



**МІНІСТЭРСТВА
ТРАНСПОРТУ І КАМУНІКАЦЫЙ
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ**

вул. Чычэрына, 21, 220029, г. Мінск

тэл. (017) 259 79 52, факс (017) 351 83 91
E-mail: mail@mintrans.gov.by
Р/р BY22AKBB36049000016570000000
ААБ «Беларусбанк», г. Мінск
БІК АКВВВY2X, ВНП 100590187

**МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

ул. Чичерина, 21, 220029, г. Минск

тел. (017) 259 79 52, факс (017) 351 83 91
E-mail: mail@mintrans.gov.by
Р/с BY22AKBB36049000016570000000
АСБ «Беларусбанк», г. Минск
БИК АКВВВY2X, УНП 100590187

21.09.2023 № 13-02-06/4425
На № _____ ад _____

**Евразийская экономическая
комиссия**

**О рассмотрении проекта Изменения
№ 1 ТР ТС 014/2011 «Безопасность
автомобильных дорог»**

Министерство транспорта и коммуникаций в соответствии с обращением Евразийской экономической комиссии от 11 августа 2023 г. № 16-1759 направляет для учета в работе замечания и предложения по проекту Изменения № 1 в технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) в части установления форм, схем и процедур оценки соответствия, представленного для публичного обсуждения.

Прилагаемая информация направляется в бумажном и электронном виде на адрес электронной почты Евразийской экономической комиссии: dept_techregulation@eeecommission.org.

Одновременно просим приобщить к настоящему письму информацию (замечания и предложения государственных органов по проекту Изменения № 1 в ТР ТС 014/2011), направленную Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, письмом от 26.07.2023 № 13-02-06/6126.

Приложение: на ____ л. в электронном и бумажном виде

Заместитель Министра

С.С.Дубина

Буко 359 81 73
Сергеева 259 83 57



**Замечания и предложения Министерства транспорта и
коммуникаций Республики Беларусь
по проекту Изменения № 1 Технического регламента Таможенного
союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) в
части установления форм, схем и процедур оценки соответствия,
представленного для публичного обсуждения.**

По представленному проекту Изменения 1 Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) в части установления форм, схем и процедур оценки соответствия, представленного для публичного обсуждения (далее проект Изменения), считаем необходимым рассматривать проект изменения всего технического регламента целиком. Например. Рассматривать перечни дорожно-строительных материалов и изделий, подлежащих оценке соответствия, отдельно от устанавливаемых к ним требований безопасности и правил по их оценке считаем некорректным.

Пункт 2 проекта Изменения.

Уточнить перечисление г) дополнив его следующими словами «в соответствие с приложениями 1 и 2», так как не все дорожно-строительные материалы и изделия подлежат оценке соответствия, а только указанные в приложениях.

Кроме того, предлагаем уточнить, что настоящий технический регламент не распространяется на дорожно-строительные материалы и изделия (приложения 1 и 2) в случаях, когда они:

используются в качестве проб и образцов для проведения испытаний в целях оценки соответствия,

используются в научно-исследовательских целях,
были в употреблении.

Исключить перечисление «д). Строительные материалы и изделия, поступающие для строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации автомобильных дорог, подлежат входному контролю», так как входной контроль применяемых дорожно-строительных материалов и изделий является частью строительного (производственного) контроля на объекте производства работ, при проведении которого в том числе проверяется наличие сертификата соответствия или декларации соответствия. Наличие перечисление д) «для дорожно-строительных материалов и изделий, подлежащих оценке соответствия, используемых на объекте строительства...» на наш взгляд в приведенной редакции, заменяет оценку соответствия на входной контроль.

В соответствии с Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18 апреля 2018 г. №44 определение «единичного изделия –

отдельный экземпляр штучной продукции» среди дорожно-строительных материалов и изделий нет примеров такой продукции. Поэтому следует исключить весь текст перечисления д) и в отношении «единичных экземпляров».

- Последний абзац требует уточнения. Последний абзац не отвечает на вопрос: «Законодательство какой страны? органа по сертификации или заявителя на сертификацию, если они представители разных стран – членов Союза».

Пункт 3 проекта Изменения.

П. 24.1 Последний абзац и далее по тексту изменения. Предлагаем исключить «схему декларирования 2д», так как единичных изделий среди дорожно-строительных материалов и изделий практически нет. Из практики - достаточно схем декларирования 1д, 3д и 4д.

П.24.2 По тексту заменить «продукции» на «дорожно-строительных материалов». По всему тексту технического регламента, начиная с п.4 технического регламента объектами технического регулирования являются «дорожно-строительные материалы и изделия», в т.ч. наименование приложения 1 «Перечень дорожно-строительных материалов, подлежащих...» и далее по тексту технического регламента.

П.24.3. По тексту заменить «продукции» на «дорожно-строительных изделий». По всему тексту технического регламента, начиная с п.4 технического регламента объектами технического регулирования являются «дорожно-строительные материалы и изделия», в т.ч. наименование приложения 2 «Перечень дорожно-строительных изделий, подлежащих...» и далее по тексту технического регламента.

П.24.6. Второй абзац. По тексту заменить «всем требованиям» на «основным требованиям», как в редакции п.14.4 в настоящее время действующего ТР ТС014/2011, например, нет необходимости контролировать, «удельную активность естественных радионуклидов» бетонного изделия - все исходные материалы для его изготовления прошли такой контроль.

Пункт 4 проекта Изменения.

П.24.10. По тексту исключить схему декларирования 2д.

П.24.16. Третий абзац первое предложение изложить в редакции: «заключает с органом по сертификации договор на проведение сертификации.» и далее по тексту.

П. 24.17. Шестое перечисление исключить. «Орган по сертификации: ... «обеспечивает проведение исследований (испытаний) и измерений отобранных образцов (типовых образцов) ...». По нашему мнению, это должен обеспечивать заявитель на сертификацию.

П.25 Исключить. П.25 повторяет п.2 перечисление д) Изменения, а также не является требованием в части установления форм, схем и процедур оценки соответствия.

Пункт 6 и 7 проекта Изменения дополнить.

Заменить «государств - членов Таможенного союза» на «государств - членов Союза» в соответствующем падеже.

Дополнить Изменение.

В связи с размещением на публичное обсуждение окончательной редакции технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности строительных материалов и изделий», в котором предусмотрена оценка соответствия строительного материала «цемент» различного назначения за исключением «цемента для дорожного строительства», считаем необходимым оценку соответствия в форме декларирования «цемента для дорожного строительства» в Техническом регламенте Таможенного союза «безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) оставить без изменения и не предусматривать его сертификацию.



**МІНІСТЭРСТВА
ТРАНСПОРТУ І КАМУНІКАЦЫЙ
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ**

вул. Чычэрына, 21, 220029, г. Мінск

тэл. (017) 259 79 52, факс (017) 351 83 91
E-mail: mail@mintrans.gov.by
Р/р BY22AKBB36049000016570000000
ААБ «Беларусбанк», г. Мінск
БІК АКВВВУ2Х, ВНП 100590187

**МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

ул. Чичерина, 21, 220029, г. Минск

тел. (017) 259 79 52, факс (017) 351 83 91
E-mail: mail@mintrans.gov.by
Р/с BY22AKBB36049000016570000000
АСБ «Беларусбанк», г. Минск
БИК АКВВВУ2Х, УНП 100590187

26.07.2023 № 13-02-06/6126

**Евразийская
экономическая комиссия**

На № _____ ад _____

**О рассмотрении проекта Изменения
№ 1 ТР ТС 014/2011 «Безопасность
автомобильных дорог»**

Министерство транспорта и коммуникаций в соответствии с поручением Совета Министров Республики Беларусь от 13 июня 2023 г. № 37/556-467/6830р и согласно письму Евразийской экономической комиссии от 26 мая 2023 г. № НВ-1336/16 представляет для учета в работе замечания и предложения государственных органов по проекту Изменений № 1 в технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

Одновременно прилагаемая информация направляется в электронном виде на адрес электронной почты: dept_techregulation@eeconommission.org.

Приложение: на 12 л. в электронном и бумажном виде

Первый заместитель Министра

А.А.Ляхнович

**Замечания и предложения
Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
по проекту Изменения № 1 технического регламента Таможенного
союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011)**

1. Пункт 2 Изменения. Предлагается уточнить редакцию данного пункта, дополнив его словами следующего содержания, «..., а также на улицы населенных пунктов».

2. Пункт 3 Изменения. Терминологическая статья «строительный (производственный) контроль» отредактировать, исключив «а в случае наличия,» и после «рабочей документации» дополнить «(при наличии)» и далее по тексту.

3. Пункт 4 Изменения. Термин «автомобильная дорога общего пользования – автомобильная дорога, предназначенная для движения транспортных средств неограниченного круга лиц» предлагается отредактировать, так как не существует автомобильной дороги, на которой нет ограничений по допуску на неё, например, по скорости, по пропуску тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств неограниченного круга лиц». Предлагаем следующую редакцию термина: «автомобильные дороги общего пользования – автомобильные дороги, которые определены таковыми в соответствии с национальным законодательством стран - участниц ЕАЭС».

4. Пункт 7 Изменения. Формулировка термина «капитальный ремонт» с записью о неизменности границ полосы отвода автомобильной дороги не позволяет выполнять большой комплекс работ, предусмотренных классификатором работ по капитальному ремонту в Республике Беларусь, включая доведение геометрических параметров земляного полотна до норм, соответствующих категории автомобильной дороги, уширение земляного полотна для устройства дополнительных полос движения и переходно-скоростных полос, устройство недостающих остановочных и посадочных площадок и павильонов на остановках общественного транспорта, тротуаров и т.д. Предлагается после слов «и (или) их частей» термина дополнить словами «на основном протяжении дороги», как это сформулировано в окончательной редакции изменения № 1 ГОСТ 33100 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования автомобильных дорог».

5. Пункт 11.17.6) Изменения. Требование о необходимости освещения автомобильных дорог I категории при расчетной интенсивности 20 тыс. авт./сут. и более на всем протяжении считаем чрезмерным и экономически необоснованным. Данное решение должно

приниматься только при соответствующем технико-экономическом обосновании.

По пункту 7 Изменения.

Пункт 11.17.в). Освещение на пересечениях с железными дорогами в одном уровне необходимо предусматривать на всех дорогах общего пользования;

Пункт 11.17.ж,з). Текст пунктов дополнить: «в пределах переходно-скоростных полос разгона и торможения»;

Пункт 11.17.и). Освещение на остановках общественного транспорта предлагается устраивать при количестве останавливающихся в темное время суток автобусов более двух в час и выраженном потоке пассажиров.

Обязательное освещение пешеходных и велопешеходных дорожек предлагается предусматривать только в зоне пересечения с автомобильной дорогой на расстоянии не менее 60 м (ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек» п.6.8), на остальном протяжении - при необходимости. Кроме освещения непосредственно пешеходных переходов на проезжей части необходимо предусматривать освещение и на подъездах к ним. Протяженность освещаемых подъездов необходимо принимать не менее 50 м – при установленной скорости движения 40 км/ч, 75 м – при установленной скорости движения 60 км/ч, 150 м – при установленной скорости движения 90 км/ч. (ГОСТ 32944-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы»).

6. Пункт 12 Изменения. Наименования Приложения 1 оставить без изменения «Перечень дорожно-строительных материалов, подлежащих...» и далее по тексту технического регламента, т.к. по всему тексту документа, начиная с п. 4 технического регламента объектами технического регулирования являются «дорожно-строительные материалы и изделия».

7. Пункт 13 Изменения:

7.1 наименования Приложения 2 изложить в редакции «Перечень дорожно-строительных изделий, подлежащих...» и далее по тексту технического регламента. т.к. по всему тексту документа, начиная с п.4 технического регламента объектами технического регулирования являются «дорожно-строительные материалы и изделия»;

7.2 из Перечня Приложения 2 исключить позицию 10 «цемент для дорожного строительства», т.к. «цемент для дорожного строительства» подлежит декларированию (см. п.5 Приложения 1).

8. Пункт 11.9 технического регламента. Предлагается слова «и иметь размеры» заменить на «имеющие размеры»;

9. Пункт 11.15.а) технического регламента. Исправить опечатку в слове «полтона». После слов «водных потоков» добавить «или водоемов глубиной более 2 м»;

10. Пункт 11.19 технического регламента. Предлагается данный пункт изложить в следующей редакции: «в местах остановок общественного транспорта при проектировании автомобильных дорог должны предусматриваться посадочные площадки и павильоны.

11. Пункт 18 (абз. 1) технического регламента. После слов «...требованиям настоящего технического регламента» дополнить «и действующим ТНПА».

12. Дополнительно в проекте изменения предлагается учесть следует предложения:

11.1 Статья 2. п.7 технического регламента. Термин «дорожное ограждение» требует редактирования, чтобы исключить возможность разного толкования, т.к. в пересматриваемых в настоящее время взаимосвязанных с ТР ТС 014/2011 межгосударственных стандартах на дорожные ограждения (ГОСТ 33127, ГОСТ 33128, ГОСТ 33129), ссылаясь на это определение, разработчиками стандартов к дорожным ограждениям отнесены «комплекс временных технических средств организации дорожного движения, монтируемый на автомобиле прикрытия или на автомобиле прицепе, выполняющем роль автомобиля прикрытия, места проведения ремонтных работ на дороге».

Предлагается рассмотреть следующий вариант терминологической статьи «дорожное ограждение» в редакции: «дорожное ограждение – устройство, установленное стационарно в соответствии с проектной документацией,...» и далее по тексту.

11.2. Статья 2. п.7 технического регламента. Термин «дорожное сооружение» требует редактирования, т.к. приведенное определение содержит только сооружения мостовой группы.

Предлагается рассмотреть следующую редакцию: «дорожное сооружение - сооружение, являющееся непосредственно конструктивным элементом дороги (мост, путепровод, эстакада, тоннель, подземный и надземный переход, водопропускная труба, подпорная стенка и другие сооружения).

12. Статья 5. п.16 - п.23 технического регламента. Оценка соответствия автомобильных дорог на всех этапах их жизненного цикла требует уточнения в части, кто проводит оценку соответствия при инженерных изысканиях и разработке проектной документации (заказчик?, разработчик?), а так же на других стадиях жизненного цикла

автодороги; о необходимости и вид регистрации (оформление) результатов проведенной оценки (соответствие/несоответствия) ТР ТС 014/2011.

13. Статья 5. п.16 технического регламента. Предлагаем изложить в редакции:

«Оценка соответствия автомобильных дорог и дорожных сооружений на них на всех этапах их жизненного цикла осуществляется организациями – предприятиями, осуществляющими:

а) инженерные изыскания и разработку проектной документации – в форме экспертизы;

б) строительство, реконструкцию, капитальный ремонт – в форме строительного (производственного) контроля за выполнением работ, промежуточной приемки выполненных дорожно-строительных работ и (или) конструктивных элементов, приемки и ввода в эксплуатацию законченных объектов или их отдельных участков;

в) эксплуатацию автомобильных дорог, дорожных сооружений и элементов обустройства - в форме текущего контроля состояния автомобильной дороги, дорожного сооружения и элементов обустройства, а также приемки выполненных работ по их ремонту и содержанию.

При положительной оценке соответствия автомобильных дорог и дорожных сооружений на них, а также элементов обустройства на каждом этапе их жизненного цикла производить запись о соответствии ТР ТС 014/2011 в документации, оформляемой на каждом этапе их жизненного цикла».

Оценка соответствия дорожно-строительных материалов и изделий проводится в соответствии с п.24 настоящего технического регламента.».

14. Пункт 25.21 (третий абзац) технического регламента. Предлагается словосочетание «единицу изделий» заменить на «единичное изделие», которое может устанавливаться на автомобильной дороге (сооружении на ней) в единственном числе.

Каждое единичное изделие из Перечня изделий, подлежащих сертификации, следует маркировать любым способом, обеспечивающим четкое и ясное изображение в течение всего срока службы изделия.

Маркировка изделий, которые не относятся к единичным изделиям, (Лотки водоотводные, Плиты железобетонные, Трубы водоотводные, Камни бортовые, Ограждения дорожные) следуют маркировать любым способом, обеспечивающим четкое и ясное изображение до их монтажа и (или) установке на автомобильной дороге и(или) сооружении на ней.

15. Дополнить технический регламент Таможенного Союза «Безопасность автомобильных дорог» требованием к проведению натурных испытаний дорожных ограждений по показателю «удерживающая способность», в связи с отсутствием установленных требований к правилам приемки дорожных ограждений в межгосударственном стандарте (ГОСТ 33128).

Предлагаем установить требования к проведению натурных испытаний дорожных ограждений при постановке продукции на производство и при изменении конструкции дорожных ограждений и (или) технологии изготовления.

16. Статья 5 п. 24 технического регламента. В проекте изменения технического регламента отсутствует приведение оценки соответствия дорожно-строительных материалов и изделий в соответствии с Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18.04.2018 № 44. Считаем необходимым рассматривать проект изменения технического регламента, разработанный в отношении всех его требований без изъятий. Например: рассматривать перечни продукции, подлежащей оценке соответствия, отдельно от устанавливаемых правил по её оценке.

**Замечания и предложения
Государственного комитета по стандартизации Республики
Беларусь по проекту Изменения № 1 технического регламента
Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог»
(ТР ТС 014/2011)**

1. В пункте 2 проекта изменений предлагается пункт 5 изложить в следующей редакции: «Требования настоящего технического регламента не распространяются на автомобильные дороги, не относящиеся к автомобильным дорогам общего пользования согласно законодательству государства-члена.».

Обоснование. Предлагаемый проектом изменений термин «автомобильная дорога общего пользования» носит очень общий характер, в связи с чем положения новой редакции пункта 5 в проекте изменения не дают однозначной идентификации дорог, которые не относятся к дорогам общего пользования. Вместе с тем Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. № 3434-XII «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» не только приводит понятие термина «автомобильная дорога необщего пользования», но и в статье 15 определяет, что к автомобильным дорогам необщего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для внутрихозяйственных и технологических перевозок, служебные и патрульные автомобильные дороги вдоль каналов, трубопроводов, линий электропередачи, других коммуникаций и сооружений, а также служебные автомобильные дороги к гидротехническим и иным сооружениям. Таким образом, предлагаемая корректировка пункта 5 даст возможность более четко идентифицировать виды дорог, на которые не распространяются положения ТР ТС 014/2011.

2. В новой редакции приложения 2 в качестве объекта технического регулирования введено понятие «динамическое информационное табло». Однако в стандартах, взаимосвязанных с ТР ТС 014/2011, определение термина «динамическое информационное табло» отсутствует, в связи с чем предлагается ввести данный термин в регламенте.

3. Предлагается позицию 13 изложить в редакции: «13. Плиты бетонные и железобетонные для тротуаров и дорог, включая плиты с интегрированной тактильной поверхностью».

Обоснование. В связи с широким применением плит с интегрированной тактильной поверхностью в целях установления контроля за их качеством и безопасностью предлагается распространить требования ТР ТС 014/2011 на данную продукцию.

**Замечания и предложения
Министерства внутренних дел Республики Беларусь по проекту
Изменения № 1 технического регламента Таможенного союза
«Безопасность автомобильных дорог»
(ТР ТС 014/2011)**

По пункту 3 Изменения. Предлагается определение безопасности дорожного движения изложить в следующей редакции:

«безопасность дорожного движения - состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия»;

Добавить следующие определения:

«организация дорожного движения» - это комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

«мониторинг дорожного движения» – система сбора, обработки, хранения и анализа данных об основных параметрах дорожного движения;

«параметр дорожного движения» – характеризующий дорожное движение количественный показатель, который можно определить с заданной точностью.»

Пункт 8 статьи 3 технического регламента предлагается изложить в следующей редакции:

«Безопасность автомобильных дорог и дорожных сооружений на них, а также связанных с ними процессов проектирования (включая изыскания), строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации обеспечивается посредством установления и соблюдения соответствующих требований безопасности проектных значений параметров, в т.ч. допустимых весовых и габаритных параметров транспортных средств, параметров, характеризующих безопасность дорожного движения (уровень аварийности, потенциальная опасность возникновения дорожно-транспортных происшествий (риски), аварийные потери в дорожном движении, уровни обслуживания по безопасности дорожного движения, индикаторы, характеризующие уровень безопасности дорожного движения, и др.) и эффективность организации дорожного движения (уровни обслуживания, потери времени (задержки) в движении транспортных средств, и (или) пешеходов, экономические, экологические и социальные потери в дорожном движении, экономическая эффективность мероприятий по организации дорожного движения и др.), а также показателей прочности, надежности и устойчивости элементов в течение всего срока службы.»

Пункт 9 статьи 3 технического регламента предлагается изложить в следующей редакции:

«Настоящий технический регламент, с учетом степени риска причинения вреда, устанавливает минимально необходимые требования к автомобильным дорогам, выполнение которых достигается в процессе предпроектной работы, изысканий, проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации.».

Подпункт 11.1 статьи 3 технического регламента предлагается изложить в следующей редакции:

«проектирование автомобильных дорог проводится на основании предпроектной документации, разрешительной документации и материалов инженерных изысканий.».

В подпункте 11.2 статьи 3 технического регламента подраздел а) предлагается изложить в следующей редакции:

«а) безопасное и бесперебойное движение транспортных средств установленных габаритных размеров и весовых параметров с разрешенными скоростями движения при существующих и прогнозируемых на установленный перспективный период интенсивности транспортных потоков с учетом существующих и прогнозируемых параметров, характеризующих безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения;».

В подпункте 11.5 статьи 3 технического регламента подразделы «а)» и «б)» предлагается изложить в следующих редакциях:

«а) параметры геометрических элементов плана, продольного и поперечного профиля, а также расчетная скорость движения должны назначаться исходя из параметров, характеризующих безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения;

б) допустимый диапазон изменения расчетных скоростей, обеспечивающий безопасные условия движения, устанавливается дифференцированно для каждой категории автомобильной дороги в зависимости от параметров, характеризующих безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения. При этом расчетные скорости движения должны соответствовать разрешенным правилами дорожного движения скоростям движения;».

Подпункт 11.6 статьи 3 технического регламента предлагается изложить в следующей редакции:

«автомобильная дорога должна иметь установленное количество полос движения, позволяющее обеспечить заданные параметры, характеризующие безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения;»

Подпункт 11.7 статьи 3 технического регламента предлагается изложить в следующей редакции:

«ширина полосы движения должна обеспечивать возможность безопасного движения в соответствии с разрешенной правилами дорожного движения скоростью движения для конкретных дорожных условий;».

В подпункт 11.15 статьи 3 технического регламента добавить подраздел д) следующего содержания:

«на других потенциально опасных участках с естественными препятствиями (деревьями, валунами и т.д.), а также при наличии пешеходных, велосипедных связей».

Подпункт 11.16 статьи 3 изложить в следующей редакции:

«при проектировании автомобильных дорог, проходящих через населенные пункты должны быть разработаны мероприятия по организации дорожного движения в зависимости от параметров, характеризующих безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения. Также должны предусматриваться мероприятия по успокоению скоростного режима в населенных пунктах и на въездах в населенные пункты (направляющие островки безопасности, мини-кольцевые пересечения, искусственные неровности и др.). Должны предусматриваться пешеходные дорожки или тротуары, а при необходимости и велосипедные дорожки. Пешеходные и велосипедные дорожки должны проектироваться при необходимости и вне населённых пунктов вдоль сооружаемых или реконструируемых автомобильных дорог. При этом допускается организация совмещенного велосипедного и автомобильного движения на одной проезжей части в зависимости от разрешённой скорости, интенсивности и состава движения, а также способов разделения велосипедного и автомобильного движения и т.д.;».

В подпункт 11.17 статьи 3 технического регламента добавить подраздел следующего содержания:

«в границах накопительных полос для выполнения левых поворотов на дорогах категорий I-в и II».

В подпункте 13.1 статьи 3 технического регламента подраздел «б)» изложить в следующей редакции:

«б) организации дорожного движения, обеспечивающей заданные параметры, характеризующие безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения параметры с использованием, в том числе технических средств организации дорожного движения, интеллектуальных транспортных систем и др.;».

Подпункт 13.2 статьи 3 технического регламента дополнить абзацем следующего содержания:

«ж) параметры, характеризующие безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения должны отслеживаться в рамках мониторинга дорожного движения и поддерживаться на заданном уровне.»

Абзац первый подпункта 13.5 статьи 3 технического регламента предлагается изложить в следующей редакции:

«технические средства организации дорожного движения должны применяться в соответствии с проектом организации дорожного движения и соответствовать следующим требованиям безопасности:»

В подпункте 13.5 статьи 3 технического регламента подраздел «г)» предлагается изложить в следующей редакции:

«г) направляющие устройства.

Минимальная видимость дорожных сигнальных столбиков, тумб, направляющих островков безопасности и других устройств должна обеспечивать водителям транспортных средств возможность безопасного движения с разрешенной правилами дорожного движения скоростью. Дорожные сигнальные столбики, дорожные тумбы, направляющие островки безопасности и другие устройства не должны иметь повреждений, влияющих на их визуальное восприятие и безопасность дорожного движения. Поврежденные дорожные сигнальные столбики, дорожные тумбы направляющие островки безопасности и другие устройства после обнаружения повреждения дорожно-эксплуатационной службой и документального оформления, должны быть заменены в сроки, установленные в международных и региональных стандартах, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартах государств-членов Таможенного союза, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований принятого технического регламента Таможенного союза;»

В подпункте 13.5 статьи 3 в подраздел «д)» добавить абзац следующего содержания:

«системы сигнализации на железнодорожных переездах должны быть оборудованы шлагбаумами, работающими в автоматическом режиме;».

Последний абзац подпункта 13.8 статьи 3 технического регламента предлагается изложить в следующей редакции:

«размещаться в пределах треугольников видимости, определяемых в зависимости от установленного скоростного режима в зоне

транспортных развязок, пересечений и примыканий автомобильных дорог, железнодорожных переездов и искусственных сооружений;».

Первый абзац подпункта 13.9 статьи 3 технического регламента предлагается изложить в следующей редакции:

«очистка покрытия автомобильной дороги от снега должна осуществляться с проезжей части, остановок общественного наземного транспорта, тротуаров, велосипедных дорожек, обочин, съездов, площадок для стоянки и остановки транспортных средств».

Пункт 16 статьи 5 подраздел «в)» предлагается изложить в следующей редакции:

«в) при эксплуатации автомобильных дорог, дорожных сооружений на них и элементов обустройства - в рамках мониторинга дорожного движения, в форме обследования системы безопасности дорожного движения, а также с использованием форм текущего контроля состояния автомобильной дороги и дорожных сооружений на ней и элементов обустройства, а также приемки выполненных работ по их ремонту содержанию;»

Кроме того, предлагается в статью 5 технического регламента добавить подпункт следующего содержания:

«21. Мониторинг дорожного движения осуществляется в целях формирования и реализации государственной политики в области дорожного движения, обоснования выбора мероприятий по организации дорожного движения, формирования комплекса мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и эффективности организации дорожного движения. Учет параметров, характеризующих безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения в пределах компетенции на постоянной основе производится государственными органами и уполномоченными организациями, осуществляющими мониторинг дорожного движения. При мониторинге дорожного движения контролируется соответствие параметров, характеризующих безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения, заданных в разрешительной и (или) предпроектной документациях по фактическим параметрам, характеризующим безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения. По результатам мониторинга (анализа данных о параметрах, характеризующих безопасность дорожного движения и эффективность организации дорожного движения) соответствующий государственный орган или уполномоченная им организация формирует предложения по совершенствованию организации дорожного движения, предусматривающие необходимость реализации комплекса мероприятий

по обеспечению безопасности дорожного движения и эффективности организации дорожного движения, и принимает меры по их реализации.» и далее по тексту.