толық көлемi                    5,0                         4,5   
Жүрiс бөлiгiнiң iшкi            2,0                         1,0   
шетiнен iшкі   
қоршаулар   
шекарасына дейiнгi   
қашықтық   
Жүрiс бөлiгiнiң                 3,0                         1,0   
сыртқы шетiнен iшкi   
қоршаулар   
шекарасына дейінгi   
қашықтық   
---------------------------------------------------------------------------

      3.4.2. Жаңадан салынатын тоннельдер мен галереялар биiктiгi бойынша кемiнде 5,0 м, пайдаланылатын жолдардағы қазiргi жолдардың кемiнде 4,5 м көлемi болуы тиiс. 

      3.5. Қиылыстар 

      3.5.1. Қиылыс үлгiлерiн таңдау 

      3.5.1.1. Бүкiл бағыт қашықтығында қиылыстар арасындағы қашықтық, мүмкiндiгiнше, бiрдей болуы тиiс, кескiнi апат жағдайларының болуы қауiпсiздiгiн (әсiресе, көлiк ағымдарымен қиылысу кезiнде) барынша азайту үшiн барлық жүргiзушiлерге түсiнiктi болатындай бiрүлгiлi болуы тиiс. 

      3.5.1.2. Кейбiр ағымдарды оңтайлы кескiндi көршi қиылыстарға бағыттай отырып, қиылыстар санын қысқарту қажет. 

      3.5.1.3. Басымдық басқа жолдарды пайдаланушыларға берiлуi мүмкін кейбiр жеке жағдайлардан (басқа халықаралық жолдармен қиылыстар, бiр санаттан екiншiсiне ауысу аумақтары, шеңберлi қозғалысты қиылыстар) басқада халықаралық жолдар басым болып табылады. 

      3.5.1.4. Екiжақты қозғалысы бар жолдарда әртүрлi немесе бiр деңгейде қиылыстар жасалуы мүмкiн. Үдемелi ағымдар қиылысатын орындарда және экономикалық мақсатқа лайықтығы үшiн қиылыстар әртүрлi деңгейде жасалуы мүмкiн. Кейбiр жағдайларда қиылыстар әртүрлi деңгейлерде қосатын тарамдарсыз жасалуы мүмкiн.    
      Барлық қосатын тарамдары жоқ әртүрлi деңгейдегi қиылыстар - толық емес түйісулер әртүрлi деңгейлерде жасалуы мүмкін. 

      3.5.1.5. Кейбiр жағдайларда шеңберлi қозғалысты қиылыстар жасалуы мүмкiн. 

      3.5.1.6. Автомагистральдарда және жеке жүрiс бөлiктерi бар жолдарда қиысулар әртүрлi деңгейде жасалады. 

      3.5.1.7. Елдi мекендерден тысқары реттелетiн қозғалыспен (үштүстi бағдаршамдық белгi) қиылысулар жүргiзушiлердiң бағдаршамдарды қабылдауы және бағдаршаммен реттеу жол қозғалысына қатысушылар үшiн қандай да бiр қауiптер пайда болуына соқтырмайтындай қарастырылуы мүмкiн. 

      3.5.2. Қиылыстарды бiр деңгейде жоспарлау 

      3.5.2.1. Бiр деңгейдегi қиылыстар мынадай жалпы қағидаларға негiзделетiн нормаларға сәйкес жасалуы тиіс:    
      басты жолмен де, екiншi дәрежелi жолмен де келе жатқан жүргiзушiлерге барынша жақсы көрiнiс пен қиылыстарды қабылдау жағдайын қамтамасыз ету;    
      қиылыстардың мақсатына қарай қиылыстар геометриясын оңайлату, сонымен жол қозғалысына қатысушылардың оны қабылдауын жеңiлдету. Төрт тарамнан көп қиылыстарды қозғалыс ағымын топтастыру немесе шеңберлi қозғалысты қиылыстар жасау жолымен оңайлату қажет. 

      3.5.2.2. Қиылыстар, мүмкiндiгiнше, тiк бұрышпен орындалуы тиiс. 

      3.5.2.3. Қозғалысы үдемелi бiр деңгейдегi қиылыстарда тиiстi бағытта солға бұрылатын көлiк құралдары үшiн баяулату жолақтарын қарастыру қажет.    
      Жүрiс бөлiгiн қиылыстар аумағында өте кеңейтуге жол бермеу қажет, себебi бұл ағым қозғалысының жылдамдығын жоғарылатуға жағдай жасайды, жүргiзушiлердiң жiтiлiгiн төмендетедi және жол қиылысын күрделендiредi.    
      Қозғалыс бағыты өзгеруi және солға бұрылу үшiн баяулату жолағы болған жағдайда осы жолақ көрiнiп тұруы керек, себебi солға бұрылыс екiншi дәрежелi жолға жатқызылуы мүмкiн. 

      3.5.2.4. Жаяу жүргiншiлер мен велосипедшiлерге арналған жолдар жолды тiк бұрышқа жақын бұрышпен қиып өтуi және жақсы көрiнiп тұруы тиiс. 

      3.5.3. Түйiндер 

      3.5.3.1. Жалпы ережелер 

      3.5.3.1.1. Түйiн кескiнi қиылысты оңайлату және қозғалыс шарттарының бiрдейлiгiн қамтамасыз ету мiндетiнен шыға отырып таңдалады.    
      Қозғалыс шарттарының бiрдейлiгiн жүргiзушiлер қимылдарының бiрдейлiгi, яғни олардың әртүрлi түйiндерде әрбiр рет ұқсас маневрларды жүзеге асыруы деп түсiну керек. 

      3.5.3.1.2. Түйiндердiң кескiнi топографиялық сипаттарға, қозғалыс үдемелiлiгiне, қиылатын жол үлгiсiне және болуы мүмкiн жол бажын жинау бекеттерi.

      3.5.3.2. Геометриялық сипаттамалары

      3.5.3.2.1. Қосатын тарамдар. Қосатын тарамдардың ең кiшi енi мынадай болғаны мақсатқа лайықты:   
      бiржақты қозғалысты жүрiс бөлiгi - жол таңбалары мен нығайтылған жол бойын қоса 6 м;   
      екiжақты қозғалысты жүрiс бөлiгi - жол таңбалары мен нығайтылған жол бойын қоса 9 м.   
      Қосатын тарамдардың өлшемдерi мынадай болуы тиiс (айрықша жағдайларда көрсетiлген өлшемдер төмендетiлуi мүмкiн):   
      жоспардағы iшкi шеттiң ең кiшi радиусы - 30 м;   
      көтерiлетiн жолдардағы ең үлкен еңiс - 7%;   
      төмен түсетiн жолдардағы ең үлкен еңiс - 8%;   
      бойлық пiшiндегi дөңес сызықтардың ең кiшi радиустары - 800 м;   
      бойлық пiшiндегi ойыс сызықтардың ең кiшi радиустары - 400 м;   
      Жоспарда көлiк түйiндерiнiң сызықтары барлық жағдайларда тиiстi ұзындықты ауысу сызықтарымен кездесуi тиiс.

      3.5.3.2.2. Ағымдардың тоғысу учаскелерi. Ағымдардың тоғысу учаскелерiнiң жол қозғалысының толық қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн жеткiлiктi ұзындығы болуы тиiс. 

      3.5.3.2.3. Қозғалыс ағымдарын болу. Жүрiс бөлiгi екi жүрiс бөлiгiне бөлiнетiн жағдайда қозғалыс ағымының бөлiнуiн жүргiзушi айқын қабылдауы тиiс. Осы үшiн оларды көрініс қамтамасыз етiлген учаскелерде орналастыру, сондай-ақ тиiстi белгiлер мен таңбаларды пайдалану қажет. 

      3.5.3.2.4. Қозғалыс ағымдарының қосылуы. Екi жүрiс бөлiгi бiреу болып қосылған жағдайларда, екi ағымның қосылуы қауiпсiз және негiзгi ағымның қозғалыс жылдамдығын шамалы ғана төмендетумен болуы тиiс.    
      Осы үшiн:    
      негiзгi емес қозғалыс ағымының көлiк құралдары, әдетте негiзгi ағымға оң жағынан құйылуы тиiс;    
      көлiк құралдарының негiзгi ағымына кiретiн көлiк құралдарының жүргiзушiлерi негiзгi жүрiс бөлiгiн қосылу орнының алдында және содан кейiн жақсы көруi тиiс. 

      3.6. Ауыспалы жылдамдық жолақтары 

      3.6.1. Негiзгi жолға шығатын немесе негiзгi жолдан шығатын көлiк құралдарына арналған ауыспалы жылдамдық жолақтарын түйiнге дейiн және одан кейiн, сондай-ақ маңайдағы аумақтардан кiретiн жолдардың қосылатын орындарында жасау қажет. Осындай жолақтарда өзгермейтiн ең және алдында немесе кейiннен қосатын сынабы болуы тиiс. 

      3.6.2. Ауыспалы жылдамдық жолақтарының ұзындығы есептiк жылдамдықтың және қозғалыс үдемелiлiгiнiң негiзiнде анықталуы тиiс. 

      3.7. Темiр жолдармен қиылысу    
      Халықаралық автомобиль жолдарының темiр жолдармен қиылысуын барынша әртүрлi деңгейлерде орындау керек. 

        4. ЖОЛДАРДЫ ЖАЙЛАСТЫРУ 

        4.1. Жалпы ережелер    
      Төменде көрсетiлген жолдарды жайластыру үлгiлерi автожол желiсiн пайдаланудың маңызды элементi және олар қозғалыстың ырғақтылығы мен қауiпсiздiгiне, сондай-ақ жол қозғалысына қатысушылар үшiн қолайлылық деңгейіне әсер етедi.    
      Жолдарды пайдалану жағдайын жоғары деңгейде ұстау үшiн жолдарды жайластыру күйiне тұрақты бақылау жасау және оған уақтылы жөндеу мен қызмет көрсету қажет. 

      4.2. Жол белгiлерi таңбалар 

      4.2.1. Жол белгiлерiнiң негiзгi сипаттамалары және таңбалар 

      4.2.1.1. Жол белгiлерi және таңбалар жол жағдайларын дұрыс қабылдануына жәрдемдесуi тиiс, сондықтан олар бiр бiрiне және барлық басқа жол элементтерiне сәйкес келетiндей жоспарлануы және орнатылуы тиiс. 

      4.2.1.2. Жол белгiлерi және таңбалар бiр түрлi, жүргiзушiлерге түсініктi және алыс қашықтықтан күндiз де, түнде де жақсы көрiнетiндей болуы тиiс. 

      4.2.1.3. Жарығы жоқ жолдарда жол белгiлерiнiң бетi жарық қайтаратын болуы тиiс, ал таңбалар жарық қайтаратын материалдардан жасалады. 

      4.2.2. Жол таңбасы    
      Жол таңбасы жүргiзушiлерге жылдың кез келген мерзiмiнде көрiнетiндей болуы тиiс, ал пайдаланылатын материалдардың сырғанамайтын қасиеттерi болуы тиiс. 

      4.2.3. Жол белгілерi 

      4.2.3.1. Халықаралық жолдарда қозғалыс бағыттары көрсеткiштерiнде жүргiзушiлерде бағыт туралы анық түсініктерi болатындай бағыттың нөмiрi болуы тиiс. 

      4.2.3.2. Белгiлердi қолдану тиiмділiгiн арттыру оларды жүргiзушiлер тез және оңай қабылдау үшiн белгiлердiң бiр үлгi мөлшерiн, жазулардың қысқалығын қолдануға, халықаралық жолдардың бүкiл желiсiнде бiр алфавиттi пайдалануға, рәмiздер мен жазулардың белгiлердiң көлемiне және рұқсат етiлген ең үлкен қозғалыс жылдамдығына сәйкестiгiн сақтауға талаптану керек. Басқа алфавиттердi қолдану жолдағы негiзгi объектiлердiң атаулары (iрi қалалардың жоғары қозғалыс үдемелiлiгi бар жолдармен қиылыстар, тарихи объектiлер және т.с.) латын тiлiнде бiрге қайталанса ғана рұқсат етiледi. 

      4.2.3.3. Жол белгiлерi жүрiс бөлiгiнiң шетiнен белгiнiң ең жақын шетiне дейiн кемiнде 3 м, ал күрделi жағдайларда кемiнде 1 м қашықтықта орнатылады. 

      4.2.4. Жол жұмыстарын бiлдiретін немесе жолдағы апат туралы ескертетін белгілер 

      4.2.4.1. Жол жұмыстарын жүргiзу кезiнде, апат (жол-көлiк оқиғасы) болғанда немесе жүрiс бөлiгiн немесе қозғалыс жолағын жабуға байланысты қандай да бiр операцияларды жүзеге асыру кезiнде жол қозғалысына қатысушылардың, сонымен қатар жолдағы тиісті жұмыс түрлерін жүзеге асыратын тұлғалардың қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мақсатында тиiстi уақытша белгiлер орнату қажет. Осындай белгiлер қажеттiлiгi жоғалғанда алынып тасталуы тиiс. 

      4.2.4.2. Жарық түсетiн жол учаскелерiнде жол жұмыстарын белгiлейтiн белгiлерге жарық түсiрiлуi тиiс. Жарық болмаған жағдайда белгiлердiң беттерi жарық қайтаруы тиiс немесе оларға арнайы жарық түсiру құрылғыларымен жарық түсiрiлуi тиiс. 

      4.2.4.3. Уақытша орнатылған белгiлерге қайшы тұрақты белгiлердi алу немесе жабу керек. 

      4.3. Қоршаулар, бағыт көрсететiн және қарықтыруға қарсы құрылғылар және апаттық түсу жолдары 

      4.3.1. Жол қоршаулары 

      4.3.1.1. Көлiк құралдарының жүрiс бөлiгiнен абайсыз шығып кетпеуi үшiн жолдар қоршаумен жабдықталуы тиiс. Жол қоршауы қажет болған жағдайларда ғана орнатылуы тиiс. 

      4.3.1.2. Қоршау үлгiсiн (ұстап қалатын қоршаулар, соққыны жұмсартқыштар, тосқауылдар) таңдау және оларды орнату тәртiбi олар ұстап қалуы тиiс көлiк құралдарының үлгiлерiне, бойлық пiшiнiне, жолдан шығып кеткенде болуы мүмкiн салдарына, сондай-ақ көруге тиетiн әсерiне және оларға қызмет көрсету күрделiлiгiне байланысты. 

      4.3.1.3. Бөлетiн жолақта қоршаудың, орнатылуы қозғалыстың үдемелілігiне және жолағының енiне байланысты. 

      4.3.1.4. Көпiрлерде және жол бойларында қоршаулар орнатуды қарастыру керек. Жол бойында қоршаулар жүрiс бөлiгiне таяу шығып тұрған қауіптi қатты кедергiлер болса немесе үйiндiнiң биiктiгi не болмаса жол баурайының еңiстiгi көзге көрiнетiндей қатерлi болса, сондай-ақ су жолымен, жоғары үдемелi қозғалысты жолмен, темiр жолмен және т.с. қиылысса немесе соның бойымен жүрсе орнатылады. 

      4.3.2. Бағыт көрсететiн құрылғылар    
      Жүргiзушiлер трассаны жақсы қабылдауы үшiн жарық қайтарғыштармен жабдықталған сигнал бағандары орнату керек. 

      4.3.3. Қарықтыруға қарсы құрылғылар 

      4.3.3.1. Автомагистральдар мен жоғары жылдамдық жолдарының жарық жоқ учаскелерiнде бөлетiн жолақтардың енi 5 метрден кем болса, егер қандай да бiр 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 үшiн көріністi, сондай-ақ таяу жерде орналасқан қозғалысты реттейтiн техникалық құралдардың жұмыс тиiмділігiн төмендетпеуi тиiс. 

      4.3.4. Апаттық түсу жолдары    
      Тiк ұзақ төмен түсу жолдарында көлiк құралдарының қауiпсiз 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 көлiк құралдарының аялдамасы болуы тиiс. 

      4.4. Қозғалысты басқару 

      4.4.1. Бағдаршамдар 

      4.4.1.1. Бағдаршамдар қолданылатын халықаралық конвенциялар мен келiсiмдерге сәйкес пайдаланылуы тиiс. Кейбiр қауiптi учаскелердi (жол жұмыстары, жол бажын жинау бекеттерi, жаяу жүргiншілер өтетiн жолдар және т.т.) белгiлеу үшiн сары түстi жанып-сөнетiн шамдар пайдаланылуы мүмкін, олар жүргiзушiлерге зер салу және жылдамдықты баяулату қажеттілігiн көрсетедi. 

      4.4.1.2. Ерекше жағдайларда (жол жұмыстарын жүргiзу орындарында көлiк құралдарын кезекпен өткiзудi ұйымдастыру кезiнде немесе жол-көлiк оқиғалары жағдайында) уақытша бағдаршамдар пайдаланылуы мүмкiн. 

      4.4.2. Ақпараты өзгертілiп тұратын жол белгілерi    
      Ақпараты өзгертiліп тұратын жол белгiлерi жүргiзушілерге түсiнiктi және күндiз де, түнде де көрiнетiндей болуы тиiс. 

      4.4.3. Апаттық-шақыру байланысы жүйесi 

      4.4.3.1. Барлық үлгiдегi халықаралық жолдарда арнайы белгiлермен белгiленген және тиiстi орталықтармен тәулiк бойы байланысты қамтамасыз ететiн апаттық-шақыру байланысының колонкаларын немесе басқа байланыс құралдарын орнату ұсынылады. Осындай байланыс құралдары бүкiл жол бойында инженерлiк құрылыстардың тысқары үйiндiнiң шетiмен бiрдей аралықтарда орнатылады. 

      4.4.3.2. Апаттық-шақыру байланысының арнайы жүйесi болмаған жағдайда жоғары жылдамдық жолдарында және әдеттегi үлгідегi жолдарда ортақ телефон байланысы пайдаланылуы мүмкiн. Бұл жағдайда таяу жердегi қоғамдық телефонның орналасқан орны көрсетiлетiн белгiлер орнатылады. 

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

      4.4.3.4. Байланыс құралдары пайдалануда оңай және пайдаланушыларға түсінікті болуы тиіс. Сонымен қатар пайдалану ережелерi белгiлер мен идеограммалар түрiнде түсiндiрiлгенi дұрыс. 

      4.5. Жарық беру    
      Жарық тиiстi экономикалық негiзделген кезде, шекаралық бекеттер, ұзын тоннельдер, реттелетiн қиылыстар, халықаралық жолдардағы түйiсулер сияқты айрықша режимдi қозғалыс учаскелерiнде берiлуi керек. Халықаралық жолдар бойынша жүретiн көлiк құралдарының жүргiзушiлерiне кедергi жасауы мүмкiн өте жарық аумақтармен (әуежайлар, қала немесе өнеркәсiп аудандары және т.с.) қиылысатын немесе жанымен өтетiн жол учаскелерiне де жарық беру керек. 

      4.6. Қозғалыс қауiпсiздігін қамтамасыз етудiң арнайы әдiстерi 

      4.6.1. Жаяу жүргіншiлер мен велосипедшiлердің қауiпсiздігін қамтамасыз ету    
      Әдеттегi үлгiдегi жолдарда қозғалыс қауіпсiздiгiн арттыру үшiн жаяу жүргiншiлер мен велосипедшiлердiң қозғалысы үшiн жолдар салу керек. Сонымен қатар осы жолдардың автомобиль жолдарымен қиылысу орындарына айрықша назар аудару қажет. 

      4.6.2. Мүгедектердiң қауiпсiздігін қамтамасыз ету    
      Қозғалыс кезiнде қиындық көрiп келе жатқан немесе бөгде бiреудiң көмегiн қажет ететiн көлiк құралдарының жүргiзушiлерi немесе жолаушылары жол маңындағы құрылыстарды пайдалануда қолайсыздық сезiнбеуi тиiс.    
      Осы мақсатта жол және оны жайластыруды қозғалысқа қатысушы мүгедектер әсiресе демалыс алаңқайлары мен қызмет көрсету бекеттерiнде дербес пайдалана алатындай жоспарлануы тиiс. 

      4.7. Жол маңындағы құрылыстар    
      Халықаралық жолдарда қозғалысқа қатысушыларға қызмет көрсету үшiн жасалатын құрылыстар мақсатына байланысты демалыс алаңқайлары, қызмет көрсету бекеттерi, шекара бекеттерi және т.с. болуы мүмкiн. 

      4.7.1. Демалыс алаңқайлары 

      4.7.1.1. Демалыс алаңқайларын жүргiзушiлер мен жолаушылар бiрқалыпты қозғалыстан демалатындай орындарда жасалуы тиiс. Сонымен қатар, алаңқайлар аумақтарының жайластырылуына дұрыс көңiл бөлу қажет. 

      4.7.1.2. Демалыс алаңқайларында столдар, қалқалар, әжетханалар және, мүмкiндiгiнше, ішетiн су көздерi (су колонкалары, құдықтар, бұлақтар және т.б.) болуы тиiс. 

      4.7.2. Қызмет көрсету кешендерi 

      4.7.2.1. Жер сипатын және пайдаланушыларды (туристер, көлiк қызметкерлерi және т.т.) ескере отырып жасалған, түйiсу орындарынан алыста орналасқан қызмет көрсету бекеттерiнде, тiптi болмағанда, тұрақ орындары, телефондар, жанар-жағармай құю стансалары және әжетханалары болуы тиiс. 

      4.7.2.2. Осыған ұқсас орындар (мысалы, тұрақтар) халықаралық жолдардың жүрiс бөлiгiнен бөлiнiп тұруы тиiс. 

      4.7.3. Жол бажын жинау бекеттерi 

      4.7.3.1. Жол бажын жинау орындарында, бақылау бекеттерiнiң алдында жолдың жүрiс бөлiгi (немесе түйiсудегi қосатын тарамдар) кеңейтiлуi тиiс.    
      Бақылау бекеттерiнiң саны қозғалыс үдемелiлiгiмен айқындалады. 

      4.7.3.2. Жол бажын жинау кабиналарын жақсы желдетiлетiн учаскелерде орналастыру қажет. Оларды төменге түсетiн жолдың шетiнде орналастыру ұсынылмайды. 

      4.7.3.4. Бақылау бекеттерiне апаратын қозғалыс жолақтарынан тысқары баж жинау, бақылауды жүзеге асыру және қызметшiлердiң жұмысы үшiн қажеттi ғимараттар мен құрылыстарға арналған жеткiлiктi аумақ бөлінуi тиiс. 

      4.7.4. Шекара бекеттерi 

      4.7.4.1. Шекаралық бақылау бекеттерiнiң орналасу орны, көлемi және кескіні, сондай-ақ ғимараттардың, құрылыстардың, тұрақ орындарының және т.с. сипаты мен болуы көзделген бақылау түрлерiн және осы бекеттерi арқылы қозғалыстың сипатын ескере отырып таңдалады. 

      4.7.4.2. Шекара кешенiнiң құрылымы мен кескiнi, сондай-ақ ақпарат пен қозғалысты реттеу құралдары, iшкi байланыс жүйесi туристiк және коммерциялық көлiк құралдарының ағымын олардың ғимараттар мен құрылыстарға келуiне дейiн бөлудi қамтамасыз ету тиiс. 

        5. ҚОРШАҒАН ОРТАНЫ ҚОРҒАУ 

        5.1. Жалпы ережелер 

      5.1.1. Жолдар қоршаған ортаға зиянды ықпалын барынша төмендетiлетiндей жоспарлануы тиiс. 

      5.1.2. Қоршаған ортаның сапасын (көзбен көрiнетiн және экологиялық) сақтау үшiн жолдар ландшафтпен үйлесiмдi болуы қажет. 

      5.1.3. Жаңа жолдарды салу немесе қазiргi бар жолдарды қайта жаңарту жобаларын әзiрлегенде қоршаған орта үшiн әртүрлi жобалық шешiмдердiң нұсқаларын бағалап, артықшылықтары мен кемшiлiктерiн салыстыру мақсатқа лайықты. 

      5.2. Жолдардың қоршаған ортамен органикалық қосылуы 

      5.2.1. Бiр жобаны әзiрлеу кезiнде жол мен жол қозғалысының мыналарға тiкелей және жанама әсерiн бағалау керек:    
      адамдарға, өсiмдiктерге, жануарларға;    
      топырақ күйiне, суға, микроклиматқа, әуе ортасына;    
      пейзажға, жолдағы объектiлерге және мәдени мұраға. 

      5.2.2. Ландшафт элементтерiне қатысты көлденең және бойлық пiшiндерiн келiсу жолдың жергiлiктi рельефпен және жер пайдалану жүйесiмен үйлесiмдi болуы және жол қозғалысы қауiпсiздiгiне қолайсыз әсерiн болдырмауы тиiс. 

      5.2.3. Жол қозғалысы, жолдарға қызмет көрсету және оларды ұстау нәтижесiнде болатын шу деңгейiн, дiрiлдi және ауа мен судың ластануын осы елде қолданылатын нормативтiк құқықтық реттеудiң негiзiнде тиiстi 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 көрiнетiн элементтерi жол қозғалысы қауіпсiздiгiн арттыруға және оған қатысушыларға жайлы болу үшiн пайдалануы мүмкiн. Олар көзбен көрiнетiндi толықтыруы және жақсартуы тиiс және сапарды қызықты етуi тиiс. 

      5.3.2. Жүргiзушiлерге жақсылап бағдар алуға мүмкiндiк беретiн елдi мекендер, өзендер, қыраттар және т.т. ұзақ уақыт көрiнiп тұруы тиiс. Екпе ағаштар (жол бойында немесе басқа бiр нысандағы) оларды отырғызу қандай да бiр қатер төндiрмесе көзбен бағдар алуды жақсартуға және жолдың көзбен көргендегi бiрқалыптылығын бұзуға жәрдемдесуi тиiс. Ландшафты қарсы келетiн көлiктiң қарықтыру әсерiн және қолайсыз ауа райы жағдайларының (жел, қар және т.т.) керi әсерiн төмендету үшiн пайдалану керек. 

      5.3.3. Жол бойында шуды басатын экрандар орнатқанда оларды "тас қоршау" әсерiн төмендететiндей және қоршаған орта туралы ақпараттың жетiспеушiлiгiн толтыратындай жасау керек. Қозғалыстың техникалық эстетикасы мен қауiпсiздiгi 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 үшiн тиiстi қоршаулар немесе шошытатын құрылғылар қарастырған дұрыс. 

      5.4.2. Сонымен қатар жануарларды да қорғау шараларын қабылдау қажет (тиiстi ескертетiн жол белгілерiн орнату, жолдардың үстiнен немесе астынан жануарлар үшiн өтетiн 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 қауiпсiздiгiнiң тұрақты деңгейiн қамтамасыз ету үшiн техникалық жөндi күйде ұсталуы тиiс. 

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

      6.1.3. Жолдың барлық элементтерi: жол төсемi, жол бойындағы орлар, су арығы, белгiлер 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 белгiлер көрiнетiндей және жол қозғалысы қауіпсiздiгiн қамтамасыз ететiн құрылғылардың жұмысына кедергi жасамайтындай бөлiнетiн жолақтың күйiн, ағаштар мен талшiлiктердiң өсуiн байқау қажет. 

      6.1.5. Жолды ұстауға арналған жабдық жол қозғалысы қауiпсiздiгi деңгейiн төмендетпеуi және көлiк құралдарының қалыпты қозғалысына кедергi жасамауы тиiс. 

      6.3. Жөндеудi және ұстауды басқару 

      6.2.1. Жолдарды жөндеу және ұстау жұмыстарын жоспарлау жоспарлар жасау және олардың орындалуын тексеру, жолдардың күйi туралы жүйелi түрде мәлiметтер жинау арқылы қолданылатын нормативтiк құжаттардың негiзiнде жүргiзiлуi тиiс. Осыны жолдарды басқару органы жүзеге асыруы тиiс және бұл жоспарлау үшiн негiз ретiнде қаралуы тиiс, бiрақ кейбiр жағдайларда басқа ойлардың негiзiнде ымыралы шешiмдер қабылдануы мүмкiн. 

      6.2.2. Жолдарды, бар жол құрылыстары мен объектiлерiн қажеттi ұстау деңгейiн қолдау және оларды жөндеу бойынша ағымдағы жұмыс осы жолдың барлық элементтерiн және олардың күйiн толық және тұрақты жаңарта отырып есепке алудың негiзiнде жүргiзiлуi тиiс. Көлiк құралдарының қозғалысын бұзатын қолайсыз факторлар туындаған жағдайда немесе жол-көлiк оқиғалары жағдайында тиiстi шараларды тез қабылдау қажет. 

      6.2.3. Жолдарды жөндеу және ұстау жұмыстарын жоспарлау осы талаптарды ескере отырып, жол төсемiнiң, жол белгiлерi мен сигналдарының, жол таңбаларының (күндiз де, түнде де) және басқа элементтердiң күйiне жүйелi түрде диагноз қою қорытындыларына негiзделуi тиiс. Осындай диагноз қою жолдарда алдын алу немесе қалпына келтiру шараларын әзiрлеу үшiн ақпараттың негiзгi көзi болуы тиiс. 

      6.2.4. Жолдарды ұстау жұмыстарын бақылау мiндетiне кiретiн жол органы сонымен қатар жол қозғалысы қауiпсiздiгiн қамтамасыз етуге қажеттi барлық уақытша шаралардың орындалуын, жұмыстарды жүргiзудiң технологиясы мен тиiмдiлiгiн сақтауды бақылауы тиiс. Жылдамдыққа, қозғалыс режимiне әртүрлi шектеулер қою және басқа шектеулер енгiзу құзыреттi органдардың рұқсатымен жүзеге асырылуы тиiс. 

      6.3. Жөндеу және ұстау бойынша жұмыстарды жүргізу орындары 

      6.3.1. Жол элементтерiн жөндеу және ұстау кезiнде жол қозғалысы қауiпсiздiгiне тiкелей әсер ететiн шараларды өткiзу бiрiншi кезекте назарда болуы тиiс.    
      Осындай элементтерге мыналар жатады:    
      жол төсемi, сырғанауға қарсыласу және бетiнен судың ағуы жағынан қарағанда;    
      сындарлы элементтер, әсiресе түйiсу орындарында, тiректер, парапеттер және көпiрлер мен темiр жолдың үстiнен салынған көпiрлердiң басқа тораптары, тоннельдердi жабдықтау;    
      жарық беру енжарлық қауiпсiздiк құралдары;    
      жол белгiлерi, сигналдары, таңбалары және басқа элементтерi.    
      Мыналар маңызды шаралар болып есептеледi:    
      жолды бүкiл жыл бойы толық пайдалану мүмкiндiгiн қамтамасыз ету;    
      қар мен мұздан тазарту және қолайсыз ауа райы жағдайларынан болған басқа қауiптi жағдайларды жою үшiн уақтылы шаралар қабылдау;    
      қоршаған ортаны қорғау және жақсарту жөнiндегi жұмыстарды жүргiзу, мысалы, шу басатын экрандар қою, пейзажды қалыптастыру және т.т. 

      6.3.2. Жүрiс бөлiгiн (төсемнiң түзулiгi мен кедiр-бұдырлығы) және жол құрылыстарын пайдалану сапасын жөндеу бойынша тиiстi шараларды қабылдау жолымен жоғары деңгейде ұстау және ұстау мен жөндеу жұмыстарын жүргiзу кезеңiнде еркiн өтуiн қамтамасыз етуi қажет. Осы жұмыстарды жол төсемi бiртiндеп бұзылмау үшiн уақтылы орындау керек. 

      6.3.3. Жол жұмысшылары мен жол қозғалысына қатысушылардың қауiпсiздiгi қозғалысты ұйымдастыруға және жұмыс жүргiзу орындарын қоршауға, жұмысты жоспарлау барысында көзделуi және оларды жүргiзу кезiнде тұрақты тексерiлуi тиiс шаралар қабылдау жолымен қамтамасыз етілуi тиiс. 

      6.3.4. Жол-көлiк оқиғаларын және көлiк құралдарының жол жұмыстарын жүргiзу орындарында кiдiрiп қалуын болдырмау үшiн қоршайтын құрылғылар, белгiлер мен таңбалар орнатуды қарастыру, сондай-ақ жұмыс жүргiзу орындарында күндiз де, түнде де көруге болатындай қамтамасыз ету керек. Қолданылатын қоршау құрылғылары және реттеу құралдары жақсы көрiнiп тұруы және олардың мағынасы қозғалысқа қатысушылар үшiн түсініктi болуы тиiс. Бұл құралдар халықаралық конвенциялардың талаптарына сәйкес болуы тиiс, ал олардың жолда тұруы жүйелi түрде тексерілiп тұруы тиiс. 

      6.3.5. Қысқы жағдайда жол қозғалысы қауiпсiздiгiн және оны ұйымдастыруды тиiстi шаралар қабылдау жолымен барынша қамтамасыз ету керек. Доңғалақтардың жүрiс бөлiгi бетiмен жабысуына, жол белгiлерiн қар мен мұздан тазартуға айрықша көңiл бөлу керек.

        Осымен қоса берiлген мәтiн Тәуелсiз Мемлекеттер Достастығы үкiметтерiнiң Басшылары кеңесiнiң атынан құжаттардың жеке жобалары бойынша түпкiлiктi шешiмдер қабылдау өкiлеттiгiн Экономикалық одақтың Мемлекетаралық экономикалық комитетiнiң Төралқасына және Тәуелсiз Мемлекеттер Достастығына мүше мемлекеттердiң Сыртқы iстер министрлерiнiң Кеңесiне беру туралы 1998 жылғы 6 наурызда Мәскеу қаласында қабылданған Шешiмдi орындау үшiн 1998 жылғы 11 қыркүйекте Мәскеу қаласында қабылданған Тәуелсiз Мемлекеттер Достастығының халықаралық автомобиль жолдары туралы хаттаманың түпнұсқасымен бiрдей болып табылатынын куәландырамын.

      Тәуелсiз Мемлекеттер Достастығы   
      Атқарушы хатшысының   
      орынбасары

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