**МКС \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**ИЗМЕНЕНИЕ N 1**  **ГОСТ 33475-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования**

 обозначение и наименование стандарта

**Принято Евразийским советом по стандартизации, метрологии и сертификации (Межгосударственной научно-технической комиссией по стандартизации, техническому нормированию и сертификации в строительстве)**

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

 дата проведения заседания, номер протокола

**За принятие изменения проголосовали национальные органы по стандартизации (по управлению строительством) следующих государств:**

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

 буквенные коды государств

**Дату введения в действие настоящего изменения устанавливают указанные национальные органы по стандартизации (по управлению строительством)**

1. Раздел 1 область применения изложить в новой редакции:

«Настоящий стандарт устанавливает требования к геометрическим элементам плана, продольного и поперечного профиля автомобильных дорог, классифицированным по ГОСТ 33382, и предназначен для использования при разработке проектной документации строительства новых, а также реконструкции и капитального ремонта существующих автомобильных дорог общего пользования (далее - автомобильные дороги), расположенных вне пределов населенного пункта.

Настоящий стандарт не распространяется на автомобильные дороги с низкой интенсивностью движения. Порядок отнесения автомобильных дорог к автомобильным дорогам с низкой интенсивностью движения устанавливается в каждой стране индивидуально».

2. Дополнить новым **Разделом 1а:**

«1а **Нормативные ссылки**

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие межгосударственные стандарты:

**ИЗМЕНЕНИЕ N 1**  **ГОСТ 33475-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования**

 обозначение и наименование стандарта

ГОСТ 33382-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация.».

3. п.2.1 изложить в новой редакции:

«краевая полоса\*: Часть обочины или разделительной полосы (при наличии), примыкающая к проезжей части и имеющая дорожную одежду, конструкция которой

позволяет обеспечить безопасный заезд на нее транспортных средств и защиту кромки проезжей части от разрушения.

\*Для Республики Беларусь «укрепленная полоса».

4. п.2.2 исключить.

5. п.2.6 изложить в новой редакции:

«остановочная полоса: полоса с усовершенствованным покрытием, устраиваемая в пределах обочины и предназначенная для вынужденной остановки автомобиля».

6. Дополнить п.2.6а в редакции:

полоса движения: Продольная полоса проезжей части автомобильной дороги, по которой происходит движение транспортных средств в один ряд.

7. п. 2.8 изложить в новой редакции:

«расчетная скорость: Наибольшая возможная (по условиям устойчивости и безопасности) скорость движения одиночного автомобиля при нормальных условиях погоды и сцеплении шин авто­мобилей с поверхностью проезжей части, которой на наиболее неблагоприятных участках трассы соот­ветствуют предельно допустимые значения элементов дороги.».

8. п.2.10 исключить.

9. Таблицу 1 изложить в новой редакции:

Таблица 1 – Расчетные скорости движения

|  |  |
| --- | --- |
| Категория дороги | Расчетные скорости движения, км/ч |
|  | основные | допускаемые на трудных участках |
|  |  | пересеченной местности | горной местности |
| II | 120 (100) | 100 (90) | 60 |
| III | 100 (90) | 80 | 50 |
| IV | 80 | 60 (70) | 40 |
| V | 60 | 40 | 30 |
| Примечание: в скобках даны расчетные скорости движения для Республики Армения |

**ИЗМЕНЕНИЕ N 1**  **ГОСТ 33475-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования**

 обозначение и наименование стандарта

10. п.3.7 изложить в новой редакции:

«При сопряжении кривых в плане, радиусы которых отличаются более чем в 1,3 раза, а также в местах сопряжения кривых радиусом менее 2000 м на дорогах II – V категории, радиусом менее 3000 м на дорогах I категории с прямыми в плане предусматривают их плавное сопряжение кривыми с переменной кривизной – переходными кривыми. При сопряжении круговой кривой и прямой при помощи переходной кривой, наименьшую длину переходной кривой следует определять по таблице 4.

Т а б л и ц а 4 – Наименьшие значения длин переходных кривых

|  |  |
| --- | --- |
| При расчетной скорости, км/час | Длина переходной кривой, м, для радиуса кривой в плане *R*, м |
| от 30 до 60 | от60 до 100 | от 100 до 150 | от 150 до 200 | от200 до 250 | от 250 до 300 | от 300 до 400 | от 400 до 500 | от 500 до 800 | от 800 до 1200 | от 1200 до 2000 | от 2000 до 3000 |
| Менее 120 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 100 | 100 | 100 | - |
| 120 и более | - | - | - | - | - | - | - | - | - |  120 | 0,1х*R* | 200 |

В сложных условиях (трудные участки пересеченной и горной местности, застроенные территории, ценные сельскохозяйственные угодья, условия капитального ремонта и реконструкции) допускается индивидуальное назначение длин переходных кривых в соответствии с национальными актами технического регулирования (национальными стандартами).».

11. Пункт 3.8 дополнить абзацем:

«Величины полного уширения на закруглениях автомобильных дорог могут устанавливаться национальными нормами государств содружества с учетом местных условий.».

**ИЗМЕНЕНИЕ N 1**  **ГОСТ 33475-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования**

 обозначение и наименование стандарта

12. Таблицу 9 изложить в новой редакции:

 Таблица 9 - Поперечные уклоны проезжей части

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |
| Категория дороги | Поперечный профиль проезжей части | Полоса движения | Поперечный уклон в различных дорожно-климатических зонах, ‰ |
|  |  |  | I | II и III | IV | V |
| I | односкатный на каждом направлении движения | Первая и вторая от разделительной полосы | 15-20 | 20-25 | 20-25 | 15-20 |
|  |  | Третья и последующие от разделительной полосы | 20 | 25 | 25 | 20 |
|  | двускатный на каждом направлении движения | Первая и вторая от оси проезжей части | 15-20 | 20-25 | 20-25 | 15-20 |
|  |  | Третья и последующие от оси проезжей части | 20 | 25 | 25 | 20 |
| II-IV | двускатный | каждая | 15 | 20 | 20 | 15 |

13. Таблицу 10 изложить в новой редакции:

“ Т а б л и ц а 10 – Поперечные уклоны проезжей части на виражах

|  |  |
| --- | --- |
| Радиусы кривых в плане, м | Поперечный уклон проезжей части на виражах\*, ‰ |
| Основной | Допускаемый в районах с гололедом не более 3 дней в году и продолжительностью снегового покрова не более 30 дней в году |
| От 1000 до 3000 на дорогах I категории и от 1000 до 2000 на дорогах других категорий | 20-30 |
| Св. 700 до 1000 | 30-40 |
| Св. 650 до 700 | 40 | Св. 40 до 50 |
| Св. 600 до 650 | Св. 40 до 60 |
| Менее 600 | Св. 40 до 60\*\* |
| \* Максимальные уклоны виража могут устанавливаться национальными нормами государств членов Евразийского экономического союза с учетом местных климатических условий.\*\* В равнинных районах V дорожно-климатической зоны наибольший поперечный уклон проезжей части на виражах допускается увеличивать до 80 ‰. |

14. Пункт 3.20 дополнить новым абзацем:

«Параметры основных элементов поперечного профиля проезжей части и земляного полотна автомобильных дорог могут устанавливаться национальными нормами государств содружества с учетом местных условий».

**ИЗМЕНЕНИЕ N 1**  **ГОСТ 33475-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования**

обозначение и наименование стандарта

 15. Таблицу 11 изложить в новой редакции:

“Таблица 11 - Параметры основных элементов проезжей части и земляного полотна автомобильных дорог

|  |  |
| --- | --- |
| Элементы поперечного профиля | Класс автомобильной дороги и ее категория |
| Автомобильная магистраль | Скоростная дорога | Обычная дорога |
|  | IA | IБ | IB | II | Ill | IV | V |
| Ширина полосы движения, м | (3,75; 3,5)\* | 3,5 | 3 | 4,5; 2,75\*\* |
| Ширина обочины, в т.ч. укрепленная засевом трав, одерновкой, м |  3,75 | (3,75; 3,0)\* | (3,5; 3,0)\* | 2,5 | 2 | 1,75; 1,25\*\* |
| Ширина укрепленной части обочины, не считая укрепление засевом трав, одерновкой (остановочной полосы для дорог I категории), м | всего |  2,5 | 2,0 | 1,5 | 1 | - |
| в том числе краевой полосы |  - | 0,5 | - |
| Наименьшая ширина центральной разделительной полосы, м | без дорожных ограждений | Устанавливается национальными актами технического регулирования (национальными стандартами) | - |
| с дорожными ограждениями | 2,0 + ширина ограждения | 2,0 (1,0)\*\*\*+ ширина ограждения | Устанавливается национальными актами технического регулирования | - |
| Наименьшая ширина краевой полосы у разделительной полосы, м |  (0,75; 0,5)\* | (0,75; 0,5)\* | - |
| \* - в соответствии с требованиями национальных актов технического регулирования (национальных стандартов);\*\* - в Республике Беларусь.\*\*\* - В скобках для дорог категории IB при установке тросовых ограждений в соответствии с требованиями национальных актов технического регулирования (национальных стандартов).  |

**ИЗМЕНЕНИЕ N 1**  **ГОСТ 33475-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования**

 обозначение и наименование стандарта

16. Пункт 3.16 изложить в новой редакции:

«Переход от двускатного профиля дороги к односкатному следует осуществлять на переходной кривой или на предшествующем виражу прямолинейном и криволинейном участках трассы, радиусы которых больше значений, приведенных в 3.15. Длину участка отгона виража определяют из условия обеспечения минимального 3‰ и максимального дополнительного уклона (таблица 10а) наружной кромки проезжей части по отношению к проектному продольному уклону.

При этом минимальный уклон односкатного профиля должен быть не менее 20‰, а дополнительный продольный уклон наружной кромки проезжей части по отношению к проектному продольному уклону не должен превышать значения, принимаемые для участков отгона виража.».

Таблица 10а – Величина максимального дополнительного продольного уклона

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Категория дороги | Тип местности | Максимальный дополнительный продольный уклон, ‰ |
| I и II | Любой | 5 |
| III-V | равнинная местность | 10 |
| III-V | горная местность | 20 |

17. п.3.17 исключить.

18. Второй абзац п 3.18. 2 абзац изложить в редакции:

«На обочинах дорог I категории вместо укрепленной части следует предусматривать устройство остановочной полосы вдоль проезжей части с устройством дорожной одежды, конструкция которой допускает возможность въезда, движения и остановки одиночных автомобилей, имеющихся в составе транспортного потока.».

19. Пункт 3.22 первый абзац изложить в новой редакции:

“На участках дорог II (с двумя полосами движения) и III категории с затяжными продольными уклонами необходимо предусматривать устройство полосы опережения в сторону подъема при продольном уклоне от 30‰ до 40‰ и протяженности подъема свыше 1 км, а также при продольном уклоне, равном или превышающем 40‰ и протяженности подъема свыше 0,5 км. На участках дорог I и II категории с четырьмя полосами движения допускается устройство полосы опережения в сторону подъема при соответствующем обосновании”.

**ИЗМЕНЕНИЕ N 1**  **ГОСТ 33475-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования**

 обозначение и наименование стандарта

20. Пункт 3.24 изложить в новой редакции:

«На участках автомобильных дорог I - II категорий, где возможен выход на проезжую часть с придорожной полосы животных, следует предусматривать устройство специальных сооружений для их пропуска и установку защитных (направляющих) конструкций, а также обеспечивать боковую видимость не менее 25 м от кромки проезжей части.

На автомобильных дорогах III - V категорий, где возможен выход на проезжую часть с придорожной полосы животных, необходимо обеспечить боковую видимость прилегающей к дороге полосы на расстоянии не менее, от кромки проезжей части:

 - 25 м для дорог III категории;

- 15 м для дорог IV – V категорий.».

21. п.3.27. 5 абзац и Таблицу 15 исключить.

Ключевые слова: автомобильные дороги, проектирование дорог, строительство дорог, план трассы, поперечный профиль, безопасность движения.

(ИУС №\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_)

Руководитель разработки

Профессор, д.т.н. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ П.И. Поспелов

 подпись

Исполнители:

Доцент, к.т.н. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.В. Косцов

 подпись

Доцент, к.т.н. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ С.С. Мордвин

 подпись

Доцент, к.т.н. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Д.С. Мартяхин

 подпись