

ИЗМЕНЕНИЕ № 2 СТБ 1300-2007

ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
Правила применения

ТЭХНІЧНЫЯ СРОДКІ АРГАНІЗАЦЫІ ДАРОЖНАГА РУХУ
Правілы прымянення

Введено в действие постановлением Госстандарта Республики Беларусь от 20.02.2008 г. № 8

Дата введения 2008-06-01

Введение. Заменить слова: «до 01.09.2007 г.» на «до 01.09.2009 г.».

(ИУ ТНПА № 2 2008)

ИЗМЕНЕНИЕ № 1 СТБ 1300-2007

**ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**
Правила применения**ТЭХНІЧНЫЯ СРОДКІ АРГАНІЗАЦЫІ
ДАРОЖНАГА РУХУ**
Правілы прымянення

Введено в действие постановлением Госстандарта Республики Беларусь от 29.11.2007 г. № 61

Дата введения 2008-01-01

Предисловие. Пункт 1 изложить в новой редакции:

«РАЗРАБОТАН филиалом «Институт дорожных исследований» РУП «Белорусский дорожный инженерно-технический центр», Управлением Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь, научно-исследовательским центром дорожного движения и учебно-научно-производственным центром «Автомобильные дороги» Белорусского национального технического университета, а также унитарным предприятием «Минскинжпроект».

Введение изложить в новой редакции:

«Подраздел 7.2 вводится в действие для проектирования объектов строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог, улиц и проездов населенных пунктов. Действие подраздела не распространяется на дорожные ограждения первой группы (в том числе ремонтируемые их отдельные участки), установленные по разработанным до 01.09.2007 г. проектам строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог, улиц и проездов населенных пунктов».

Раздел 1. После слов «дорожных ограждений» заменить знак: «-» на «,».

Пункт 5.3.7. Пятый абзац изложить в новой редакции:

«Знак 2.5 должен устанавливаться перед железнодорожным переездом без дежурного и не оборудованным переездной сигнализацией, если на переезде не обеспечена видимость, при которой водитель автомобиля, находящегося от переезда на расстоянии видимости для остановки (таблица 4), может видеть приближающееся к переезду железнодорожное транспортное средство, а машинист приближающегося железнодорожного транспортного средства – автомобиль на расстоянии, не менее указанного в таблице 5».

Пункт 5.4.23. Заменить слова: «на улицы» на «в проезды».

Пункт 5.4.43. Третий абзац. Заменить слова: «а также на транспортные средства, принадлежащие гражданам, проживающим или работающим в этой зоне» на «(граждан, проживающих или работающих в данной зоне), а также на транспортные средства, принадлежащие гражданам, проживающим или работающим в этой зоне, при отсутствии иных возможностей их подъезда»;

четвертый и пятый абзацы изложить в новой редакции:

«– знаков 3.18.1 и 3.18.2 – на перекресток, перед которым установлен знак, а также на ближайшее пересечение проезжих частей дорог на перекрестке, если дорога, на которую совершается поворот, содержит разделительную полосу (разделительную зону)»;

«– знака 3.4 – на грузовые автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров».

Пункт 5.5.3. Первый абзац. После слов «и разворота» дополнить словами: «из крайней левой полосы движения».

Пункт 5.5.8. Третий абзац изложить в новой редакции:

«Знак 4.4 не устанавливается на проездах категории П по [4]».

Пункт 7.2.3. Таблица 12. Примечание изложить в новой редакции:

«Примечание – При использовании ограждения в качестве направляющего устройства для разделения транспортных потоков встречных направлений его степень удержания должна быть не менее 43,3 кДж».

Пункт 7.2.5. Таблица 15. Сноска. Заменить слова: «в соответствии с 9.2.11» на «согласно 9.4.5».

Пункт 8.15. Второй абзац. Заменить ссылку: «таблице 22» на «таблице 21».

Пункт 8.28. Тринадцатый абзац. Заменить ссылку «таблице 23» на «таблице 22».

Пункт 8.35. Первый абзац. Заменить ссылку «таблице 24» на «таблице 23» (два раза).

Пункт 8.55. Первый абзац. Заменить слова: «технической документацией» на «ТНПА»; заменить ссылку: [3] на [6].

Пункт 8.56 дополнить абзацем (перед первым):

«Информационные таблички ИТ.1.п, ИТ.1.в, ИТ.1.т должны устанавливаться под правой дополнительной секцией светофоров Т.1.п, Т.1.пл, если в режиме работы дополнительной секции предусмотрен специальный мигающий сигнал в виде кольца желтого цвета, обозначающий период конфликтного движения правоповоротного потока».

Пункт 9.1.2 дополнить абзацем (после последнего):

«– ограждения первой группы».

Подраздел 9.2 дополнить пунктом – 9.2.8:

«**9.2.8** Допускается применять сигнальные столбики для отделения велодорожки или пешеходной дорожки, размещенной на обочине, от проезжей части. Расстояние между сигнальными столбиками в таких местах должно быть 20 – 25 м, расстояние от столбика до ближнего края пешеходной или велосипедной дорожки – не менее 0,3 м».

Пункт 9.7.1. Третий абзац изложить в новой редакции:

«– в створах, в которых размещались снятые для технологических нужд столбики у водопропускных труб».

Пункт 9.7.2 изложить в новой редакции:

«**9.7.2** Высота указательных вех от поверхности земляного полотна должна составлять 2,00 м. Вехи изготавливаются круглого сечения диаметром от 0,03 до 0,05 м или квадратного сечения со стороной квадрата от 0,03 до 0,05 м».

Пункт 11.10. Второй абзац. Заменить ссылку: «и рисунку В.49» на «(рисунок В.49)».

Пункт 12.3.5. Первый абзац. Заменить ссылку: «таблице Ж.1» на «таблица 28»; третий абзац; заменить ссылку: «таблица 29» на «таблица 28».

Пункт 12.3.7. Таблица 28. Графа «Наименование объекта». Исключить слова: «и Д».

Приложение В. Рисунки В.18 и В.19 изложить в новой редакции:

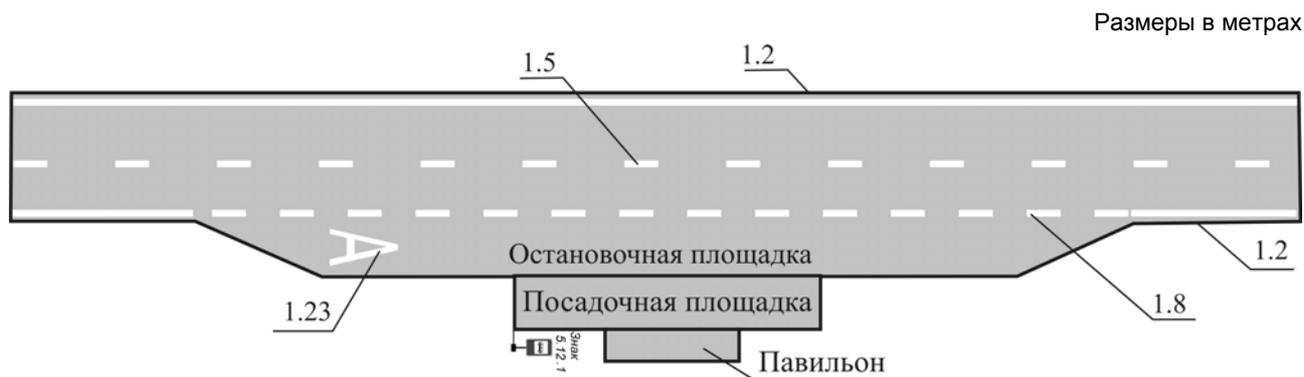


Рисунок В.18

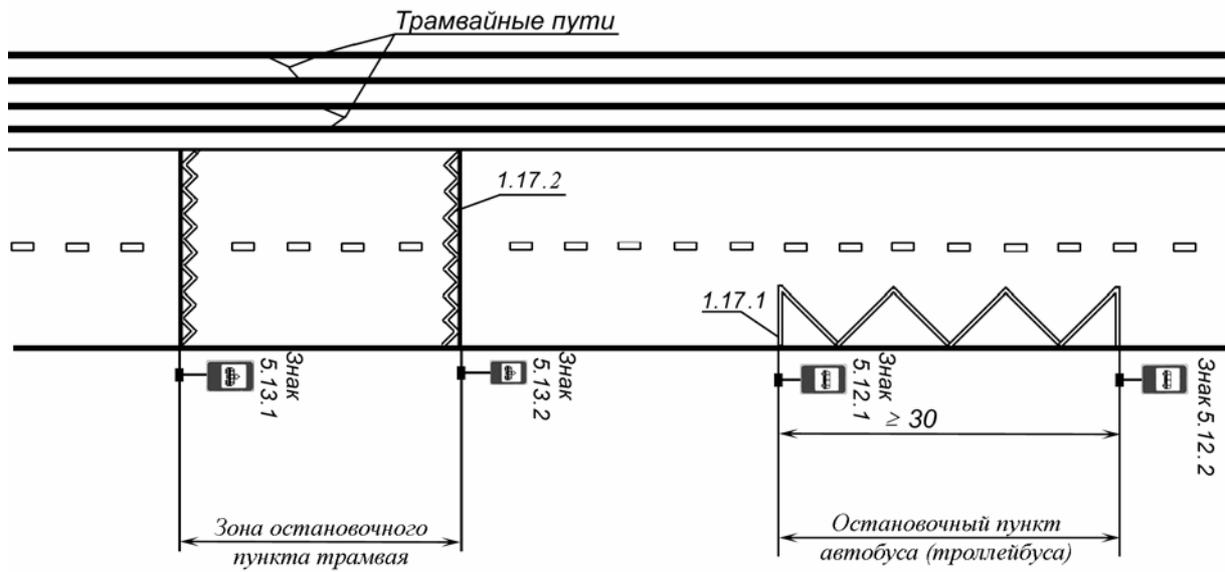


Рисунок В.19

Приложение Г. Рисунок Г.5. Заменить подрисуночные надписи: «Конструкция II» на «Конструкция III», «Конструкция III» на «Конструкция II».

Приложение Е. Рисунок Е.5. Заменить обозначение светофора: «П.1 (П.1к)» на «П.1.ж (П.2.ж)» (два раза).

(ИУ ТНПА № 11 2007)

**ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Правила применения

**ТЭХНІЧНЫЯ СРОДКІ АРГАНІЗАЦЫІ
ДАРОЖНАГА РУХУ**

Правілы прымянення

Издание официальное

БЗ 6-2007



Госстандарт
Минск

Ключевые слова: знаки дорожные, группа, наименование, применение знаков дорожных, разметка дорожная, вид, применение разметки дорожной, разметка характерных участков, ограждения дорожные, конструкция ограждений дорожных, применение ограждений дорожных, устройства направляющие, применение устройств направляющих, светофоры дорожные, тип, варианты исполнений, применение светофоров дорожных

Предисловие

Цели, основные принципы, положения по государственному регулированию и управлению в области технического нормирования и стандартизации установлены Законом Республики Беларусь «О техническом нормировании и стандартизации».

1 РАЗРАБОТАН республиканским унитарным предприятием «Белорусский дорожный научно-исследовательский институт (РУП «БелдорНИИ»), Управлением Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь, научно-исследовательским центром дорожного движения и учебно-научно-производственным центром «Автомобильные дороги» Белорусской государственной политехнической академии, а также унитарным предприятием «Минскинж-проект»

ВНЕСЕН Департаментом «Белавтодор» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

2 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ постановлением Госстандарта Республики Беларусь от 28 июня 2007 г. № 35

3 Настоящий стандарт соответствует Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 г.), Европейскому соглашению, дополняющему эту Конвенцию (Женева, 1971 г.), поправкам к Конвенции, Указу Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551, Кодексу Республики Беларусь о земле от 4 января 1999 г. и Закону Республики Беларусь «О дорожном движении» от 17 июля 2002 г. № 132-3

4 ВЗАМЕН СТБ 1300-2002

Настоящий стандарт не может быть воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Госстандарта Республики Беларусь

Издан на русском языке

Содержание

Введение	V
1 Область применения	1
2 Нормативные ссылки	1
3 Термины и определения	1
4 Общие положения	4
5 Правила применения дорожных знаков	5
5.1 Общие требования	5
5.2 Предупреждающие знаки	8
5.3 Знаки приоритета	12
5.4 Запрещающие знаки	15
5.5 Предписывающие знаки	20
5.6 Информационно-указательные знаки	22
5.7 Знаки сервиса	30
5.8 Знаки дополнительной информации (таблички)	30
5.9 Дорожные знаки переменной информации	32
6 Правила применения дорожной разметки	34
6.1 Общие требования	34
6.2 Горизонтальная разметка	34
6.3 Вертикальная разметка	39
7 Правила применения дорожных ограждений	40
7.1 Общие положения	40
7.2 Дорожные ограждения первой группы	41
7.3 Дорожные ограждения второй группы	50
7.4 Дорожные ограждения третьей группы	50
8 Правила применения дорожных светофоров	50
9 Правила применения направляющих устройств	61
9.1 Общие положения	61
9.2 Сигнальные столбики	61
9.3 Укороченные сигнальные столбики	62
9.4 Сигнальные щитки	62
9.5 Направляющие островки	63
9.6 Точечные световозвращающие элементы	63
9.7 Указательные вехи	65
9.8 Тумбы с искусственным освещением	65
9.9 Временные направляющие устройства	65
10 Правила применения противоослепляющих устройств	66
11 Правила применения островков безопасности	66

СТБ 1300-2007

12 Принципы маршрутного ориентирования	67
12.1 Общие принципы маршрутного ориентирования	67
12.2 Принципы маршрутного ориентирования на автомобильных дорогах общего пользования Республики Беларусь	67
12.3 Принципы маршрутного ориентирования в населенных пунктах городского типа Республики Беларусь	70
Приложение А (справочное) Дорожные знаки по СТБ 1140	72
Приложение Б (справочное) Разметка дорожная по СТБ 1231	80
Приложение В (справочное) Примеры применения ТСОДД на характерных участках автомобильных дорог и улиц, искусственных сооружениях и элементах обустройства дорог	82
Приложение Г (обязательное) Дорожные светофоры	102
Приложение Д (обязательное) Дополнительное оборудование, применяемое с дорожными светофорами	109
Приложение Е (справочное) Примеры размещения дополнительного оборудования, применяемого с дорожными светофорами	112
Приложение Ж (справочное) Условные обозначения технических средств организации дорожного движения	114
Приложение К (справочное) Перечень дорог международной сети Е на территории Республики Беларусь	116
Библиография	117

Введение

Подраздел 7.2 вводится в действие для проектирования объектов строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог. Действие подраздела не распространяется на установленные по разработанным до 01.09.2007 г. проектам строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог дорожные ограждения первой группы и ремонтируемые их отдельные участки.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
Правила применения
ТЭХНІЧНЫЯ СРОДКІ АРГАНІЗАЦЫІ ДАРОЖНАГА РУХУ
Правілы прымянення
Traffic control devices
Application

Дата введения 2007-09-01

1 Область применения

Настоящий стандарт устанавливает правила применения технических средств организации дорожного движения: дорожных знаков – по СТБ 1140, дорожной разметки – по СТБ 1231, дорожных светофоров – по ГОСТ 25695, дорожных ограждений – направляющих и противоослепляющих устройств, островков безопасности на автомобильных дорогах общего пользования, улично-дорожной сети городов, поселков и сельских населенных пунктов, а также автомобильных дорогах необщего пользования, железнодорожных переездах (далее – дороги).

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы ссылки на следующие технические нормативные правовые акты в области технического нормирования и стандартизации (далее – ТНПА):

ТКП 45-3.03-19-2006 (02250) Автомобильные дороги. Нормы проектирования

СТБ 1140-99 Знаки дорожные. Общие технические условия

СТБ 1231-2000 Разметка дорожная. Общие технические условия

СТБ 1291-2001 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности движения

СТБ 1538-2005 Искусственные неровности на автомобильных дорогах и улицах. Технические требования и правила применения

СТБ 1581-2005 Технические средства наружной рекламы. Общие технические требования и правила размещения

ГОСТ 19433-88 Грузы опасные. Классификация и маркировка

ГОСТ 25458-82 Опоры деревянные дорожных знаков. Технические условия

ГОСТ 25459-82 Опоры железобетонные дорожных знаков. Технические условия

ГОСТ 25695-91 Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры

Примечание – При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ТНПА по каталогу, составленному по состоянию на 1 января текущего года, и по соответствующим информационным указателям, опубликованным в текущем году.

Если ссылочные ТНПА заменены (изменены), то при пользовании настоящим стандартом следует руководствоваться замененными (измененными) ТНПА. Если ссылочные ТНПА отменены без замены, то положение, в котором дана ссылка на них, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применяют следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 балка дорожного ограждения: Элемент ограждения, главной функцией которого является восприятие, распределение и передача ударной нагрузки на другие элементы ограждения.

3.2 динамический прогиб дорожного ограждения (далее – прогиб): Наибольшее горизонтальное смещение продольной оси балки металлического дорожного ограждения первой группы (троса) в поперечном направлении относительно оси недеформированного ограждения при наезде на него автомобиля.

3.3 дислокация дорожных знаков: Документ, отражающий размещение на дороге дорожных знаков.

3.4 дорога: Комплекс инженерных сооружений либо полоса земли, предназначенные и используемые для движения в установленном порядке транспортных средств и пешеходов.

3.5 дорожная разметка: Элемент системы организации дорожного движения, включающий линии, стрелы, надписи и другие обозначения на проезжей части дорог общего пользования, городских дорог и улиц с усовершенствованным покрытием, а также на элементах дорожного обустройства и инженерных сооружений, применяемые самостоятельно или в сочетании с дорожными знаками и светофорами.

3.6 дорожное ограждение: Элемент системы технических средств организации дорожного движения, представляющий собой конструкции и устройства, предназначенные для предотвращения съездов транспортных средств за пределы дороги, с мостов, путепроводов и эстакад, наездов на опасные препятствия и столкновений со встречными транспортными средствами, организации движения транспортных и пешеходных потоков, а также предотвращения выхода животных на проезжую часть.

3.7 дорожный знак: Элемент системы технических средств организации дорожного движения, представляющий собой сигнальное устройство установленной формы, содержащий условное обозначение или надписи, предназначенный для информирования участников дорожного движения об условиях, направлениях и режимах движения на дорогах.

3.8 дорожный временный знак: Дорожный знак, применение которого вызвано причинами временного характера и не предусмотрено проектом организации дорожного движения или дислокацией дорожных знаков.

3.9 дорожный дублирующий знак: Одноименный с основным дорожный знак, который располагается слева от дороги, на разделительной полосе (островке) или над проезжей частью, в одном створе с основным знаком.

3.10 дорожный знак переменной информации: Дорожный знак, имеющий возможность изменять условное обозначение или надпись в зависимости от условий движения.

3.11 дорожный постоянный знак: Установленный на дороге дорожный знак, предусмотренный проектом организации дорожного движения или дислокацией дорожных знаков.

3.12 дорожный светофор: Элемент системы технических средств организации дорожного движения, представляющий собой светосигнальное устройство, предназначенное для регулирования дорожного движения.

3.13 кривая в плане: Криволинейный участок дороги в плане, сооружаемый при изменении направления трассы.

3.14 кривая в продольном профиле: Кривая, сопрягающая перелом продольного профиля при изменении уклона.

3.15 маршрутное транспортное средство: Механическое транспортное средство (автобус, троллейбус, трамвай, иное транспортное средство, осуществляющее движение в регулярном обычном, скоростном сообщении, в том числе экспрессном), движущееся по установленному маршруту с обозначенными остановочными пунктами.

3.16 массивные препятствия: Опоры путепроводов, эстакад, консольные и рамные опоры информационно-указательных знаков, опоры освещения и связи, деревья диаметром более 0,10 м на высоте от 1,0 до 1,5 м и т. п.

3.17 направляющее устройство: Элемент системы технических средств организации дорожного движения, предназначенный для зрительной ориентации участников дорожного движения.

3.18 населенный пункт: Территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены дорожными знаками «Начало населенного пункта» и «Конец населенного пункта» или дорожными знаками «Начало границы населенного пункта» и «Конец границы населенного пункта».

3.19 начальный (конечный) участок дорожного ограждения: Вспомогательная часть ограждения, главной функцией которой является удержание начала (конца) балки рабочего участка.

3.20 обозначенный перекресток: Перекресток, перед которым на данной дороге установлены знаки приоритета.

3.21 опора дорожного знака: Устройство для установки дорожного знака в определенном положении по отношению к проезжей части дороги.

Примечание – К опорам дорожных знаков относятся: стойки, растяжки, консоли и т. п.

3.22 обустроенный съезд (въезд) с дороги: Съезд, предусмотренный и выполненный в соответствии с проектом на строительство или реконструкцию дороги либо обустроенный дополнительно по согласованию с владельцем дороги в установленном порядке.

3.23 организация дорожного движения: Комплекс правовых, технических, организационно-распорядительных и других мер по обеспечению дорожного движения.

3.24 островок безопасности: Техническое средство организации дорожного движения на наземных пешеходных переходах, конструктивно выделенное над проезжей частью дороги и предназначенное, как защитный элемент, для остановки пешеходов при переходе проезжей части дороги.

3.25 перекресток: Место пересечения, примыкания или разветвления дорог в одном уровне. Граница перекрестка определяется воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей дорог. Не является перекрестками пересечения с велосипедными, пешеходными дорожками и дорожками для всадников.

3.26 пешеходный переход: Участок проезжей части, предназначенный для движения пешеходов через проезжую часть дороги и обозначенный дорожными знаками 5.16.1, 5.16.2 «Пешеходный переход» и (или) горизонтальной дорожной разметкой 1.14.1 – 1.14.3.

3.27 прилегающая территория: Территория, непосредственно прилегающая к проезжей части дороги, не предназначенная для сквозного проезда, на которой расположены дворы, площадки, специально отведенные для стоянки транспортных средств, автозаправочные станции, строительные площадки и иные объекты.

3.28 проект организации дорожного движения: Документ, регламентирующий размещение технических средств организации дорожного движения в пределах дороги, разработанный с учетом требований ТНПА.

3.29 рабочая ширина для дорожного ограждения: Максимальное допустимое динамическое боковое смещение кузова автомобиля, находящегося в нем груза или фрагмента ограждения (в зависимости от места установки ограждения) относительно лицевой поверхности балки (троса) недеформированного ограждения.

3.30 разделительная зона: Выделенный горизонтальной дорожной разметкой элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки транспортных средств и пешеходов вне специально обозначенных мест.

3.31 разделительная полоса: Выделенный конструктивно элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки транспортных средств и пешеходов вне специально оборудованных и обозначенных мест.

3.32 система маршрутного ориентирования на дорогах: Комплекс технических средств организации дорожного движения, обеспечивающих участникам дорожного движения (водителям транспортных средств, пешеходам, пассажирам) возможность быстро и достоверно определять свое местоположение на дороге и направление дальнейшего движения по выбранному маршруту.

3.33 створ дорожного знака: Плоскость поперечного сечения дороги, проходящая через место установки знака.

3.34 технические средства организации дорожного движения: Устройства, конструкции и изображения, применяемые на дорогах для регулирования дорожного движения, обеспечения его безопасности и повышения пропускной способности дорог.

3.35 точечный световозвращающий элемент: Устройство со световозвращающим элементом (элементами), снабженное деталями крепления, служащее для обозначения направления движения или местонахождения препятствия на дороге в темное время суток.

3.36 участник дорожного движения: Физическое лицо, находящееся в пределах дороги в (на) транспортном средстве или вне его, за исключением регулировщика и работника, выполняющего в установленном порядке на дороге ремонтные и другие работы.

3.37 уровень требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог, улиц (далее – уровень требований): Показатель, отражающий требования к транспортно-эксплуатационным характеристикам конструктивных элементов автомобильных дорог, улиц и устанавливаемый с учетом их народнохозяйственного и административного значений, интенсивности движения и природно-климатических факторов.

3.38 усовершенствованное покрытие: Покрытие дороги из асфальтобетонных или цементобетонных смесей, из щебеночных, гравийных, шлаковых или других минеральных материалов, обработанных органическими или минеральными вяжущими материалами, а также из штучных материалов: брусчатки, булыжника, клинкера, мозаики и т. п.

3.39 участок концентрации дорожно-транспортных происшествий; УКДТП: Участок дороги, характеризующийся устойчивым и неслучайным уровнем совершения дорожно-транспортных происшествий.

4 Общие положения

4.1 Технические средства организации дорожного движения (ТСОДД) должны применяться в соответствии с проектом организации дорожного движения (ОДД) или дислокацией дорожных знаков, разработанных в соответствии с требованиями настоящего стандарта.

4.2 Проект ОДД и дислокация дорожных знаков согласовываются с соответствующим органом ГАИ по территориальной принадлежности и утверждаются предприятием (организацией), на балансе которой находятся ТСОДД.

4.3 Проект ОДД и (или) дислокация дорожных знаков на дороге или участке дороги должны корректироваться при изменении условий дорожного движения (дорожных условий, характеристик транспортного потока, состояния окружающей среды и т. п.).

4.4 Допускается применение ТСОДД временного характера в местах производства аварийно-восстановительных работ и с целью оперативного изменения организации дорожного движения, связанного с обеспечением его безопасности при проведении специальных мероприятий. Временные схемы организации дорожного движения и (или) дислокации дорожных знаков должны быть согласованы с соответствующим органом ГАИ по территориальной принадлежности, владельцем дороги и не позднее 12 ч после установки ТСОДД утверждены предприятием (организацией), производящим работы или изменение организации дорожного движения.

4.5 Дорожные знаки, светофоры, ограждающие и направляющие устройства должны размещаться с учетом их наилучшей видимости участниками дорожного движения как в светлое, так и в темное время суток, удобства эксплуатации и обслуживания, а также исключения возможности их повреждения. При этом они не должны закрываться от участников дорожного движения какими-либо препятствиями (зелеными насаждениями, мачтами наружного освещения и т. п.).

При размещении дорожных знаков и светофоров должна быть обеспечена направленность передаваемой ими информации только тем участникам движения, для которых она предназначена.

4.6 Запрещается размещение рекламы, плакатов, транспарантов, афиш и т. п., за исключением случаев, оговоренных в разделе 12, непосредственно на ТСОДД или на опорах, на которых установлены ТСОДД, а также в местах, где они ограничивают видимость ТСОДД или затрудняют восприятие дорожной обстановки участниками дорожного движения. При размещении наружной рекламы должны выполняться требования СТБ 1581.

4.7 ТСОДД, применение которых было вызвано причинами временного характера (дорожно-ремонтные работы, сезонные особенности движения и т. д.), должны быть демонтированы одновременно с устранением указанных причин.

4.8 ТСОДД допускается применять и в случаях, не предусмотренных настоящим стандартом, если необходимость их применения обоснована конкретными условиями дорожного движения.

4.9 Допускается с разрешения Управления ГАИ МВД Республики Беларусь в экспериментальных целях применять ТСОДД или технические решения, не регламентированные государственными стандартами и [1]. При этом при соответствующем обосновании (повышение на отдельных участках дорог верхнего предела скорости, предусмотренного [1], и т. п.) для участников движения может быть предоставлена информация, разъясняющая назначение данного технического средства или решения.

4.10 Устанавливаемые дорожные знаки и другие средства организации дорожного движения не должны противоречить друг другу, за исключением знаков временного характера, установленных на срок не более 12 ч. Определяющим признаком временных дорожных знаков является наличие одной или нескольких характеристик:

- желтый фон;
- отличие цвета и размера опор, на которых они установлены, от опор, на которых установлены постоянные дорожные знаки;
- отличие от места расположения постоянных дорожных знаков;
- отличие от типоразмера постоянно установленных дорожных знаков.

4.11 В случае необходимости размещения знаков на растяжках или кронштейнах контактной сети городского электрического транспорта в обязательном порядке требуется согласование с организацией, эксплуатирующей контактную сеть.

5 Правила применения дорожных знаков

5.1 Общие требования

5.1.1 Классификация, характеристики, основные параметры, размеры и общие технические требования к дорожным знакам (знакам) должны соответствовать СТБ 1140. Номера, наименования и изображения знаков приведены в приложении А.

5.1.2 Виды знаков, их количество, место установки определяют проектом ОДД или дислокацией дорожных знаков.

5.1.3 Установка каждого дополнительного знака, не предусмотренного проектом ОДД или дислокацией дорожных знаков, а также демонтаж ранее установленных должны быть согласованы и утверждены в соответствии с 4.2 – 4.4.

5.1.4 Постоянный контроль за техническим состоянием дорожных знаков и их видимостью в разное время года осуществляют организации, на балансе которых они находятся.

5.1.5 На пересечениях (примыканиях), съездах транспортных развязок автомобильных дорог общего пользования знаки 2.4, 2.5 и другие знаки, которые необходимо размещать на одной опоре с ними, устанавливаются и содержатся организациями – владельцами автомобильных дорог главных направлений. Прочие дорожные знаки, действие которых распространяется на перекресток (транспортную развязку), устанавливаются и содержатся владельцами автомобильных дорог в пределах границ содержания своих дорог.

Установку и содержание знаков 1.3.1 и 1.3.2 осуществляют владельцы железной дороги.

5.1.6 Постоянные дорожные знаки с информацией, противоречащей установленным временным знакам, должны быть сняты или зачехлены после установки временных дорожных знаков. После окончания работ временные знаки демонтируются, постоянные восстанавливаются.

5.1.7 Действие знака распространяется на дорогу (велосипедную или пешеходную дорожку), кроме случаев, оговоренных в настоящем стандарте.

5.1.8 Вне населенных пунктов на дорогах общего пользования 1 – 4 уровней требований к их эксплуатационному состоянию по СТБ 1291 применяют знаки со световозвращающей поверхностью лицевой стороны, включая ободки и символы любого цвета, кроме черного. На дорогах общего пользования 5 уровня требований по СТБ 1291, автомобильных дорогах необщего пользования, включая внутрихозяйственные, внутренние и внешние автомобильные дороги промышленных предприятий и организаций по [2] и [3], допускается применять знаки с отдельными световозвращающими элементами (кайма, символы и т. п.). Знаки приоритета 2.4 или 2.5, установленные перед выездами на дороги 1 – 4 уровней требований, должны иметь световозвращающую поверхность независимо от геометрических параметров второстепенной дороги.

В населенных пунктах на улицах и дорогах 1нп – 3нп уровней требований по СТБ 1291 применяют знаки со световозвращающей поверхностью лицевой стороны, включая ободки и символы любого цвета, кроме черного, или с внутренним и (или) внешним освещением. На улицах и дорогах 4нп уровня требований по СТБ 1291 при наличии уличного освещения допускается применять знаки без световозвращающей поверхности, а при отсутствии освещения – с отдельными световозвращающими элементами. Знаки приоритета 2.4 или 2.5, установленные на выездах на улицы и дороги 1нп – 4нп уровней требований по СТБ 1291, должны иметь световозвращающую поверхность независимо от категории второстепенной улицы или дороги.

Знаки 1.1, 1.2, 1.3.1, 1.3.2, 1.4.1 – 1.4.6, 1.16.1 и 1.23 должны иметь световозвращающую поверхность лицевой стороны, включая кайму и символы любого цвета, кроме черного, независимо от места их установки (в населенном пункте или вне его) и геометрических параметров дороги или улицы.

5.1.9 В одном створе устанавливается не более трех знаков (без учета дублирующих и знаков дополнительной информации (табличек).

При исчислении общего количества знаков, установленных в одном створе, учитываются как один знак:

– все знаки 5.8.1 и 5.8.2;

– все знаки 5.20.2, 5.21.1, 5.29.1 и 5.29.2.

Кроме того, в населенных пунктах учитываются как один знак все знаки 5.21.2, 5.26.1 и 5.26.2, установленные в одном створе.

5.1.10 Знаки, устанавливаемые на дороге последовательно, за исключением знаков, действие которых распространяется на перекресток или пешеходный переход, а также знаков 5.12.1 – 5.14.2 и 5.28, должны быть расположены вне населенных пунктов на расстоянии не менее 50 м, а в населенных пунктах – не менее 25 м друг от друга.

5.1.11 Знаки, кроме случаев, специально оговоренных настоящим стандартом, должны устанавливаться с правой стороны дороги вне проезжей части и обочины.

На дорогах с двумя и более полосами для движения в одном направлении знаки с учетом содержащейся на них информации и местных условий могут повторяться на той же стороне дороги, дублироваться на левой стороне дороги, разделительной полосе или над проезжей частью, если они могут быть своевременно не замечены водителями из-за крупногабаритных транспортных средств, движущихся по правой полосе проезжей части.

5.1.12 Вне населенных пунктов знаки размещаются над обочиной или проезжей частью в следующих случаях:

- на участках, где невозможно боковое размещение знака;
- когда это единственный способ, обеспечивающий хорошую видимость знака;
- когда имеется возможность установки знаков на пролетных строениях искусственных сооружений. Следует использовать эту возможность для установки информационно-указательных знаков;
- на опорах консольных и арочных конструкций на дорогах категорий I-а, I-б, I-в и II по ТКП 45-3.03-19. Опоры несущих конструкций должны располагаться на расстоянии не менее 0,50 м от бровки земляного полотна или края разделительной полосы.

Примечание – Определение категории автомобильных дорог и улиц для применения технических средств организации дорожного движения должно выполняться согласно ТНПА, устанавливающим нормы по проектированию автомобильных дорог и улиц. Для проектируемых автомобильных дорог и улиц категория устанавливается при разработке проектной документации. Для существующих автомобильных дорог и улиц, геометрические параметры которых не обеспечивают выполнение требований ТНПА, правила применения технических средств организации дорожного движения должны устанавливаться исходя из категории автомобильной дороги или улицы, определенной по интенсивности движения либо по значению в системе улиц населенного пункта. При этом переход к требованиям более высокой категории должен выполняться, если существующая среднегодовая суточная интенсивность движения превышает верхний предел, установленный ТНПА для предыдущей категории более чем на 20 %.

5.1.13 Расстояние от кромки проезжей части, а при наличии обочины – от бровки земляного полотна (измеренное во внешнюю сторону дороги) до ближайшего к ней края знака, установленного с правой стороны от проезжей части, должно составлять от 0,50 до 2,00 м, а до края информационно-указательных знаков – 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1 – 5.27, 5.31 – от 0,50 до 5,00 м.

5.1.14 Расстояние между кромкой проезжей части и ближайшим к ней краем знака, устанавливаемого в стесненных условиях (у обрывов, парапетов и т. п.), должно составлять не менее 1 м, а высота установки – 2 м.

5.1.15 Вне населенных пунктов на разделительной полосе вогнутого профиля следует устанавливать опоры знаков ближе к проезжей части того направления движения, для которого предназначен знак. Ближний к проезжей части край знака должен находиться на расстоянии 2 м от кромки проезжей части. При ширине разделительной полосы менее 4 м расстояние от края знака до кромки проезжей части любого из направлений допускается уменьшать до 1 м.

Если на разделительной полосе установлены ограждения, то опоры знаков следует располагать ближе к опорам ограждений.

5.1.16 На участках, где установлены ограждения, опоры знаков следует располагать так, чтобы расстояние между обращенным к проезжей части краем знака и обратной стороной боковой поверхности ограждения составляло не менее 0,20 м.

5.1.17 В населенных пунктах знаки следует устанавливать на:

- индивидуальных опорах;
- опорах светофоров;
- осветительных мачтах, стенах зданий или прикрепленных к ним кронштейнах;
- опорах (растяжках) контактной сети трамваев и троллейбусов или прикрепленных к ним кронштейнах согласно 4.11;
- тросах-растяжках, прикрепленных к зданиям, натянутых между зданием и специальной опорой;
- сигнальных тумбах с искусственным освещением.

Допускаются другие способы установки при условии выполнения требований 4.5.

5.1.18 Знаки на желтом фоне относятся к временным дорожным знакам и применяются как самостоятельно, так и в сочетании с другими временными знаками для организации движения в местах проведения работ, оперативного изменения в схемах организации дорожного движения, связанного с обеспечением безопасности дорожного движения или проведением специальных мероприятий.

5.1.19 Временные дорожные знаки устанавливаются только на тот период, когда они необходимы и снимаются одновременно после устранения причин их установки. Допускается размещение этих знаков

на обочинах, тротуарах, зеленой зоне и проезжей части. При применении переносных опор расстояние от нижнего края знака до поверхности покрытия проезжей части может быть уменьшено до 0,5 м.

5.1.20 Расстояние от нижнего края знака (без учета предупреждающих знаков 1.4.1 – 1.4.6 и табличек) до поверхности дорожного покрытия (высота установки), кроме случаев, специально оговоренных настоящим стандартом, должно составлять:

- от 1,50 до 2,00 м – при установке сбоку от дороги вне населенных пунктов, от 2,00 до 4,00 м – в населенных пунктах;

- не менее 0,60 м – при установке на островках безопасности и на проезжей части дороги;

- от 5,00 до 6,00 м – при размещении над проезжей частью;

- с учетом местных условий допускается размещение знаков на существующих искусственных сооружениях, когда высота от поверхности дорожного покрытия до нижнего края пролета сооружений менее 5 м (путепроводы, тросы-растяжки, пешеходные переходы и т. п.). При этом знаки не должны выступать за нижний край сооружений, должны устанавливаться с учетом габаритов транспортных средств и применяться совместно со знаком 3.13.

Высота установки знаков, расположенных сбоку от дороги, определяется от поверхности дорожного покрытия по краю проезжей части.

При расположении знаков друг под другом высота установки определяется по нижнему знаку.

На протяжении одной дороги высота установки знаков должна быть по возможности одинаковой.

5.1.21 При расположении знаков разных групп на одной опоре (сверху вниз) очередность их расположения должна быть следующей:

- знаки приоритета;

- предупреждающие знаки;

- запрещающие знаки;

- предписывающие знаки;

- информационно-указательные знаки;

- знаки сервиса.

Такой же порядок расположения знаков должен быть и при размещении их в ряд (слева направо).

При размещении на одной опоре знаков одной группы очередность их расположения определяется номером знака в группе (от меньшего к большему).

Допускаются исключения в очередности расположения знаков, предусмотренные настоящим стандартом.

5.1.22 Расстояние между соседними знаками, размещенными на одной опоре и распространяющими свое действие на одну и ту же проезжую часть, за исключением знаков, выполненных в одном корпусе, должно составлять от 0,05 до 0,20 м.

5.1.23 Знаки должны быть удалены от проводов осветительной или контактной сети не менее чем на 1,00 м, а от проводов сети высокого напряжения не менее чем на 2,50 м. В пределах охранной зоны высоковольтных линий подвеска знаков на тросах-растяжках запрещается.

5.1.24 Опоры знаков могут быть выполнены из дерева, железобетона, металла, асбестоцементных труб и других материалов, обеспечивающих достаточную устойчивость воздействию расчетной ветровой нагрузки, при мойке знаков ручным или механизированным способом. Рекомендуется, чтобы по всей длине дороги опоры выполнялись из однородного материала, имели одинаковую форму и окраску.

Опоры знаков должны соответствовать требованиям ГОСТ 25458 и ГОСТ 25459, а также типовым проектам.

5.1.25 Элементы крепления не должны выходить на лицевую сторону знака.

5.1.26 Опоры, предназначенные для установки знаков, независимо от места их размещения (сбоку от дороги или над проезжей частью, в населенных пунктах или вне населенных пунктов), а также элементы крепления знаков к опорам окрашивают в белый или серый цвет. Допускается окраска нижней части опор знаков, размещенных сбоку от дороги, в черный цвет на высоту 0,5 м от поверхности обочины (бермы). Не требуют окраски оцинкованные поверхности опор знаков и оцинкованные элементы крепления знаков к опорам. В населенных пунктах при соответствующем обосновании допускается окраска опор и креплений знаков в цвета, отличные от белого и серого.

Опоры временных знаков должны быть окрашены чередующимися горизонтальными полосами желтого и черного цвета шириной 0,20 м.

5.2 Предупреждающие знаки

5.2.1 Вне населенных пунктов предупреждающие знаки, кроме знаков 1.3.1 – 1.4.6, 1.31.1 – 1.31.5, в зависимости от скорости движения, условий видимости и возможности размещения должны устанавливаться на расстоянии от 150 до 300 м, а в населенных пунктах, как правило, – на расстоянии от 50 до 100 м до начала опасного участка.

При необходимости (начало опасного участка скрыто от водителя крутым поворотом, переломом продольного профиля, зданием и т. п.) устанавливают предупреждающие знаки на ином расстоянии, которое указывают на табличке 7.1.1.

5.2.2 Если между предупреждающим знаком и началом опасного участка имеется обозначенный перекресток, то за этим перекрестком устанавливается повторный предупреждающий знак с табличкой 7.1.1.

Если расстояние между началом опасного участка и перекрестком менее 20 м, то на пересекаемой дороге устанавливают соответствующий знак с табличкой 7.1.3 или 7.1.4 на расстоянии до 50 м от перекрестка (кроме знаков 1.3.1 – 1.4.6, 1.6, 1.7, 1.11.1 – 1.12.2, 1.16.1 – 1.16.4, 1.19.1 – 1.22, 1.24 – 1.27, 1.31.1 – 1.31.5, 1.35).

5.2.3 Для указания длины опасного участка с предупреждающими знаками 1.12.1 – 1.16.1, 1.16.3, 1.16.4, 1.16.6, 1.17, 1.21, 1.23, 1.25 – 1.27, 1.29, 1.32.1 – 1.33 применяют табличку 7.2.1.

5.2.4 Знаки 1.1, 1.2, 1.9, 1.10, 1.21, 1.23 повторяются вне населенных пунктов и устанавливаются на расстоянии от 20 до 50 м до начала опасного участка дороги. Знак 1.23 повторяется также в населенных пунктах и устанавливается непосредственно у начала участка проведения ремонтных и других работ. За начало участка следует считать первое по ходу движения ограждающее или направляющее устройство.

5.2.5 Знаки 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» и 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума» должны устанавливаться перед всеми железнодорожными переездами, оборудованными или не оборудованными шлагбаумами любого типа.

Знаки 1.1 и 1.2 должны дублироваться на дорогах с тремя и более полосами для движения в обоих направлениях, а также на дорогах с одной или двумя полосами для движения в обоих направлениях, если расстояние видимости переезда вне населенных пунктов менее 300 м, а в населенных пунктах – менее 100 м.

Если дорога пересекает переезды, расстояние между которыми менее 50 м, то знаки 1.1 или 1.2 должны устанавливаться только перед первым переездом, в остальных случаях – перед каждым переездом.

5.2.6 Знаки 1.3.1 «Однопутная железная дорога» и 1.3.2 «Многопутная железная дорога» должны устанавливаться перед всеми железнодорожными переездами через железную дорогу с одним или двумя и более путями. При наличии на переезде светофорной сигнализации знаки 1.3.1 и 1.3.2 должны устанавливаться на одной опоре со светофором, а при ее отсутствии – на расстоянии 10 м от ближнего рельса.

5.2.7 Знаки 1.4.1 – 1.4.6 «Приближение к железнодорожному переезду» должны устанавливаться вне населенных пунктов на дорогах категорий I-б, I-в, II и III по ТКП 45-3.03-19 перед каждым переездом, а на дорогах других категорий по ТКП 45-3.03-19, [2] и [3] – при расстоянии видимости переезда со стороны водителя менее 300 м.

Знаки 1.4.1 – 1.4.3 должны устанавливаться с правой стороны дороги, а знаки 1.4.4 – 1.4.6 использоваться в качестве дублирующих. Знаки 1.4.1 и 1.4.4 должны устанавливаться с первым (основным и дублирующим) по ходу движения знаком 1.1 или 1.2, знаки 1.4.3 и 1.4.6 – со вторым знаком 1.1 или 1.2, а знаки 1.4.2 и 1.4.5 – самостоятельно, на равном расстоянии между первым и вторым знаком 1.1 или 1.2.

Знаки 1.4.1, 1.4.3, 1.4.4 и 1.4.6 должны располагаться под знаками 1.1 и 1.2, установленными на высоте в соответствии с 5.1.20. Знаки 1.4.2 и 1.4.5 должны устанавливаться на высоте, равной высоте установки знаков 1.4.1, 1.4.3, 1.4.4 и 1.4.6.

5.2.8 Знак 1.5 «Пересечение с трамвайной линией» должен устанавливаться перед пересечением дороги (проезжей части) с трамвайными путями вне перекрестка, а также перед перекрестками (площадями), через которые проходят трамвайные пути при расстоянии видимости путей менее 50 м.

5.2.9 Знак 1.6 «Конец дороги с усовершенствованным покрытием» должен устанавливаться вне населенных пунктов перед местом перехода дороги с усовершенствованным покрытием в дорогу с переходным (гравийным, щебеночным) или низшим (грунтовым) типом покрытия.

Не применяется знак 1.6 на съездах с дорог с усовершенствованным покрытием, если на съезде протяженность участка с усовершенствованным покрытием менее 150 м.

В населенных пунктах знак 1.6 может применяться на магистральных улицах (кроме съездов с них) при соответствующем обосновании.

5.2.10 Знак 1.7 «Пересечение с круговым движением» должен устанавливаться вне населенных пунктов перед каждым перекрестком, на котором установлены знаки 4.3, в населенных пунктах – перед перекрестками с круговым движением, расстояние видимости которых менее 50 м или на которых отсутствует стационарное освещение.

5.2.11 Знак 1.8 «Светофорное регулирование» должен устанавливаться вне населенных пунктов перед каждым перекрестком, пешеходным переходом или участком дороги, движение на которых регулируется светофором, в населенных пунктах – при расстоянии видимости светофора (основного и дублирующего) менее 100 м, а также перед первым после въезда в населенный пункт перекрестком или пешеходным переходом со светофорным регулированием.

5.2.12 Знак 1.9 «Разводной мост или паромная переправа» должен устанавливаться перед всеми разводными, понтонными (наплавными) мостами и паромными переправами.

5.2.13 Знак 1.10 «Выезд на набережную» должен устанавливаться перед участками дорог, выходящими на набережную или берег какого-либо водоема глубиной более 1 м. Знак 1.10 должен устанавливаться независимо от наличия ограждения.

5.2.14 Знаки 1.11.1 и 1.11.2 «Опасный поворот» должны устанавливаться перед кривыми в плане (поворотами), радиус которых менее указанных в таблице 1 в зависимости от скорости движения, разрешенной [1], и поперечного профиля на кривой в плане.

Таблица 1

Разрешенная скорость движения, км/ч	90	60
	(вне населенного пункта)	(в населенном пункте)
Радиус, м		
При двускатном поперечном профиле	500	250
При отсутствии поперечного уклона	400	200
При наличии виража с уклоном 20 ‰	400	150
При наличии виража с уклоном 40 ‰	350	150
При наличии виража с уклоном 60 ‰	300	150

Примечания
 1 Допускается не применять знаки 1.11.1, 1.11.2 на дорогах VI-а, VI-б категорий, не имеющих усовершенствованного покрытия.
 2 Знаки 1.11.1, 1.11.2 не применяются в населенных пунктах на территориях жилых зон (с разрешенной скоростью движения не более 20 км/ч) и на проездах категории П.

5.2.15 Знаки 1.12.1 и 1.12.2 «Опасные повороты» должны устанавливаться перед двумя и более следующими друг за другом кривыми в плане, если перед первой из них в соответствии с требованиями 5.2.14 должен быть установлен знак 1.11.1 или 1.11.2 и расстояние между соседними кривыми менее 300 м. При трех и более поворотах знаки 1.12.1 и 1.12.2 применяются с табличками 7.7, а также могут применяться с табличками 7.2.1

5.2.16 Знаки 1.13 «Крутой спуск» и 1.14 «Крутой подъем» должны устанавливаться перед спуском или подъемом, если длина участка на уклоне при величине уклона больше указанной в таблице 2.

Таблица 2

Уклон, ‰	40	50	60	70	80 и более
Длина уклона, м	600	450	350	300	270

Если участок спуска или подъема не просматривается на всем протяжении или его длина превышает 500 м, со знаками 1.13 или 1.14 следует применять табличку 7.2.1.

5.2.17 Знак 1.15 «Скользкая дорога» должен устанавливаться перед участками дорог, на которых для скоростных ограничений, установленных [1] и проектами организации дорожного движения или дислокациями дорожных знаков, коэффициент сцепления шин с дорожным покрытием не соответствует требованиям СТБ 1291.

СТБ 1300-2007

Знак 1.15 также может устанавливаться на участках дороги, где на проезжей части из-за выноса глины, грязи с примыкающих дорог возможна повышенная скользкость.

5.2.18 Знак 1.16.1 «Искусственная неровность» должен устанавливаться перед искусственной неровностью, устраиваемой в соответствии с СТБ 1538, и применяется в сочетании с табличкой 7.1.1 «Расстояние до объекта» и дорожным знаком 3.24.1 «Ограничение максимальной скорости», величина которой назначается исходя из максимально допустимой расчетной скорости движения через данную неровность. Предупреждение водителей о нескольких последовательно расположенных искусственных неровностях следует обеспечивать дополнительным применением таблички 7.2.1 «Зона действия».

5.2.19 Знак 1.16.2 «Неровная дорога» должен устанавливаться перед участками дорог, имеющими дефекты покрытия в виде волн, наплывов, гребенок и т. п., если ровность дорожного покрытия не соответствует требованиям СТБ 1291.

Знак 1.16.3 «Неровная дорога» должен устанавливаться перед участками дорог у мостов, путепроводов, имеющих дефекты сопряжения с полотном, величина которых не соответствует требованиям СТБ 1291.

Знак 1.16.4 «Неровная дорога» должен устанавливаться перед участками дорог, имеющими повреждения покрытия в виде отдельных выбоин, просадок размерами, не соответствующими требованиям СТБ 1291

5.2.20 Знак 1.17 «Выброс щебня» должен устанавливаться перед участками дорог с усовершенствованным покрытием, на которых в период проведения ремонтных работ, а также при формировании шероховатого слоя поверхностной обработки возможен выброс щебня из-под колес транспортных средств.

5.2.21 Знаки 1.18.1 – 1.18.3 «Сужение дороги» должны устанавливаться вне населенных пунктов перед участками дорог, на которых ширина проезжей части уменьшается более чем на 0,50 м, в населенных пунктах – перед участками дорог, на которых ширина проезжей части уменьшается на одну полосу или более.

Знаки 1.18.1 – 1.18.3 должны устанавливаться вне населенных пунктов перед мостами, путепроводами, эстакадами, ширина проезжей части которых равна или меньше ширины проезжей части дороги на подходах к ним, а в населенных пунктах, – если ширина проезжей части в пределах искусственного сооружения меньше, чем на подходах к нему.

Знак 1.18.2 не должен устанавливаться в местах окончания полосы разгона, дополнительной полосы на подъеме, в пределах уширений на перекрестках и подходах к ним, обозначенных знаками 5.8.5 и 5.8.6.

5.2.22 Знаки 1.18.4 – 1.18.6 «Сужение дороги» должны устанавливаться в местах проведения ремонтных работ, если при этом обочины используют для складирования материалов и стоянки ремонтной техники, а также тогда, когда для движения используют не всю проезжую часть либо движение организуют по объезду, имеющему более узкую проезжую часть, чем дорога на подходах к нему.

5.2.23 Знак 1.19.1 «Двустороннее движение» должен устанавливаться перед участками дороги (проезжей части) с двусторонним движением, если им предшествует участок с односторонним движением. Знак 1.19.1 должен применяться независимо от применения знака 5.6.

Знак 1.19.1 не должен применяться на дороге, обозначенной знаком 5.5, не имеющей продолжения на Т-образном перекрестке, а также на дорогах, заканчивающихся на перекрестке с круговым движением или площади. Не применяется знак 1.19.1 на съездах транспортных развязок в разных уровнях при примыкании их к дорогам с двусторонним движением.

5.2.24 Знак 1.19.2 «Двустороннее движение» должен устанавливаться на участках дорог с односторонним движением, когда при проведении дорожных работ по одной проезжей части или объезду организуется движение транспортных средств в двух направлениях.

5.2.25 Знак 1.20 «Впереди пешеходный переход» должен устанавливаться вне населенных пунктов перед обозначенными знаками 5.16.1, 5.16.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2 нерегулируемыми пешеходными переходами, расстояние видимости которых менее 300 м, а в населенных пунктах – перед переходами, расстояние видимости которых менее 150 м.

Под видимостью пешеходного перехода следует понимать видимость знаков 5.16.1 и 5.16.2 и (или) разметки 1.14.1 и 1.14.2.

Знак 1.20 не устанавливают перед пешеходными переходами, расположенными на перекрестках.

5.2.26 Знак 1.21 «Дети» должен устанавливаться перед участками дорог, на которые имеется выход с территории детских учреждений (школ, оздоровительных лагерей и т. п.), прилегающих непосредственно к данной дороге.

Вне населенных пунктов знак 1.21 должен повторяться. Второй знак должен устанавливаться на расстоянии не менее 50 м до начала опасного участка с табличкой 7.2.1, определяющей протяженность опасного участка.

В населенных пунктах знак 1.21 должен устанавливаться на расстоянии от 20 до 50 м до начала опасного участка с табличкой 7.2.1. На дорогах и улицах категорий М, А, Б4 и В4 по [4] дополнительно может быть установлен предварительный знак 1.21 на расстоянии от 50 до 100 м до начала опасного участка.

На дорогах и улицах категорий М, А по [4] на разделительной полосе может быть установлен дублирующий знак 1.21 с табличкой 7.2.1 на расстоянии от 20 до 50 м до начала опасного участка.

5.2.27 Знак 1.22 «Пересечение с велосипедной дорожкой» должен устанавливаться перед пересечениями велосипедной дорожки, обозначенной знаком 4.5.1, с дорогой, если они расположены вне перекрестков.

5.2.28 Знак 1.23 «Дорожные работы» должен устанавливаться перед местами проведения любых видов работ на проезжей части, обочинах или разделительной полосе дороги, а также на тротуаре, если пешеходы вынуждены выходить на проезжую часть.

Если перед участком дороги, где проводятся работы, применяются и другие знаки, то знак 1.23 должен устанавливаться первым по ходу движения, кроме случая, когда вне населенных пунктов применен знак 5.34.1.

Допускается установка знака 1.23 на заднем борту дорожных машин, передвижных дорожных лабораторий и других специализированных автомобилей, выполняющих работу на проезжей части.

5.2.29 Знак 1.24 «Перегон скота» должен устанавливаться перед участками дорог, на которых согласованы в установленном порядке и оборудованы специальные места для прогона скота через дорогу.

5.2.30 Знак 1.25 «Дикие животные» должен устанавливаться перед проходящими через дорогу путями естественной миграции диких животных. Места установки знака согласовываются с охотоведческими хозяйствами, имеющими соответствующие лицензии Министерства лесного хозяйства Республики Беларусь.

5.2.31 Знак 1.26 «Падение камней» должен устанавливаться перед участками дорог, на которых возможны обвалы и камнепады.

5.2.32 Знак 1.27 «Боковой ветер» должен устанавливаться перед открытыми участками дорог, проходящими по высоким насыпям, мостам, путепроводам, вдоль рек и т. п., на которых возможен сильный боковой ветер.

5.2.33 Знак 1.28 «Низколетящие самолеты» должен устанавливаться перед проходящими вблизи аэродромов участками дорог, над которыми самолеты или вертолеты пролетают на небольшой высоте.

5.2.34 Знак 1.29 «Аварийно-опасный участок» может применяться на участках концентрации ДТП.

Со знаком 1.29 применяются таблички 7.22.1 – 7.22.4. В установленном порядке могут применяться и другие таблички группы 7.22 «Вид опасности» с изображением аварийно-опасных ситуаций или текстовые таблички (фон табличек – желтый и текст – черный), поясняющие вид опасности.

5.2.35 Знак 1.30 «Прочие опасности» должен устанавливаться перед опасными участками дорог, когда информацию о виде опасности невозможно передать с помощью других предупреждающих знаков (при проложении поперек проезжей части электрического кабеля, трубопроводов и т. п.).

Со знаком 1.30 применяются:

- текстовые таблички, поясняющие вид опасности (фон табличек – желтый, текст – черный);
- таблички группы 7.22 «Вид опасности» с изображением аварийно-опасных ситуаций, не предусмотренных на табличках 7.22.1 – 7.22.4.

5.2.36 Знаки 1.31.1 – 1.31.3 «Направление поворота» должны устанавливаться на Т-образных перекрестках и разветвлениях дорог, если имеется опасность их проезда в прямом направлении.

На Т-образных перекрестках знаки 1.31.1 – 1.31.3 должны устанавливаться напротив проезда, не имеющего продолжения, на разветвлениях дорог – непосредственно за местом, где разветвляются проезжие части дорог, если имеется опасность их проезда в прямом направлении.

На перекрестке с круговым движением знак 1.31.1 должен устанавливаться на центральном острове, напротив соответствующего въезда на расстоянии от 1 до 5 м от внешнего края центрального

СТБ 1300-2007

островка. Не устанавливаются знак при наличии на центральном островке перекрестка с круговым движением строения или сооружения высотой не менее 2 м, освещаемых стационарными светильниками.

Допускается не применять знаки 1.31.1 – 1.31.3 на Т-образных перекрестках и транспортных развязках в двух уровнях, если в месте, предназначенном для их установки, установлен знак 5.21.1 (5.21.2).

Знаки 1.31.1 – 1.31.3 должны быть установлены на высоте от 1,00 до 1,50 м.

5.2.37 Знаки 1.31.4 и 1.31.5 «Направление поворота» должны применяться для указания направления поворота на кривых в плане малого радиуса (таблица 1), если при приближении к кривой определение направления поворота затруднено, и устанавливаться с внешней стороны кривой. Второй из группы знаков 1.31.4 (1.31.5) должен находиться в точке, расположенной на продолжении оси полосы (полос), по которой осуществляется движение к повороту.

Расстояние между знаками для одного направления движения определяется в зависимости от радиуса кривой в плане (таблица 3).

Таблица 3

Радиус кривой в плане, м	Менее 50	50 – 99	100 – 299	300 – 500
Расстояние между знаками, м	10 – 20	30 – 35	45 – 50	60 – 70

Нижний край знаков 1.31.4 – 1.31.5 должен быть установлен на высоте 1,50 м от кромки проезжей части.

5.2.38 Знаки 1.31.1 – 1.31.3 в местах проведения дорожных работ допускается применять для дополнительного указания направления объезда огороженного участка. Знаки в этом случае допускается размещать на ограждающих барьерах.

5.2.39 Знак 1.32 «Опасная обочина» должен устанавливаться на участках дорог, на которых состояние обочин не соответствует требованиям СТБ 1291, а также на участках проведения работ по устройству или ремонту обочин.

5.2.40 Знак 1.33 «Гололедица» должен устанавливаться в соответствии с требованиями СТБ 1291 перед снегозаносимыми участками, а также перед другими участками дорог, мостами и путепроводами, где возможно образование снежных, ледяных или снежно-ледяных образований на проезжей части. Знак 1.33 должен применяться только осенью, зимой или весной.

5.2.41 Знак 1.34 «Затор на дороге» может устанавливаться перед участками дорог, на которых возможно образование заторов. Предпочтительным является использование символа знака 1.34 на знаках переменной информации. Места установки знаков должны быть выбраны таким образом, чтобы пользователь дорогой имел возможность объехать участок затора, не доезжая до него.

Со знаком 1.34 могут применяться знаки 5.32.2 или 5.32.3, табличка 7.1.1 и одна из табличек 7.5.1 – 7.5.7.

5.2.42 Знак 1.35 «Сезонные миграции земноводных» устанавливается перед проходящими по территории заповедников, охотничьих хозяйств, лесных массивов и т. п. участками дорог, на которых имеют место факты массового выхода на дорогу земноводных, и должен применяться с табличкой 7.2.1.

5.3 Знаки приоритета

5.3.1 Знаки приоритета применяют для указания очередности проезда участков дорог (перекрестков, пересечений отдельных проезжих частей, сужений проезжей части), движение на которых не регулируется сигналами светофора или регулировщика.

5.3.2 Знак 2.1 «Главная дорога» должен применяться для обозначения перекрестков (пересечений проезжих частей), на которых водители транспортных средств имеют преимущество перед водителями, движущимися со второстепенной дороги.

Вне населенных пунктов знак 2.1 устанавливают только совместно с табличкой 7.13 перед перекрестками со сложной планировкой или перед перекрестками, на которых главная дорога изменяет направление. Перед перекрестком, на котором главная дорога изменяет направление, знаки 2.1 и 7.13 должны повторяться. Первый знак 2.1 с табличками 7.13 и 7.1.1 устанавливается на расстоянии от 100 до 150 м перед перекрестком, второй знак 2.1 с табличкой 7.13 – непосредственно перед перекрестком.

В населенных пунктах знак 2.1 должен устанавливаться перед перекрестками, если выполняется одно из условий:

- в качестве второстепенной дороги на перекрестке определена улица категорий А, Б, В, Г по [4];
- в качестве второстепенной дороги на перекрестке определена улица местного значения (категорий Е, Ж, З по [4]) с усовершенствованным покрытием, ширина которого больше или равна ширине покрытия на главной дороге;
- со второстепенной дороги осуществляется движение маршрутных транспортных средств;
- максимальная интенсивность движения с одного из входов второстепенной дороги превышает 50 авт./ч*;
- перекресток является УКДТП;
- возможны затруднения в определении очередности проезда, что подтверждается соответствующим обоснованием.

В населенных пунктах знак 2.1 должен устанавливаться непосредственно перед перекрестком. Перед перекрестком, на котором главная дорога меняет направление, или перед перекрестком со сложной планировкой знак 2.1 должен применяться с табличкой 7.13 и устанавливаться непосредственно перед перекрестком.

Допускается применять знак 2.1 совместно со знаками 5.22.1, 5.22.2 при протяженности населенного пункта до 2000 м. В этом случае знаки 2.1 должны быть дополнительно установлены на данной дороге в населенном пункте перед отдельными (наиболее важными) перекрестками таким образом, чтобы расстояние между последовательно установленными знаками 2.1 не превышало 500 м.

5.3.3 Знак 2.2 «Конец главной дороги» может применяться только в населенных пунктах в сочетании с табличкой 7.1.1 и устанавливаться перед сложными транспортными узлами или на магистральных улицах и дорогах категорий М, А, Б, В, Г по [4], на которых перед этим пять или более перекрестков подряд были обозначены знаком 2.1.

Расстояние от места установки знака до перекрестка (пересечения проезжих частей) должно быть указано на табличке 7.1.1 и не должно быть менее 20 м.

Вне населенных пунктов знак 2.2 не должен применяться.

5.3.4 Знаки 2.3.1 «Пересечение со второстепенной дорогой», 2.3.2 или 2.3.3 «Примыкание второстепенной дороги» должны применяться вне населенных пунктов для обозначения дорог, на которых водители имеют преимущественное право проезда.

Знаки 2.3.1 – 2.3.3 должны устанавливаться на расстоянии от 150 до 300 м до перекрестка при выполнении одного из следующих условий:

- со второстепенной дороги осуществляется движение маршрутных транспортных средств;
- второстепенная дорога имеет усовершенствованное покрытие шириной 6 м и более на протяжении не менее 25 м от границы перекрестка;
- интенсивность движения транспортных средств со второстепенной дороги превышает 100 авт./сут;
- перекресток является УКДТП.

При расстоянии между соседними перекрестками от 50 до 150 м знаки 2.3.1 – 2.3.3, обозначающие второй, третий и т. д. перекресток, должны устанавливаться с табличкой 7.1.1 после предыдущего перекрестка. Для обозначения перекрестка со сдвинутыми до 50 м по ходу движения съездами устанавливаются знак 2.3.1.

Перед перекрестками, расстояние видимости которых с главной дороги менее 150 м, а также перед перекрестками, которые являются УКДТП, допускается устанавливать щиты с желтым фоном и нанесенными на них изображениями знаков 2.3.1 – 2.3.3 и таблички 7.1.1. На щиты может дополнительно наноситься надпись «Небеспечное скрывание».

В населенных пунктах допускается применять щиты с желтым фоном и нанесенным на них изображением знаков 2.3.1 – 2.3.3 и таблички 7.1.1, устанавливаемые на расстоянии от 30 до 50 м перед перекрестками, расстояние видимости которых с главной дороги менее 50 м.

Знак 2.3.4 «Пересечение равнозначных дорог» вне населенных пунктов может устанавливаться на всех подходах к пересечению равных по значению дорог с усовершенствованным покрытием, а в населенных пунктах – перед пересечениями равных по значению дорог с усовершенствованным покрытием, если расстояние видимости перекрестка менее 50 м.

* Здесь и далее размерность авт./ч (авт./сут) применяется к интенсивности, измеряемой в натуральных (физических) транспортных единицах.

5.3.5 Знак 2.4 «Уступите дорогу» должен применяться для указания того, что водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, пользующимся преимуществом в движении.

Знак 2.4 должен устанавливаться непосредственно перед перекрестком, а при наличии полосы разгона – перед началом этой полосы.

Перед перекрестками, на которых главная дорога изменяет направление, знак 2.4 должен устанавливаться с табличкой 7.13.

Вне населенных пунктов знаки 2.4 должны быть установлены на всех обустроенных въездах на дорогу. Допускается не устанавливать знак 2.4 на въездах, предназначенных для сезонного использования и заканчивающихся в пределах полосы отвода (кроме въездов на дороги категорий I-б и I-в по ТКП 45-3.03-19).

При соответствующем обосновании допускается установка знаков 2.4 в других местах до выполнения полного комплекса работ по обустройству въезда.

В населенных пунктах знаки 2.4 должны быть установлены на въездах:

- на перекрестки, перед которыми на главной дороге установлены знаки 2.1;
- на магистральные дороги категории М по [4] независимо от интенсивности движения с въезда;
- на магистральные улицы категорий А, Б, В, Г по [4], если максимальная интенсивность движения с въезда превышает 20 авт./ч;
- на улицы местного значения категорий Е, Ж, З по [4], если максимальная интенсивность движения с въезда превышает 50 авт./ч;
- на перекрестки, которые являются УЖДТП;
- при возможных затруднениях в определении очередности проезда, что подтверждается соответствующим обоснованием.

При трех и более полосах движения на подходе к перекрестку знак 2.4 должен дублироваться. При соответствующем обосновании допускается установка дублирующих знаков 2.4 в других случаях.

При установке знака 2.4 на особых участках (перед пересечениями с трамвайными путями и т. п.) на поле знака 2.4 может быть нанесен символ транспортного средства и т. п., которому необходимо уступить дорогу на обозначаемом участке улично-дорожной сети.

5.3.6 Вне населенных пунктов на дорогах с усовершенствованным покрытием знак 2.4 с табличкой 7.1.1 или 7.1.2 должен устанавливаться предварительно на расстоянии от 150 до 300 м от перекрестка, если непосредственно перед перекрестком установлен знак 2.4 или 2.5.

Допускается установка знака 2.4 с табличкой 7.1.1 (7.1.2) в населенных пунктах на расстоянии от 50 до 100 м перед перекрестками, расстояние видимости которых менее 50 м, а также перед перекрестками, являющимися УЖДТП.

В населенных пунктах и вне их перед перекрестками, которые являются УЖДТП, допускается установка щитов с желтым фоном и нанесенным на них изображением знака 2.4 и таблички 7.1.1 (7.1.2). На щит может дополнительно наноситься надпись «Небяспечнае скрыжаванне».

5.3.7 Знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» следует применять для указания того, что водитель должен остановиться перед выездом на пересекающую дорогу и уступить дорогу транспортным средствам (при их наличии), движущимся по пересекающей дороге, а при наличии таблички 7.13 – транспортным средствам, движущимся по главной дороге.

Знак 2.5 может устанавливаться на перекрестках, где в соответствии с 5.3.5 должен быть установлен знак 2.4, в следующих случаях:

- если на пересечениях в одном уровне не обеспечена видимость транспортных средств, приближающихся по пересекающей дороге, в соответствии с треугольником видимости, который устанавливается по ТКП 45-3.03-19 для дорог вне населенных пунктов и по [4] – для дорог в населенных пунктах;
- если на примыканиях не обеспечена видимость в треугольнике видимости, сторона которого вдоль второстепенной дороги равна 30 м, а сторона вдоль главной дороги равна расстоянию видимости для остановки для соответствующей расчетной скорости (таблица 4).

Таблица 4

Расчетная скорость, км/ч	140	120	100	80	60	40	30
Наименьшее расстояние видимости для остановки, м	350	250	160	100	60	40	30
Наименьшее расстояние видимости встречного автомобиля, м	700	500	320	200	120	80	60

Знак 2.5 должен устанавливаться перед железнодорожным переездом без дежурного и не оборудованного переездной сигнализацией, если на переезде не обеспечена видимость, при которой водитель автомобиля, находящегося от переезда на расстоянии видимости для остановки (таблица 4), может видеть приближающийся к переезду железнодорожного транспортного средства, а машинист приближающегося железнодорожного транспортного средства – автомобиль на расстоянии, не менее указанного в таблице 5.

Таблица 5

Расчетная скорость движения железнодорожного транспортного средства, км/ч	140	120	100	80	60	40	30
Наименьшее расстояние видимости автомобиля, м	1000	900	800	600	400	200	100

Знак 2.5 может применяться в иных случаях при соответствующем обосновании (например, при выездах на перекрестки, которые являются УЖДТП).

При соответствующем обосновании допускается установка дублирующих знаков 2.5.

5.3.8 Знаки 2.1, 2.4 и 2.5 должны применяться и на регулируемых перекрестках, где светофорное регулирование в отдельные периоды времени отключается или переводится в режим желтого мигающего сигнала. В этом случае знаки действуют только при выключенных или работающих в режиме желтого мигающего сигнала светофорах. Знаки следует размещать в непосредственной близости от основного светофора, предпочтительно – на опоре светофора.

5.3.9 Во всех случаях при установке знаков 2.1, 2.4, 2.5 должна быть обеспечена направленность информации только тем водителям, для которых она предназначена.

5.3.10 Знак 2.6.1 «Преимущество встречного движения» должен применяться для запрещения въезда на участок дороги при наличии на нем или на противоположном подъезде к нему встречных транспортных средств.

5.3.11 Знак 2.6.2 «Преимущество встречного движения» должен применяться для установления очередности движения на участке ремонтных работ.

5.3.12 Знак 2.7 «Преимущество перед встречным движением» должен применяться для обозначения участка дороги, при движении по которому водитель пользуется преимуществом по отношению к встречным транспортным средствам.

5.3.13 Знаки 2.6.1 (2.6.2) и 2.7 следует применять для организации движения в местах, где невозможен или опасен встречный разъезд транспортных средств (узкие участки дорог, мосты и т. п.), при интенсивности движения, обеспечивающей саморегулирование встречного разъезда, и видимости всего участка и противоположного въезда на него с каждого конца узкого участка дороги.

На участках дорог с продольным уклоном преимущество должно предоставляться транспортным средствам, которые движутся на подъем.

Перед искусственными сооружениями знаки 2.6.1 и 2.7 должны устанавливаться при ширине проезда, по которому осуществляется двустороннее движение, менее 6 м.

Знаки 2.6.1 (2.6.2) и 2.7 должны устанавливаться непосредственно перед узким участком дороги с противоположных концов, а знаки 2.6.1 (2.6.2) с табличками 7.1.1 – предварительно на одной опоре со знаками 1.18.1 – 1.18.3 (1.18.4 – 1.18.6).

5.3.14 В случае проведения работ на одной половине проезжей части знак 2.6.2 устанавливается справа по ходу движения транспортных средств на той стороне, где ведутся ремонтные работы. В случае, когда сужение проезжей части происходит с двух сторон, знак 2.6.2 устанавливается для того направления, откуда следует менее интенсивный транспортный поток.

При недостаточной видимости полосы движения на всем участке проведения работ знак 2.6.2 не применяют. В таких условиях движение организуют с помощью светофоров или регулировщиков.

5.4 Запрещающие знаки

5.4.1 Запрещающие знаки применяют для введения ограничений движения или их отмены.

5.4.2 Запрещающие знаки, кроме случаев, оговоренных настоящим стандартом, должны устанавливаться непосредственно перед участками дорог, на которых необходимо ввести соответствующие ограничения.

5.4.3 Знак 3.1 «Въезд запрещен» должен применяться для запрещения въезда всех транспортных средств в случаях для:

– предотвращения встречного движения транспортных средств на участках дорог с односторонним движением, при этом на дорогах с несколькими проезжими частями, отделенными друг от друга бульваром или приподнятой разделительной полосой, знак 3.1 допускается устанавливать на каждой проезжей части с обозначенным односторонним движением;

– предотвращения въезда транспортных средств на полосу проезжей части, предназначенной для встречного движения, на дорогах, обозначенных знаком 5.8.7, 5.8.8 или 5.10.1. Знак 3.1 в данном случае устанавливается совместно с табличкой 7.14;

– запрещения и ограничения движения на отдельных участках дорог.

На однополосных съездах развязок в разных уровнях, по которым осуществляется одностороннее движение, знак 3.1 допускается располагать слева.

При установке знака 3.1 на участке дороги между перекрестками в начале участка должен быть установлен предварительный знак 3.1 с табличкой 7.1.1.

Не применяют знак 3.1 с табличками 7.3.1 – 7.3.3.

5.4.4 Знак 3.2 «Движение запрещено» должен применяться для запрещения движения всех транспортных средств на отдельных участках дорог.

5.4.5 Знак 3.3 «Движение механических транспортных средств запрещено» должен применяться для запрещения движения всех механических транспортных средств.

5.4.6 Знак 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» должен применяться для запрещения движения грузовых автомобилей и составов транспортных средств (грузовой автомобиль с прицепом или полуприцепом) с разрешенной максимальной массой более 3,5 т (если на знаке не указана масса) или с разрешенной максимальной массой более указанной на знаке, а также тракторов и самоходных машин с целью разгрузки наиболее напряженных дорог или отдельных районов населенных пунктов.

За разрешенную максимальную массу состава транспортных средств следует принимать сумму разрешенной максимальной массы грузового автомобиля и разрешенной максимальной массы прицепа или полуприцепа.

Для запрещения движения грузовых автомобилей по отдельным полосам проезжей части знак 3.4 с табличкой 7.14 размещают непосредственно над полосой, по которой запрещается движение.

Действие знака 3.4 не распространяется на грузовые автомобили с наклонной белой полосой на бортах или автомобили, производящие перевозку людей.

5.4.7 Знак 3.5 «Движение мотоциклов запрещено» должен применяться для запрещения движения мотоциклов, знак 3.6 «Движение тракторов запрещено» – для запрещения движения тракторов и самоходных машин, знак 3.7 «Движение с прицепом запрещено» – для запрещения движения грузовых автомобилей и тракторов с прицепами и полуприцепами любого типа, а также буксировки механических транспортных средств, знак 3.8 «Движение гужевых повозок запрещено» – для запрещения движения гужевых повозок (саней), животных под седлом или вьюком, а также прогона скота, знак 3.9 «Движение на велосипедах запрещено» – для запрещения движения на велосипедах и мопедах.

5.4.8 Знаки 3.2 – 3.9 должны устанавливаться на каждом въезде на участок дороги или территорию, где запрещается движение соответствующих видов транспортных средств, при этом перед боковыми выездами на дорогу устанавливаются знаки 3.2 – 3.9 с одной из табличек 7.3.1 – 7.3.3. При обеспечении видимости основных знаков 3.2 – 3.9 допускается не устанавливать на пересекающей дороге знаки 3.2 – 3.9 с табличкой 7.3.2.

5.4.9 Знак 3.10 «Движение пешеходов запрещено» должен применяться для запрещения движения пешеходов на участках дорог, где оно недопустимо (мосты, путепроводы, эстакады, не имеющие пешеходных дорожек или тротуаров, ремонтируемые участки дорог и т. п.), и устанавливаться на той стороне дороги, на которой вводится запрещение.

5.4.10 Знак 3.11.1 «Ограничение массы» должен применяться для запрещения движения транспортных средств, в том числе тягачей с прицепами или полуприцепами, общая фактическая масса которых (включая массу пассажиров и груза) больше указанной на знаке, через искусственные сооружения (мосты, путепроводы и т. п.) с ограниченной несущей способностью.

На знаке должна указываться допустимая масса, определяемая из фактической несущей способности искусственного сооружения по данным специальных обследований и испытаний.

5.4.11 Знак 3.11.2 «Ограничение массы» должен устанавливаться перед искусственными сооружениями, на которых проводятся ремонтные работы, в соответствии с 5.4.10.

5.4.12 Знак 3.12.1 «Ограничение нагрузки на ось» должен применяться для запрещения движения транспортных средств, у которых фактическая нагрузка на любую ось больше указанной на знаке.

На знаке 3.12.1 должна указываться допустимая нагрузка на ось, определяемая из фактической несущей способности дорожной одежды*.

5.4.13 Знак 3.12.2 «Ограничение нагрузки на ось» должен применяться перед участками дорог, на которых несущая способность дорожной одежды из-за ремонтных работ или в весенний и летний периоды в определенные часы суток не соответствует фактической нагрузке на ось, в соответствии с 5.4.12*. Знак может применяться с табличкой 7.5.4.

5.4.14 Знак 3.13 «Ограничение высоты» должен применяться для запрещения движения транспортных средств, габаритная высота которых (с грузом или без груза) больше указанной на знаке, если расстояние от поверхности дорожного покрытия до низа пролетного строения искусственного сооружения, линии электропередачи и т. п. менее 5 м.

Высота, указываемая на знаке 3.13, должна быть меньше фактической на 0,20 – 0,40 м для инженерных коммуникаций, на 0,30 – для путепроводов, по которым проходит автомобильная дорога, 0,40 м – для путепроводов, по которым проходит железная дорога.

Знак 3.13 повторно устанавливается на пролете искусственного сооружения, а при наличии перед ним габаритных ворот – на воротах.

Допускается не устанавливать знак 3.13 перед искусственным сооружением, габарит которых 4,4 м и более.

5.4.15 Знак 3.14 «Ограничение ширины» должен применяться для запрещения движения транспортных средств, габаритная ширина которых (с грузом или без груза) больше указанной на знаке, если ширина проезда под пролетом искусственного сооружения менее 3,50 м.

Ширина, указываемая на знаке 3.14, должна быть меньше фактической на 0,20 м.

Знак 3.14 допускается повторно устанавливать непосредственно на пролете или опоре искусственного сооружения.

5.4.16 На габаритных воротах перед искусственными сооружениями или железнодорожными переездами допускается устанавливать знаки 3.13 и 3.14.

5.4.17 Знак 3.15.1 «Ограничение длины» должен применяться для запрещения движения транспортных средств (составов транспортных средств), габаритная длина которых (с грузом или без груза) больше указанной на знаке, на участках дорог, где их движение или разъезд со встречными транспортными средствами затруднено (участки дорог с узкой проезжей частью, тесной застройкой, крутыми поворотами и т. п.).

5.4.18 Знак 3.15.2 «Ограничение длины» должен применяться перед участками дорог, на которых проводятся ремонтные работы, в соответствии с 5.4.17.

5.4.19 Знаки 3.11.1 – 3.15.2 также должны устанавливаться предварительно на ближайшем к искусственному сооружению или ремонтируемому участку перекрестке с табличкой 7.1.1 и информацией об объездном маршруте.

5.4.20 Знак 3.16 «Ограничение минимальной дистанции» должен применяться в случаях, когда необходимо обеспечить между движущимися транспортными средствами дистанцию не менее указанной на знаке (на мостах, путепроводах и эстакадах с большими пролетами ограниченной грузоподъемности, на затяжных спусках и т. п.).

5.4.21 Знак 3.17.1 «Таможня» должен применяться для запрещения проезда без остановки у таможни (контрольного пункта).

5.4.22 Знак 3.17.2 «Опасность» должен применяться для запрещения движения всех без исключения транспортных средств в связи с ДТП, аварией или другой опасностью для движения.

5.4.23 Знаки 3.18.1 «Поворот направо запрещен» и 3.18.2 «Поворот налево запрещен» должны применяться для запрещения поворота на ближайшем пересечении проезжих частей в случаях, когда въезд на проезжую часть запрещен знаком 3.1, а перед пересечением не установлены знаки 5.7.1 и 5.7.2. Знаки 3.18.1 и 3.18.2 допускается не устанавливать, если порядок движения определен знаками 5.8.1 или 5.8.2, а также в случаях применения знака 3.1 для запрещения въезда на улицы категории П по [4] или прилегающие территории, расположенные в пределах полосы отвода.

5.4.24 Знак 3.19 «Разворот запрещен» должен применяться для запрещения разворота на перекрестках, где этот маневр трудно выполнить или создает опасность для движения других транспортных средств.

Знак 3.19 может применяться с табличкой 7.5.1 – 7.5.7 «Время действия».

* Размерность нагрузки на ось принята в соответствии с СТБ 1140.

- 5.4.25** Основные знаки 3.18.2 и 3.19 при условии обеспечения их видимости могут устанавливаться:
- над левой из полос, по которым движение осуществляется в сторону перекрестка;
 - на разделительной полосе (на дорогах с разделительной полосой);
 - на левой стороне дороги (при одной полосе движения во встречном направлении).

Если число полос движения во встречном направлении две и более, знаки допускается устанавливать на левой стороне дороги только в качестве дублирующих.

5.4.26 Знак 3.20.1 «Обгон запрещен» должен применяться для запрещения обгона всех транспортных средств, кроме одиночных, движущихся со скоростью менее 30 км/ч, всем транспортным средствам.

5.4.27 Знак 3.20.2 «Обгон запрещен» должен применяться для запрещения обгона всех транспортных средств на двух- и трехполосных дорогах, когда ремонтные работы проводят на проезжей части или обочинах, а на многополосных дорогах – для того направления движения, на котором движение осуществляется по одной полосе, а также осенью, зимой и весной, когда проезжая часть сужается из-за снежных или ледяных отложений.

5.4.28 Знак 3.20.3 «Обгон запрещен» должен применяться для запрещения обгона всех транспортных средств, движущихся со скоростью более указанной на знаке.

5.4.29 Знаки 3.20.1, 3.20.3 и 3.22 должны устанавливаться на дорогах, имеющих не более трех полос для движения в обоих направлениях, и применяться для запрещения обгона, если в зависимости от интенсивности движения, ширины, состояния проезжей части создается повышенная опасность встречных и попутных столкновений.

Для ограничения времени действия этих знаков применяют одну из табличек 7.5.4 – 7.5.7.

Знак 3.20.1 должен применяться на участках дорог с расстоянием видимости встречного автомобиля менее указанной в таблице 4. Зона действия знака в этом случае должна определяться протяженностью опасного участка.

5.4.30 Знак 3.21.1 «Конец зоны запрещения обгона» должен применяться для обозначения конца зоны действия знаков 3.20.1 и 3.20.3.

Знак 3.21.2 «Конец зоны запрещения обгона» должен применяться для обозначения конца зоны действия знака 3.20.2.

На дорогах, имеющих две полосы движения в обоих направлениях, знаки 3.21.1 и 3.21.2 допускается располагать с левой стороны дороги на оборотной стороне знаков 3.20.1 и 3.20.3, 3.20.2, предназначенных для водителей транспортных средств, движущихся во встречном направлении.

5.4.31 Знак 3.22 «Обгон грузовым автомобилям запрещен» должен применяться для запрещения обгона всех транспортных средств, за исключением одиночных, движущихся со скоростью менее 30 км/ч, грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т.

5.4.32 Знак 3.23 «Конец зоны запрещения обгона грузовым автомобилям» должен применяться для обозначения конца зоны действия знака 3.22.

На дорогах, имеющих не более трех полос для движения в обоих направлениях, знак 3.23 допускается располагать с левой стороны дороги на оборотной стороне знака 3.22, предназначенного для водителей транспортных средств, движущихся во встречном направлении.

5.4.33 Знак 3.24.1 «Ограничение максимальной скорости» должен применяться для запрещения движения всех транспортных средств со скоростью более указанной на знаке.

5.4.34 Знак 3.24.2 «Ограничение максимальной скорости» должен применяться для запрещения движения всех транспортных средств со скоростью более указанной на знаке и устанавливаться перед ремонтируемым участком.

5.4.35 Если вводимое на участке дороги ограничение максимальной скорости более чем на 20 км/ч отличается от допускаемой скорости движения на предшествующем участке, то следует применять ступенчатое ограничение скорости с шагом не более 20 км/ч путем последовательной установки знаков 3.24.1 или 3.24.2, удаленных друг от друга на расстоянии от 100 до 150 м вне населенных пунктов и 50 – 100 м в населенных пунктах.

Ступенчатое ограничение скорости не должно применяться перед населенными пунктами, обозначенными знаками 5.22.1 и 5.22.2, если видимость указанных знаков составляет не менее 150 м.

При необходимости ограничения скорости для какого-либо вида транспортных средств знак 3.24.1 применяют с табличками 7.4.1 – 7.4.4, 7.4.6, а для ограничения времени действия данного знака – таблички 7.5.1 – 7.5.7.

При применении знака 3.24.1 совместно со знаками 1.11.1 и 1.11.2 (1.12.1 и 1.12.2) значение указанной на знаке 3.24.1 скорости движения, округленное до величины, кратной 10, должно быть не более определенного по формуле

$$V = \sqrt{127 \times R \times (0,25 \pm i)}, \quad (1)$$

где V – допустимая скорость движения на кривой в плане;

R – радиус кривой в плане;

i – поперечный уклон проезжей части в долях единицы, принимается для проезжей части с выражом со знаком «плюс», для двухскатного поперечного профиля – со знаком «минус».

Допускается на кривых в плане вместо знака 3.24.1 применять знак 5.18.1, на котором указанное значение скорости будет на 10 км/ч ниже, чем округленное значение, полученное по формуле (1).

5.4.36 Знак 3.25.1 «Конец зоны ограничения максимальной скорости» должен применяться для обозначения конца зоны действия знака 3.24.1.

Знак 3.25.2 «Конец зоны ограничения максимальной скорости» должен применяться для обозначения конца зоны действия знака 3.24.2.

На дорогах, имеющих не более трех полос для движения в обоих направлениях, знаки 3.25.1 и 3.25.2 допускается располагать с левой стороны дороги на оборотной стороне знаков 3.24.1 и 3.24.2, предназначенных для водителей транспортных средств, движущихся во встречном направлении.

5.4.37 Знак 3.26 «Подача звукового сигнала запрещена» должен применяться для запрещения пользования звуковыми сигналами, кроме случаев подачи сигнала для предупреждения других водителей о намерении произвести обгон вне населенных пунктов или для предотвращения ДТП, на участках дорог, проходящих в непосредственной близости от санаториев, домов отдыха, оздоровительных лагерей, больниц и т. п.

5.4.38 Знак 3.27 «Остановка запрещена» должен применяться для запрещения остановки и стоянки транспортных средств на:

– проезжей части и обочине, а при отсутствии обочины – у края проезжей части;

– прилегающей территории или ее части. Знак допускается устанавливать с отступлениями от требований настоящего стандарта при условии обеспечения его видимости всеми водителями.

5.4.39 Знаки 3.28 «Стоянка запрещена», 3.29 «Стоянка запрещена по нечетным числам месяца» и 3.30 «Стоянка запрещена по четным числам месяца» должны применяться для запрещения стоянки транспортных средств на:

– проезжей части и обочине, а при отсутствии обочины – у края проезжей части;

– прилегающей территории или ее части. Знаки допускается устанавливать с отступлениями от требований настоящего стандарта при условии обеспечения их видимости водителями.

В зоне действия знаков 3.28 – 3.30 разрешается стоянка такси с включенным таксометром.

При одновременном применении на противоположных сторонах проезжей части знаков 3.29 и 3.30 время перестановки транспортных средств с одной стороны проезжей части на другую с 19 ч 00 мин до 24 ч 00 мин.

5.4.40 Для уточнения зоны действия, вида, времени введенных запрещений и способов их выполнения совместно со знаками 3.27 – 3.30 применяются таблички 7.2.1 – 7.2.6, 7.4.1 – 7.4.8, 7.5.1 – 7.5.7, 7.11, 7.18 и 7.20.

5.4.41 Знак 3.31 «Конец зоны всех ограничений» должен применяться для указания конца зоны действия одновременно нескольких знаков из следующих: 3.16, 3.20.1 – 3.20.3, 3.22, 3.24.1, 3.24.2, 3.26 – 3.30.

5.4.42 Знак 3.32 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено» должен применяться для запрещения движения транспортных средств, оборудованных опознавательными знаками «Опасный груз» по ГОСТ 19433.

Места установки знаков определяют согласно разработанной и утвержденной в установленном порядке схеме маршрутов перевозки опасных грузов.

5.4.43 Действие не распространяется для:

– знаков 3.1 – 3.3, 3.18.1 – 3.19, 3.27 – на маршрутные транспортные средства, движущиеся по установленным маршрутам;

– знаков 3.2 – 3.8 – на транспортные средства дорожно-эксплуатационной и коммунальной служб, автомобили с наклонной белой полосой на бортах и на другие транспортные средства, обслуживающие торговые и другие организации, расположенные в обозначенной зоне, а также на транспортные средства, принадлежащие гражданам, проживающим или работающим в этой зоне. Такие транспортные средства должны въезжать в обозначенную зону и выезжать из нее на ближайшем к месту назначения перекрестке;

– знаков 3.2, 3.3, 3.28 – 3.30 – на транспортные средства, управляемые инвалидами I либо II группы, III группы с нарушением опорно-двигательного аппарата или перевозящие инвалидов этих групп;

- знака 3.4 – на автомобили с наклонной белой полосой на бортах и грузовые автомобили, предназначенные для перевозки людей;
- знаков 3.27 – 3.30 – на места, обозначенные знаком 5.15;
- знаков 3.28 – 3.30 – на такси с включенным таксометром.

5.4.44 Действие распространяется для:

– знаков 3.10, 3.27 – 3.30 – только на ту сторону дороги, у которой (над которой) они установлены. Действие знаков 3.27 – 3.30, установленных на прилегающей к дороге территории, распространяется на эту территорию с учетом требований табличек, установленных с такими знаками;

– знаков 3.16, 3.20.1, 3.20.3, 3.22, 3.24.1, 3.24.2, 3.26 – 3.30 – от места установки знака до ближайшего обозначенного перекрестка, при этом в населенном пункте без обозначенного перекрестка – до конца населенного пункта;

– знаков 3.18.1, 3.18.2 – на перекресток (на перекрестках с дорогами с разделительной полосой – на ближайшее пересечение проезжих частей), перед которым установлен знак;

– знаков 3.24.1, 3.24.2, установленных перед населенным пунктом, обозначенным знаком 5.22.1 или 5.22.2 – до этого знака.

Зона действия может быть уменьшена для:

- знаков 3.16, 3.26 – применением таблички 7.2.1;
- знаков 3.20.1 – 3.20.3, 3.22, 3.24.1, 3.24.2 – установкой в конце зоны их действия знаков 3.21.1, 3.21.2, 3.23, 3.25.1, 3.25.2 или применением таблички 7.2.1;
- знаков 3.24.1, 3.24.2 – установкой этих знаков с другим значением максимальной скорости движения;
- знаков 3.27 – 3.30 – применением табличек 7.2.1, 7.2.2 или установкой в конце зоны их действия повторных знаков 3.27 – 3.30 с табличкой 7.2.3.

5.5 Предписывающие знаки

5.5.1 Предписывающие знаки применяют для обозначения необходимых направлений, условий и режимов движения.

5.5.2 Предписывающие знаки должны устанавливаться непосредственно перед соответствующими участками дорог, на которых вводится соответствующий режим движения, или в местах, где он отменяется.

5.5.3 Знаки 4.1.1 «Движение прямо», 4.1.2 «Движение направо», 4.1.3 «Движение налево», 4.1.4 «Движение прямо или направо», 4.1.5 «Движение прямо или налево», 4.1.6 «Движение направо или налево» должны применяться для разрешения движения только в направлениях, указанных стрелками на знаке, а знаки 4.1.3, 4.1.5, 4.1.6 – и разворота.

Действие знаков 4.1.1 – 4.1.6, установленных перед обозначенным перекрестком, распространяется на весь перекресток, если знаки 4.1.1 – 4.1.6 (или знаки 5.8.1, 5.8.2), установленные на перекрестке, не дают других указаний.

Конфигурация стрелок на знаках 4.1.1 – 4.1.6 должна соответствовать реальным направлениям движения на перекрестке.

Действие знаков 4.1.1 – 4.1.6 не распространяется на маршрутные транспортные средства.

Знаки 4.1.1 – 4.1.6 могут применяться с табличками 7.5.1 – 7.5.7 «Время действия».

5.5.4 Основные знаки 4.1.1, 4.1.2 или 4.1.4, запрещающие левый поворот и (или) разворот, при условии обеспечения их видимости могут устанавливаться:

- над левой из полос, по которым движение осуществляется в сторону обозначенного перекрестка;
- на разделительной полосе (на дорогах с разделительной полосой);
- на левой стороне дороги (при одной полосе для движения во встречном направлении).

Если число полос во встречном направлении две или более, знаки 4.1.1, 4.1.2 или 4.1.4 допускается устанавливать на левой стороне дороги только в качестве дублирующих.

5.5.5 При применении знака 4.1.1 для запрещения левых поворотов и разворотов на перегонах дорог между обозначенными перекрестками он должен устанавливаться непосредственно за обозначенным перекрестком. Для уменьшения зоны его действия применяется табличка 7.2.1.

5.5.6 Знаки 4.2.1 «Объезд препятствия справа», 4.2.2 «Объезд препятствия слева», 4.2.3 «Объезд препятствия справа и слева» должны применяться для указания, что объезд островков безопасности, направляющих островков и различного рода препятствий, находящихся на проезжей части, разрешается со стороны (сторон), указанной стрелкой (стрелками) на знаках.

В местах проведения ремонтных работ и совершения дорожно-транспортных происшествий знаки 4.2.1 и 4.2.2 допускается применять для обозначения линии отклонения траектории движения транс-

портных средств от препятствия, которая должна быть образована не менее чем тремя знаками, при этом наклон линии к оси дороги должен быть не менее 1:10, 1:20 и 1:50 при допускаемой скорости движения 40, 60 и более 60 км/ч соответственно.

Допускается установка знаков 4.2.1 и 4.2.2 совместно со знаком 1.23 на заднем борту дорожных машин, передвижных дорожных лабораторий и других специализированных автомобилей, выполняющих работы на проезжей части только на время работы. При этом в темное время суток или в условиях недостаточной видимости на указанных транспортных средствах должна быть включена световая сигнализация.

При размещении знаков 4.2.1 – 4.2.3 на островках безопасности, направляющих островках, в начале разделительной полосы расстояние в продольном направлении от края островка до места установки знака не должно превышать 1 м.

5.5.7 Знак 4.3 «Круговое движение» должен применяться для разрешения движения только в указанном стрелками направлении при организации кругового движения транспортных средств на перекрестке (площади). Знак должен устанавливаться на каждом въезде на перекресток (площадь) с круговым движением. Знак 4.3 не следует применять, если одновременно с круговым допускается перекрестное движение транспортных средств, за исключением трамваев.

5.5.8 Знак 4.4 «Движение легковых автомобилей» должен применяться для разрешения движения только легковых автомобилей и мотоциклов по отдельным полосам проезжей части с уменьшенной шириной. Знак 4.4 может применяться совместно с табличкой 7.14 и устанавливаться над полосой, на которую распространяется действие знака.

Допускается применять знак без таблички 7.14, если все полосы проезжей части имеют уменьшенную ширину и предназначены для движения только легковых автомобилей и мотоциклов.

Знак 4.4 не устанавливается на улицах категории П по [4].

Символ знака 4.4 может наноситься на поле знаков 5.8.1 – 5.8.3, 5.8.7 и 5.8.8.

5.5.9 Знак 4.5.1 «Велосипедная дорожка» должен применяться для обозначения дорожек, по которым разрешается движение только на велосипедах, а при отсутствии тротуара или пешеходной дорожки – и пешеходов. Допускается нанесение на поле знака 4.5.1 силуэта пешехода при совместном использовании дорожки велосипедистами и пешеходами.

Если полоса, предназначенная для движения велосипедов, отделяется от остальной проезжей части разметкой 1.2, знак 4.5.1 в сочетании с табличкой 7.14 должен быть размещен над полосой. Если полоса отделяется от остальной проезжей части бордюром или барьером, знак допускается устанавливать справа от полосы.

Знак 4.5.1 должен повторяться после каждого пересечения велосипедной дорожки с дорогой.

5.5.10 Знак 4.5.2 «Конец велосипедной дорожки» должен применяться для обозначения конца зоны действия знака 4.5.1. Допускается нанесение на поле знака 4.5.2 силуэта пешехода при совместном использовании дорожки велосипедистами и пешеходами.

5.5.11 Знак 4.6.1 «Пешеходная дорожка» должен применяться для обозначения дорожек, предназначенных только для движения пешеходов, а при отсутствии велосипедной дорожки – и велосипедистов. Допускается нанесение на поле знака 4.6.1 символа велосипеда при совместном использовании дорожки пешеходами и велосипедистами.

Если полоса, предназначенная для движения пешеходов, отделяется от остальной проезжей части разметкой 1.2, знак 4.6.1 в сочетании с табличкой 7.14 должен быть размещен над полосой. Если полоса отделяется от остальной проезжей части бордюром или барьером, знак 4.6.1 допускается устанавливать справа от полосы.

Знак 4.6.1 должен повторяться после каждого пересечения пешеходной дорожки с дорогой.

5.5.12 Знак 4.6.2 «Конец пешеходной дорожки» должен применяться для обозначения конца зоны действия знака 4.6.1. Допускается нанесение на поле знака 4.6.2 символа велосипеда при совместном использовании дорожки пешеходами и велосипедистами.

5.5.13 Знак 4.7 «Ограничение минимальной скорости» должен применяться для указания того, что на дороге или отдельной полосе проезжей части, например на затяжных подъемах, движение разрешается только с указанной или большей скоростью, но не больше установленной [1].

Для регламентирования скорости движения на отдельной полосе проезжей части знак 4.7 должен быть установлен совместно с табличкой 7.14 непосредственно над этой полосой.

5.5.14 Знак 4.8 «Конец зоны ограничения минимальной скорости» должен применяться для обозначения конца зоны действия знака 4.7.

5.5.15 Знаки 4.9.1 – 4.9.3 «Направление движения транспортных средств с опасными грузами» должны применяться для указания обязательного направления движения на ближайшем пересечении

проезжих частей транспортным средством, оборудованным опознавательными знаками «Опасный груз» по ГОСТ 19433.

Места установки знаков определяют согласно разработанной и утвержденной в установленном порядке схеме маршрутов перевозки опасных грузов.

5.5.16 Знак 4.10.1 «Дорожка для всадников» должен применяться для обозначения дорожек, по которым разрешается движение только всадникам.

Если полоса, предназначенная для движения всадников, отделяется от остальной проезжей части разметкой 1.2, знак 4.10.1 в сочетании с табличкой 7.14 должен быть размещен над полосой. Если полоса отделяется от остальной проезжей части бордюром или барьером, знак устанавливают справа от полосы.

Знак 4.10.1 должен повторяться после каждого пересечения дорожки для всадников с дорогой.

5.5.17 Знак 4.10.2 «Конец дорожки для всадников» должен применяться для обозначения конца зоны действия знака 4.10.1.

5.6 Информационно-указательные знаки

5.6.1 Информационно-указательные знаки применяют для маршрутного ориентирования и информирования участников движения об особенностях режима движения или о расположении на пути следования населенных пунктов и других объектов.

5.6.2 Знак 5.1 «Автомагистраль» должен применяться для обозначения дорог, на которых действуют специальные требования [1].

Знак 5.1 должен устанавливаться:

– с табличкой 7.1.1 – перед ближайшим к началу автомагистрали местом для разворота, транспортной развязкой в двух уровнях или обозначенным перекрестком;

– в начале автомагистрали;

– с табличкой 7.1.3 или 7.1.4 «Расстояние до объекта» – перед ближайшим пересечением с дорогой (обозначенным перекрестком или транспортной развязкой в двух уровнях), переходящей затем в дорогу, обозначенную знаком 5.1;

– с одной из табличек 7.3.1 – 7.3.3 «Направление действия» – на транспортных развязках в двух уровнях перед съездами на автомагистраль;

– с табличкой 7.3.1 – перед выездом на автомагистраль на примыкании в одном уровне;

– с табличкой 7.3.1 или 7.3.2 – перед въездом на автомагистраль, начинающуюся на пересечении в одном уровне.

При наличии перед выездом на автомагистраль знака 2.4 «Уступить дорогу» или 2.5 «Движение без остановки запрещено» знак 5.1 с соответствующей табличкой устанавливается совместно с ними.

5.6.3 Знак 5.2 «Конец автомагистрали» должен применяться для обозначения конца автомагистрали.

Знак 5.2 должен устанавливаться в конце автомагистрали и в начале съездов с нее, а также предварительно с табличкой 7.1.1 на расстоянии 400 и 1000 м от конца автомагистрали.

5.6.4 Знак 5.3 «Дорога для автомобилей» должен применяться для обозначения дорог, на которых действуют специальные требования [1].

Знак 5.3 должен устанавливаться:

– с табличкой 7.1.1 – перед ближайшим к началу дороги, обозначенной знаком 5.3, местом для разворота, транспортной развязкой в двух уровнях или обозначенным перекрестком;

– с табличкой 7.1.3 или 7.1.4 «Расстояние до объекта» – перед ближайшим пересечением с дорогой (обозначенным перекрестком или транспортной развязкой в двух уровнях), переходящей затем в дорогу, обозначенную знаком 5.3;

– с одной из табличек 7.3.1 – 7.3.3 «Направление действия» – на транспортных развязках в двух уровнях перед съездами на дорогу для автомобилей.

При наличии перед перекрестком знака 2.4 «Уступить дорогу» или 2.5 «Движение без остановки запрещено» знак 5.3 с соответствующей табличкой устанавливается совместно с ними.

5.6.5 Знак 5.4 «Конец дороги для автомобилей» должен применяться для обозначения конца дороги, обозначенной знаком 5.3.

5.6.6 Знак 5.5 «Дорога с односторонним движением» должен применяться для обозначения дороги или проезжей части, по которой движение транспортных средств по всей ширине осуществляется в одном направлении.

Знак 5.5 должен устанавливаться в начале дороги или проезжей части с односторонним движением. Допускается повторять знак 5.5 после обозначенных перекрестков.

Допускается не устанавливать знак 5.5 на дорогах с разделительной полосой между проезжими частями встречных направлений, если ширина разделительной полосы не превышает минимальных размеров, установленных ТКП 45-3.03-19 для дорог вне населенных пунктов и [4] – для дорог (улиц) в населенных пунктах.

Знак 5.5 может не устанавливаться на съездах пересечений в разных уровнях, по которым осуществляется одностороннее движение.

5.6.7 Знак 5.6 «Конец дороги с односторонним движением» должен применяться для указания конца дороги или проезжей части, обозначенной знаком 5.5.

Знак 5.6 допускается устанавливать предварительно с табличкой 7.1.1.

5.6.8 Знаки 5.7.1 и 5.7.2 «Выезд на дорогу с односторонним движением» должны применяться для обозначения выезда на проезжую часть с односторонним движением и устанавливаться перед всеми боковыми выездами на нее. Если при выезде на проезжую часть с односторонним движением на одной стойке установлено несколько знаков, знаки 5.7.1 и 5.7.2 должны располагаться над другими знаками.

На выездах на дороги с разделительной полосой знаки 5.7.1, 5.7.2 со стороны пересекаемой дороги допускается не устанавливать, если в разделительной полосе имеется разрыв, через который разрешено движение с пересекаемой дороги прямо и (или) налево, а ширина разделительной полосы не превышает 10 м.

При ширине разделительной полосы, превышающей 10 м, знак 5.7.1 должен быть установлен перед первой проезжей частью, знак 5.7.2 – перед второй проезжей частью.

На примыканиях к дорогам с разделительной полосой, на которых переезд через разделительную полосу не предусмотрен, должен быть установлен знак 5.7.1.

5.6.9 Знаки 5.8.1 «Направления движения по полосам» и 5.8.2 «Направления движения по полосе» должны применяться для указания количества полос и разрешенных направлений движения по каждой из них на перекрестке, где необходимо обеспечить использование полос в соответствии с интенсивностью движения транспортных средств по различным направлениям.

Действие знаков 5.8.1, 5.8.2, установленных перед перекрестком, распространяется на весь перекресток, если знаки 5.8.1, 5.8.2, установленные на перекрестке, не дают других указаний.

Конфигурация стрелок на знаках 5.8.1, 5.8.2 должна соответствовать реальным направлениям движения на перекрестке.

На дорогах, имеющих перед перекрестком не более трех полос для движения в одну сторону, знак 5.8.1 допускается устанавливать справа от дороги на расстоянии от 20 до 50 м от ближней границы перекрестка.

На дорогах, имеющих перед перекрестком более трех полос для движения в одну сторону, допускается устанавливать на расстоянии от 20 до 50 м от ближней границы перекрестка один знак 5.8.1 справа от проезжей части с информацией о направлении движения по двум (трем) правым полосам, второй – слева на разделительной полосе с информацией о направлении движения по остальным полосам.

При ограничении видимости знака (знаков) 5.8.1 (наличие деревьев, опор освещения и т. п.) его (их) следует устанавливать над проезжей частью на расстоянии от 20 до 50 м от ближней границы перекрестка.

При соответствующем обосновании допускается устанавливать предварительный знак (знаки) 5.8.1 на расстоянии от 50 до 70 м от ближней границы перекрестка.

Знаки 5.8.1 перед развязками дорог в разных уровнях не устанавливают, за исключением случаев, когда полоса торможения переходит в съезд с дороги и не имеет продолжения в прямом направлении за съездом.

Каждый из знаков 5.8.2 должен располагаться над серединой полосы, для которой он предназначен.

При наличии знаков 5.8.1 и 5.8.2 знаки 4.1.1 – 4.1.6 могут применяться только с табличкой 7.5.4.

5.6.10 Вне населенных пунктов знак 5.8.3 «Начало полосы» должен применяться для обозначения начала дополнительной полосы на подъеме или полосы торможения на пересечении в одном или разных уровнях и устанавливаться непосредственно перед началом отгона дополнительной полосы.

Знак 5.8.3 с изображением знака 4.7 должен применяться в случаях, когда необходимо установить минимально допустимую скорость на левой полосе, ведущей на подъем.

В качестве минимально допустимой скорости на знаке указывают скорость, которую превышают 50 % транспортных средств, движущихся на подъем. Скорость измеряют в конце подъема, полученную величину округляют в меньшую сторону до значения, кратного 10.

5.6.11 Вне населенных пунктов знак 5.8.4 «Начало полосы» должен применяться для обозначения начала участка средней полосы, предназначенного для движения в данном направлении.

Знак 5.8.4 допускается применять для обозначения полосы торможения, предназначенной для поворота налево или разворота.

На трехполосных дорогах, размеченных таким образом, что две полосы выделяются поочередно для каждого из направлений, знак должен устанавливаться у начала переходной линии разметки.

5.6.12 Вне населенных пунктов знак 5.8.5 «Конец полосы» должен применяться для обозначения конца дополнительной полосы на подъеме или полосы разгона на пересечении в одном или разных уровнях и устанавливаться у начала отгона полосы.

5.6.13 Вне населенных пунктов знак 5.8.6 «Конец полосы» должен применяться для обозначения конца полосы, предназначенной для движения в данном направлении, участка средней полосы на трехполосных дорогах, обозначенного знаком 5.8.4. Знак устанавливается у начала переходной линии разметки.

Знак допускается применять для обозначения конца полосы разгона, расположенной слева от основных полос, предназначенных для движения в данном направлении. Знак устанавливают у начала отгона полосы.

5.6.14 При соответствующем обосновании допускается применение знаков 5.8.3 – 5.8.6 в населенных пунктах, если это предусмотрено проектом организации дорожного движения. Не применяют знаки 5.8.5 в населенных пунктах в зонах остановочных пунктов маршрутных транспортных средств, устроенных в уширениях проезжей части, при наличии знаков 5.12.1.

5.6.15 Знаки 5.8.7 и 5.8.8 «Направление движения по полосам» должны применяться для указания направления движения по каждой из полос: с тремя стрелками – на трехполосных дорогах при организации движения в одном направлении по двум полосам; с четырьмя и более стрелками – на дороге при организации движения в одном направлении по большему числу полос, чем во встречном. Знаки должны устанавливаться за каждым обозначенным перекрестком на протяжении всего участка дороги и на перегонах в местах изменения направлений движения по полосам.

Знаки 5.8.7 и 5.8.8 с изображением знака, запрещающего движение одного из видов транспортных средств, должны применяться при необходимости запрещения движения указанных транспортных средств по соответствующей полосе.

5.6.16 Знак 5.9.1 «Полоса для маршрутных транспортных средств» должен применяться для обозначения полосы проезжей части, предназначенной для движения только маршрутных транспортных средств. Знак 5.9.1 должен устанавливаться над обозначаемой полосой. Знак, обозначающий правую полосу, допускается устанавливать справа от проезжей части.

Знак должен повторяться за каждым обозначенным перекрестком на протяжении всего участка дороги, где движение маршрутных транспортных средств организовано по обособленной полосе.

5.6.17 Знак 5.9.2 «Конец полосы для маршрутных транспортных средств» должен применяться для обозначения конца полосы, обозначенной знаком 5.9.1.

5.6.18 Знак 5.10.1 «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств» должен применяться для обозначения дороги, по которой движение маршрутных транспортных средств осуществляется по специально выделенной полосе проезжей части, навстречу общему потоку транспортных средств. Знак 5.10.1 должен устанавливаться в начале дороги над проезжей частью или с обеих ее сторон и должен повторяться после обозначенных перекрестков.

5.6.19 Знаки 5.10.2 и 5.10.3 «Выезд на дорогу с полосой для маршрутных транспортных средств» должны применяться для обозначения выезда на дорогу, по которой движение маршрутных транспортных средств осуществляется по специально выделенной полосе навстречу общему потоку транспортных средств, и устанавливаться перед всеми боковыми въездами на дорогу.

Если при выезде на дорогу на одной опоре устанавливается несколько разных знаков, то знаки 5.10.2 и 5.10.3 должны располагаться над другими знаками.

5.6.20 Знак 5.10.4 «Конец дороги с полосой для маршрутных транспортных средств» должен применяться для обозначения конца дороги, обозначенной знаком 5.10.1.

5.6.21 Знаки 5.11.1 «Место для разворота» и 5.11.2 «Зона для разворота» должны применяться для обозначения разрывов в разделительной полосе (разделительной зоне), где организован разворот, а на дорогах без разделительной полосы – мест, предназначенных для разворота.

При соответствующем обосновании (в случае, когда видимость основных знаков 5.11.1 и 5.11.2 ограничена, например переломом продольного профиля дороги или в связи с ее поворотом и т. п.) могут устанавливаться предварительные знаки 5.11.1 и 5.11.2 совместно с табличкой 7.1.1 на расстоянии от 50 до 150 м в населенных пунктах и от 150 до 300 м вне их.

5.6.22 Знаки 5.12.1 «Остановочный пункт автобуса и (или) троллейбуса», 5.12.2 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса», 5.13.1 «Остановочный пункт трамвая» и 5.13.2 «Место остановки трамвая» должны применяться для обозначения остановочных пунктов соответствующих видов маршрутных транспортных средств.

Знак 5.12.1 должен быть двусторонним.

Вне населенных пунктов односторонний знак 5.12.1 допускается применять:

- на остановочных пунктах, оборудованных павильоном для ожидания пассажиров;
- при расстоянии между остановочными пунктами встречных направлений менее 150 м;
- на участках дорог с разделительной полосой, на которых отсутствует интенсивное движение пешеходов вдоль дорог.

В населенных пунктах односторонний знак 5.12.1 допускается применять на остановочных пунктах с полным благоустройством (павильон для ожидания пассажиров, наличие знака 5.12.2), размещенным на участках улиц с количеством полос 4 и более или на улицах с разделительной полосой.

Знаки 5.12.1 и 5.13.1 должны устанавливаться на первой по ходу движения границе посадочной площадки (границе зоны остановочного пункта трамвая) со стороны прибытия маршрутных транспортных средств.

В нижней части знаков 5.12.1 и 5.13.1, установленных в населенных пунктах городского типа на остановочных пунктах, длина посадочной площадки которых более 30 м, следует наносить символы таблички 7.2.1, указывающие длину остановочной и посадочной площадки. Допускается не наносить символы таблички 7.2.1 при наличии знака 5.12.2 (5.13.2) на второй по ходу движения границе посадочной площадки (границе зоны остановочного пункта трамвая).

Знак 5.12.2 может применяться в населенных пунктах городского типа и устанавливаться на второй по ходу движения границе посадочной площадки. Знак 5.13.2 должен устанавливаться на второй по ходу движения границе зоны остановочного пункта трамвая.

На остановочных пунктах табличку «Расклад руху» с информацией о разновидности маршрутных транспортных средств (автобус – буквенный индекс «А», троллейбус – «Т») и режиме их движения (расписание) устанавливают организации, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров.

Вне населенных пунктов и в сельских населенных пунктах табличку «Расклад руху» устанавливают в павильоне остановочного пункта или на опоре знака 5.12.1 лицевой поверхностью в сторону посадочной площадки.

В населенных пунктах городского типа табличка «Расклад руху» должна устанавливаться на второй по ходу движения границе посадочной площадки, как правило, совместно со знаком 5.12.2 (5.13.2). Ширина таблички «Расклад руху» должна соответствовать ширине знака 5.12.2 (5.13.2). Допускается компоновка знака 5.12.2 (5.13.2) и таблички «Расклад руху» в единый модуль.

5.6.23 Знаки 5.14.1 «Остановочный пункт экспресс-маршрута» и 5.14.2 «Место стоянки такси» должны применяться для обозначения остановочных пунктов и стоянок соответствующих категорий транспортных средств.

Остановочные пункты для маршрутных транспортных средств, обслуживающих экспресс-маршруты, в населенных пунктах городского типа обозначают двумя знаками: первый устанавливают совместно с табличкой 7.2.1 на первой по ходу движения границе посадочной площадки, второй – в конце посадочной площадки (у места остановки первого транспортного средства). Расстояние, указываемое на табличке 7.2.1, должно соответствовать протяженности остановочной и посадочной площадок (расстоянию между знаками 5.14.1). Допускается наносить символы таблички 7.2.1 в нижней части первого знака 5.14.1.

Места стоянок такси в населенных пунктах обозначают двумя знаками 5.14.2: первый устанавливают совместно с табличкой 7.2.1 в начале зоны стоянки, второй – в конце зоны стоянки (у места остановки первого транспортного средства). Расстояние, указываемое на табличке 7.2.1, должно соответствовать протяженности зоны стоянки, которая должна быть равна расстоянию между знаками 5.14.2.

Допускается установка одного знака 5.14.2, если место стоянки такси размещается в специальном, конструктивно выделенном элементе улицы.

5.6.24 Знак 5.15 «Место стоянки» должен применяться для обозначения площадок, специально отведенных для стоянки транспортных средств, и устанавливаться у въезда на них или у мест поворота к ним.

При необходимости уточнения расстояния до стоянки и разрешенных для нее условий совместно со знаком 5.15 применяются знаки дополнительной информации.

5.6.25 Знаки 5.16.1 и 5.16.2 «Пешеходный переход» должны применяться для обозначения зон, выделенных для перехода пешеходов через проезжую часть.

Пешеходные переходы, обозначаемые знаками 5.16.1 и 5.16.2, как правило, устраиваются только под прямым углом к оси проезжей части. Знак 5.16.1 должен устанавливаться слева от проезжей части, знак 5.16.2 – справа, при этом знак 5.16.2 относительно приближающихся к переходу транспортных средств должен находиться на ближней границе перехода, а знак 5.16.1 – на дальней. На дорогах с разделительной полосой (островком безопасности) дублирующий знак 5.16.1 должен устанавливаться слева от каждой из проезжих частей на разделительной полосе (островке безопасности) на дальней границе перехода. Зона пешеходного перехода ограничена створами знаков 5.16.1 и 5.16.2 (рисунок В.1).

В условиях сложившейся застройки при необходимом обосновании допускается устройство пешеходных переходов не под прямым углом к оси проезжей части. В этом случае справа от проезжей части на ближней и дальней границах перехода должны быть установлены знаки 5.16.2, слева от проезжей части на ближней и дальней границах перехода должны быть установлены знаки 5.16.1. Зона пешеходного перехода ограничена линиями, соответствующими ближней границе (обозначенной знаками 5.16.1 и 5.16.2) и дальней границе (обозначенной знаками 5.16.1 и 5.16.2) (рисунок В.2). Не допускается организация пешеходного перехода под острым углом к оси проезжей части менее 60°.

На пешеходных переходах, расположенных на обозначенных перекрестках и являющихся продолжением тротуаров, не отделенных разделительной полосой от проезжей части, в виде исключения допускается установка знаков 5.16.1 (5.16.2) только на внешней по отношению к центру перекрестка границе перехода. Наружной границей зоны пешеходного перехода в этом случае является створ установки знаков 5.16.1 (5.16.2), внутренней границей – линия, соединяющая начала закруглений кромок, прилегающих к тротуарам проезжей части (рисунок В.3).

Для обеспечения наиболее полной информированности участников дорожного движения о границах зон пешеходных переходов организация пешеходных переходов с применением знаков 5.16.1 и 5.16.2 должна осуществляться с учетом планировки улично-дорожной сети и дополняться установкой других ТСОДД (в том числе дополнительных знаков 5.16.1 и 5.16.2).

Ширина зоны пешеходного перехода принимается из расчета 1 м ширины зоны на пропуск 500 пешеходов в час, но при этом она должна быть не менее 3 м.

Знак 5.16.1 допускается размещать на оборотной стороне знака 5.16.2.

При ширине пешеходного перехода свыше 10 м со знаком 5.16.2 должна быть установлена табличка 7.2.1 (7.2.2) с указанием действительной ширины зоны пешеходного перехода.

Для информирования пешеходов о расположении перехода на участке дорог между пешеходными переходами могут устанавливаться специальные таблички изображением в сторону тротуара, указывающие направление и расстояние до перехода. На таблички может дополнительно наноситься символ дорожного знака 3.10.

5.6.26 Знаки 5.17.1, 5.17.2 «Подземный пешеходный переход» и 5.17.3, 5.17.4 «Надземный пешеходный переход» должны применяться для обозначения подземных и надземных пешеходных переходов и устанавливаться изображением навстречу движению основных пешеходных потоков у лестничных сходов пешеходных тоннелей, мостов и путепроводов.

Для информирования пешеходов о расположении перехода на участке дорог между подземными (надземными) пешеходными переходами знаки 5.17.1 – 5.17.4 с табличками 7.1.3 и 7.1.4 устанавливают изображением в сторону тротуара.

5.6.27 Знак 5.18.1 «Рекомендуемая скорость» должен применяться для указания скорости, с которой рекомендуется движение на данном участке дороги, и устанавливаться в начале участка, при этом зона действия знака распространяется до ближайшего обозначенного перекрестка, либо до следующего знака 5.18.1 с другим значением рекомендуемой скорости, либо до знака 5.18.2. При применении знака 5.18.1 совместно с табличкой 7.2.1 и (или) с предупреждающим знаком зона его действия определяется согласно 5.8.5.

5.6.28 Знак 5.18.2 «Конец действия знака «Рекомендуемая скорость» должен применяться для обозначения конца зоны действия знака 5.18.1.

5.6.29 Знаки 5.19.1 – 5.19.3 «Тупик» должны применяться для обозначения дорог, не имеющих сквозного проезда.

5.6.30 Знаки 5.20.1 и 5.20.2 «Предварительный указатель направлений» должны применяться для указания направления движения к населенным пунктам или другим объектам.

Знак 5.20.1 применяется также для указания схемы маршрута объезда участков дорог, на которых установлен один из запрещающих знаков 3.4, 3.6, 3.11.1, 3.12.1, 3.13 – 3.15.1. На знаке в этом случае должна быть нанесена схема маршрута объезда и изображение соответствующего запрещающего знака.

Вне населенных пунктов знак 5.20.1 устанавливают на республиканских дорогах перед пересечениями с республиканскими дорогами и важнейшими пересечениями с другими дорогами на расстоянии не менее 300 м от начала отгона полосы торможения, а в случае ее отсутствия – от ближайшей границы перекрестка. На дорогах I-а категории по ТКП 45-3.03-19 знак 5.20.1 должен также устанавливаться предварительно за 2 – 3 км до пересечения.

Вне населенных пунктов знак 5.20.2 с изображением поворота должен устанавливаться перед транспортными развязками сбоку или над проезжей частью дороги непосредственно в начале полосы торможения, а при ее отсутствии – на расстоянии не менее 100 м от перекрестка. Знак 5.20.2 с изображением прямолинейного движения по полосам должен применяться на транспортных развязках в разных уровнях на дорогах I-а и I-б категорий по ТКП 45-3.03-19 и устанавливается перед транспортными развязками в разных уровнях над проезжей частью дороги непосредственно перед началом полосы торможения, а при ее отсутствии – на расстоянии не менее 100 м от перекрестка. Стрелы на знаке должны располагаться над осями полос движения.

В населенных пунктах городского типа знак 5.20.1 может устанавливаться перед перекрестками со сложной планировкой и транспортными развязками в разных уровнях, если это предусмотрено системой маршрутного ориентирования населенного пункта, утвержденной в установленном порядке.

5.6.31 Знак 5.20.3 «Схема движения» должен применяться при необходимости указания маршрута движения, если на перекрестке движение в отдельных направлениях запрещено, или указания разрешения направления движения на перекрестке со сложной планировкой.

Вне населенных пунктов знак 5.20.3 должен устанавливаться непосредственно перед перекрестком, а также предварительно на расстоянии от 150 до 300 м от перекрестка. В населенных пунктах знак 5.20.3 должен устанавливаться на расстоянии от 50 до 100 м перед перекрестком.

5.6.32 Знаки 5.21.1 «Указатель направления» и 5.21.2 «Указатель направлений» должны применяться для указания направлений движения к населенным пунктам или другим объектам. Знаки 5.21.1 и 5.21.2 должны устанавливаться непосредственно перед перекрестком или съездом с дороги. Знак 5.21.1 не применяется для указания направления к населенному пункту, если дорога проходит в границах этого населенного пункта.

Вне населенных пунктов на пересечениях республиканских дорог знаки 5.21.1 или 5.21.2 должны быть установлены перед перекрестком с правой стороны дороги. На пересечениях или примыканиях других дорог при количестве полос движения в обоих направлениях не более трех допускается устанавливать знаки 5.21.1 или 5.21.2 слева от дороги за перекрестком на одной опоре со знаком, указывающим направление движения к тому же объекту для водителей встречного направления.

На поле знаков 5.21.1 или 5.21.2, устанавливаемых вне населенных пунктов, расстояние к объектам указывается целыми числами километров при расстоянии 1 км и более. Расстояние менее одного километра указывается в десятых долях километра (0,1, 0,2 и т. д.) или не указывается, если обеспечена видимость объекта от основной дороги.

Расстояние на знаке 5.21.1 (поле знака 5.21.2) не указывается, если за перекрестком в направлении, указываемом знаком, установлен знак 5.27.

В населенных пунктах городского типа применение знаков 5.21.1 или 5.21.2 определяется системой маршрутного ориентирования населенного пункта, утвержденной в установленном порядке.

На поле знаков 5.21.1 или 5.21.2, устанавливаемых в населенных пунктах, допускается наносить знаки 5.29.1, обозначающие номера республиканских дорог.

В населенных пунктах допускается применение знаков 5.21.1 и 5.21.2 с элементами рекламной информации в соответствии с требованиями раздела 12 и СТБ 1581.

5.6.33 Знаки 5.22.1 (5.22.2) «Начало населенного пункта» и 5.23.1 (5.23.2) «Конец населенного пункта» должны применяться для обозначения населенного пункта (начала и конца), в котором действуют специальные требования, регулирующие порядок движения в населенных пунктах. Необходимость применения знаков 5.22.1 (5.22.2), 5.23.1 (5.23.2) и места их установки определяются при обосновании наличия отрицательного влияния движения транспортных средств по дороге на жизнедеятельность населения, проживающего в населенном пункте (безопасность движения пешеходов, превышение норм экологической безопасности и т. п.). Обязательными условиями применения знаков 5.22.1 (5.22.2) и 5.23.1 (5.23.2) являются наличие в совокупности:

- регулярного пешеходного движения вдоль дороги и через нее;
- застройки населенного пункта, расположенной вблизи дороги;
- пересечения дорогой границ населенного пункта*.

* Границы земель населенных пунктов устанавливаются и изменяются в порядке, установленном Кодексом Республики Беларусь о земле от 4 января 1999 г.

На дорогах с одной, двумя или тремя полосами для движения в обоих направлениях знак 5.23 допускается располагать слева, т. е. на оборотной стороне знака 5.22, предназначенного для встречного движения.

Для обозначения населенных пунктов городского типа должны применяться знаки 5.22.2 и 5.23.2*.

Допускается использование существующих знаков 5.22.1, 5.23.1, обозначающих населенные пункты сельского типа, до их износа с последующей заменой на знаки 5.22.2, 5.23.2.

5.6.34 Знаки 5.24 «Начало территории населенного пункта» и 5.25 «Конец территории населенного пункта» должны применяться для обозначения границ населенного пункта. Знаки 5.24 и 5.25 применяются в случае совпадения мест установки знаков 5.22 и 5.23 с границами населенного пункта.

На дорогах с одной, двумя или тремя полосами для движения в обоих направлениях знак 5.25 допускается располагать слева, т. е. на оборотной стороне знака 5.24, предназначенного для встречного движения.

5.6.35 Знак 5.26.1 «Наименование объекта» должен применяться вне населенных пунктов для обозначения объектов по маршруту следования, границ административных территорий и устанавливаться непосредственно у обозначаемого объекта, имеющего историческое значение или указанного в атласе автомобильных дорог (река, озеро, достопримечательности, граница административной территории и т. п.).

Знак 5.26.2 «Наименование объекта» применяется в населенных пунктах для обозначения названия улицы, театра, музея и т. п. и устанавливается непосредственно у начала обозначенного объекта.

5.6.36 Знак 5.27 «Указатель расстояний» должен применяться вне населенных пунктов для указания расстояния до населенных пунктов или других объектов и устанавливаться на выездах из населенных пунктов городского типа, после пересечений республиканских дорог, после прохождения крупных узловых пунктов маршрута, а на участках дорог между ними – не реже чем через 25 км.

Расстояние указывается от места установки знака до начала населенного пункта или другого объекта.

5.6.37 Знак 5.28 «Километровый знак» должен применяться на автомобильных дорогах общего пользования и автомобильных дорогах необщего пользования для указания расстояния от условной начальной точки отсчета до места его установки и устанавливаться через 1 км на разделительной полосе, а в случае ее отсутствия – у правой бровки земляного полотна прямого направления в соответствии с наименованием дорог.

На одной опоре устанавливаются два знака 5.28, которые размещают оборотными сторонами друг к другу. Допускается установка одного двухстороннего знака.

На обоих знаках для прямого и обратного направления расстояние в километрах указывается от условной начальной точки отсчета до места их установки.

5.6.38 Знаки 5.29.1 и 5.29.2 «Номер дороги» должны применяться для обозначения номера дороги, знак 5.29.3 «Номер и направление дороги» – для указания направления дороги с обозначенным номером либо направления (маршрута) движения к ней.

Знак 5.29.1 должен устанавливаться в начале дороги и в местах установки знаков 5.27 совместно с ними, при этом знак 5.29.1 должен располагаться выше знака 5.27. Допускается применять знак 5.29.1 в других случаях при возникновении затруднений в ориентировании водителей.

Если дорога имеет одновременно республиканский и международный номер, то первым из них указывается республиканский.

При установке знака (знаков) 5.29.1 – 5.29.3 совместно со знаком 5.28 на одной опоре знак (знаки) 5.29.1 – 5.29.3 следует размещать над знаком 5.28.

Изображение знака 5.29.1, обозначающего номер республиканской дороги, должно наноситься в виде вставки на поле знаков 5.20.1, 5.20.2 и может наноситься в виде вставки на поле знаков 5.21.1 и 5.21.2.

Знак 5.29.2 может применяться для указания номера дороги, отличающейся от той, на которой установлен знак, но являющейся объектом тяготения значительных транспортных потоков. После места установки первого знака 5.29.2 он должен указываться на всех последующих знаках 5.20.1, 5.20.2 и устанавливаться совместно со знаками 5.27 по маршруту движения к дороге с указанным номером. После выезда на эту дорогу ее номер будет указываться на знаках 5.29.1.

* Для обозначения городов с населением 50 тыс. человек и более допускается применение знаков 5.22.1, 5.23.1 до 01.07.2008 г., городов с населением менее 50 тыс. чел. – до 01.01.2009 г., поселков городского типа – до 01.01.2010 г.

Знак 5.29.3 «Номер и направление дороги» с белым, красным и (или) зеленым фоном должен применяться для указания номера пересекаемой дороги на перекрестке, изменяющегося направления дороги на перекрестке, направления движения на транспортной развязке для выезда на пересекаемую дорогу с указанным номером. Знак со стрелкой прямого направления может применяться для подтверждения направления дороги с указанным номером.

Знак 5.29.3 «Номер и направление дороги» с синим фоном должен применяться для указания направления движения к дороге с указанным номером, являющейся объектом тяготения транспортных потоков, но не проходящей через данный перекресток (транспортную развязку).

В населенных пунктах городского типа применение знаков 5.29.1, 5.29.2 и 5.29.3 определяется системой маршрутного ориентирования населенного пункта, утвержденной в установленном порядке.

5.6.39 Знаки 5.30.1 – 5.30.3 «Направление движения для грузовых автомобилей» должны применяться для указания рекомендуемого маршрута транспортным средствам при наличии ограничений в их движении на перекрестках. Если на перекрестке имеется два и более равнозначных рекомендуемых маршрута, знаки 5.30.1 – 5.30.3 не устанавливаются.

5.6.40 Знак 5.31 «Схема объезда» должен применяться для указания маршрута объезда участка дороги, на котором временно ограничено движение соответствующим знаком согласно 5.4.11, 5.4.13 и 5.4.18.

Знак должен устанавливаться на расстоянии от 150 до 300 м, а в населенных пунктах – на расстоянии от 50 до 100 м от перекрестка, в случае, если на этом протяжении отсутствуют другие перекрестки. При наличии других перекрестков знак 5.31 устанавливается непосредственно за последним из них.

5.6.41 Знаки 5.32.1 – 5.32.3 «Направление объезда» должны применяться для указания направления объезда участка дороги, на котором временно ограничено движение.

Знаки 5.32.2 и 5.32.3 должны устанавливаться перед началом объезда. Если маршрут объезда проходит по сети существующих дорог, то знаки 5.32.1 – 5.32.3 должны устанавливаться перед каждым перекрестком, находящимся на маршруте.

5.6.42 Знак 5.33 «Стоп-линия» должен применяться для указания места остановки транспортных средств при запрещающем сигнале светофора (регулирующего).

Знак должен устанавливаться на перекрестках со сложной планировкой совместно со светофорами, сигналами которых должны руководствоваться водители транспортных средств при выезде с перекрестка. В этих случаях знак должен устанавливаться совместно со светофором или в одном поперечном сечении с ним.

Знак должен устанавливаться также в других местах, где расстояние от места установки светофора до «Стоп-линии» превышает 3 м. В этих случаях знак должен устанавливаться у обозначаемого места остановки первого транспортного средства при запрещающем сигнале светофора (регулирующего).

Знак должен устанавливаться справа от дороги или (и) над проезжей частью. Знак может дублироваться на разделительной полосе (островке безопасности). Знак 5.33 с табличкой 7.14, установленный над проезжей частью, может применяться для обозначения места остановки транспортных средств на отдельных полосах проезжей части.

Знак 5.33 может дублировать разметку 1.12.

5.6.43 Знаки 5.34.1 и 5.34.2 «Предварительный указатель перестроения на другую проезжую часть» должны применяться на дорогах с разделительной полосой для указания направления объезда закрытого для движения участка проезжей части и направления движения для возвращения на правую проезжую часть.

Знак 5.34.1 с табличкой 7.1.1 устанавливаются на расстоянии от 50 до 100 м, а вне населенных пунктов, кроме того, и за 500 м до разрыва в разделительной полосе, по которому осуществляется переезд на проезжую часть, предназначенную для движения во встречном направлении.

Знак 5.34.2 с табличкой 7.1.1 устанавливаются на разделительной полосе от 50 до 100 м до разрыва в ней, по которому осуществляется переезд на правую проезжую часть.

5.6.44 Знак 5.35 «Реверсивное движение» должен применяться для обозначения дорог, где с помощью реверсивных светофоров осуществляется регулирование движения транспортных средств по отдельным полосам проезжей части, и устанавливаться в начале дороги с реверсивным движением. Знак должен повторяться после обозначенных перекрестков.

5.6.45 Знак 5.36 «Конец реверсивного движения» должен применяться для обозначения конца дороги, обозначенной знаком 5.35.

5.6.46 Знак 5.37 «Выезд на дорогу с реверсивным движением» должен применяться для обозначения выезда на дорогу, обозначенную знаком 5.35, и устанавливаться на всех боковых выездах.

5.6.47 Знак 5.38 «Жилая зона» должен применяться для обозначения границ территории, в которой, исходя из условий движения, вводятся специальные требования [1], и устанавливаться на границе жилой зоны с правой или левой стороны от проезжей части на всех въездах в зону.

5.6.48 Знак 5.39 «Конец жилой зоны» должен применяться для обозначения конца зоны действия знака 5.38 и устанавливаться на всех выездах из зоны на оборотной стороне знака 5.38, а при его отсутствии – на границе зоны с правой или левой стороны от проезжей части на всех выездах из зоны.

5.6.49 Знак 5.40 «Пешеходная зона» должен применяться для обозначения границ территории, на которой пешеходы имеют преимущество перед транспортными средствами.

Знак 5.40 должен устанавливаться на границе пешеходной зоны с правой или левой стороны от проезжей части на всех въездах в зону.

5.6.50 Знак 5.41 «Конец пешеходной зоны» должен применяться для обозначения конца зоны действия знака 5.40 и устанавливаться на оборотной стороне знака 5.40, а при его отсутствии – на границе пешеходной зоны с правой или левой стороны от проезжей части на всех выездах из зоны.

5.6.51 При нанесении на поле знаков индивидуального проектирования 5.20.1 – 5.20.3, 5.21.1, 5.21.2, 5.27 нескольких названий объектов для одного направления базовый размер прописной буквы, определяемый по СТБ 1140, допускается применять для надписи, обозначающей наиболее крупный населенный пункт. Для остальных названий объектов в данном направлении допускается применять размер прописной буквы, уменьшенный на одну ступень.

5.7 Знаки сервиса

Знаки сервиса 6.1 «Пункт первой медицинской помощи», 6.2 «Больница», 6.3.1 – 6.3.3 «Автозаправочная станция», 6.4 «Техническое обслуживание автомобилей», 6.5 «Мойка автомобилей», 6.6 «Телефон», 6.7 «Пункт питания», 6.8 «Питьевая вода», 6.9 «Гостиница или мотель», 6.10 «Кемпинг», 6.11 «Место отдыха», 6.12.1 «Милиция», 6.12.2 «ГАИ», 6.13 «Туалет», 6.14 «Пункт контроля автомобильных перевозок» и 6.15 «Достопримечательность» применяют для информирования участников движения о соответствующих объектах на пути следования. Могут применяться другие знаки сервиса в соответствии с СТБ 1140.

Знаки сервиса должны устанавливаться в соответствии с дислокацией дорожных знаков, разработанной с учетом требований системы маршрутного ориентирования и утвержденной в установленном порядке.

Знаки сервиса могут дополняться табличками в соответствии с правилами их применения. В нижней части знаков сервиса при необходимости допускается указывать расстояние до объектов, расположенных впереди по ходу движения или в стороне от дороги, и время их работы по аналогии с табличками 7.1.1, 7.1.3, 7.1.4, 7.5.1 – 7.5.7, а также другую информацию (адрес, номер телефона и т. п.). В этих случаях соответствующие таблички не применяются. Изображение символов табличек 7.1.1, 7.1.3 и 7.1.4 нижней части знаков сервиса является предпочтительным по сравнению с применением самих табличек.

5.8 Знаки дополнительной информации (таблички)

5.8.1 Таблички должны применяться только совместно со знаками и располагаться непосредственно под знаком, за исключением табличек 7.2.2 – 7.2.4, 7.13.

Допускается с разрешения Управления ГАИ МВД Республики Беларусь применять таблички, не предусмотренные настоящим стандартом:

– имеющие синий фон с надписью белого цвета. Надпись на табличке должна быть краткой и иметь однозначное толкование;

– группы 7.22 «Вид опасности» с изображением аварийно-опасных ситуаций, не предусмотренным на табличках 7.22.1 – 7.22.4. Такие таблички могут применяться со знаками 1.29 «Аварийно-опасный участок» и 1.30 «Прочие опасности».

Со знаком 1.30 «Прочие опасности» могут применяться таблички, имеющие желтый фон и текст черного цвета. Установку таких табличек согласовывают подразделения ГАИ по территориальности.

С одним знаком, за исключением знака 5.15, применяют не более двух табличек.

5.8.2 Табличка 7.1.1 «Расстояние до объекта» должна применяться с предупреждающими знаками, если расстояние от знака до начала опасного участка меньше или больше расстояний, указанных в 5.2.2, а также с другими знаками, установленными предварительно, за исключением случаев при-

менения с информационно-указательными знаками и знаками сервиса, оговоренными настоящим стандартом.

5.8.3 Табличка 7.1.2 «Расстояние до объекта» должна применяться только с предварительно установленным знаком 2.4, если непосредственно перед перекрестком установлен знак 2.5.

5.8.4 Таблички 7.1.3 и 7.1.4 «Расстояние до объекта» должны применяться с предупреждающими знаками в местах поворота в сторону опасных участков дороги, со знаками 5.1, 5.3, 5.15 и знаками сервиса в местах поворота к указываемым объектам, со знаками 5.16.1 – 5.17.4 в местах, где целесообразно указать расстояние до ближайшего пешеходного перехода, а также с запрещающими знаками 3.1 – 3.8, 3.11.1 – 3.15.2.

5.8.5 Табличка 7.2.1 «Зона действия» должна применяться:

- с предупреждающими знаками 1.12.1 – 1.17, 1.21, 1.23 – 1.27, 1.29, 1.32, 1.33, 1.35 для указания протяженности опасного участка. При этом, если знак устанавливается повторно, то табличка устанавливается под повторным знаком. Если в зоне действия предупреждающего знака расположен обозначенный перекресток, то необходимо повторить предупреждающий знак с табличкой 7.2.1 за перекрестком и указать на табличке новое расстояние;

- с запрещающими знаками 3.16, 3.20.1 – 3.20.3, 3.22, 3.24.1, 3.24.2, 3.26, а также 3.27 – 3.30 (при установке таблички под знаком) для указания зоны действия знака. Зона действия знака, указанная на табличке, не должна превышать зону, предусмотренную 5.4.44;

- с информационно-указательным знаком 5.15, установленным с одной из табличек 7.6.1 – 7.6.18, и со знаком 5.18.1, кроме случая, когда он применен с предупреждающим знаком, если действие знаков не распространяется до ближайшего обозначенного перекрестка, при этом табличка 7.2.1, примененная со знаком 5.15, должна размещаться под табличками 7.6.1 – 7.6.18;

- со знаком 5.16.2 для обозначения зоны пешеходного перехода, протяженность которой превышает 10 м, при этом расстояние, указываемое на табличке, должно соответствовать действительной ширине зоны пешеходного перехода.

5.8.6 Таблички 7.2.2 – 7.2.6 «Зона действия» должны применяться со знаками 3.27 – 3.30:

- табличка 7.2.2 – для указания зоны действия знака (при установке таблички сбоку от знака), если она не распространяется до ближайшего обозначенного перекрестка;

- табличка 7.2.3 – для указания конца действия знака;

- табличка 7.2.4 – для информирования водителей о нахождении их в зоне действия знака;

- таблички 7.2.5 и 7.2.6 – для указания зоны действия знака, справа и (или) слева от него, когда остановка или стоянка запрещается вдоль одной стороны площади, фасада здания и т. п.

При размещении знаков на стойках таблички 7.2.2 – 7.2.4 должны размещаться под знаком. При размещении знаков на консольных опорах или над проезжей частью, обочиной или тротуаром таблички должны размещаться сбоку от знака (справа или слева) таким образом, чтобы знак находился ближе к середине проезжей части.

Табличка 7.2.2 может применяться со знаком 5.16.2 для обозначения зоны пешеходных переходов, протяженность которых превышает 10 м. Табличка размещается справа от знака. Расстояние, указываемое на табличке 7.2.2, должно соответствовать ширине зоны пешеходного перехода.

5.8.7 Таблички 7.3.1 – 7.3.3 должны применяться со знаками 3.2 – 3.9, 3.12.1, 3.12.2, 4.4, 4.7, 5.1 и 5.3, устанавливаемыми непосредственно перед перекрестком для указания направления их действия на пересекаемой дороге.

Применяют таблички 7.3.1 и 7.3.2 со знаком 5.15 для указания расположения стояночной площадки относительно дороги, если она удалена от края проезжей части не более чем на 10 м.

5.8.8 Таблички 7.4.1 – 7.4.8 «Вид транспортного средства» должны применяться для указания вида транспортного средства, на который распространяется действие знака.

5.8.9 Таблички 7.5.1 «Субботные, воскресные и праздничные дни», 7.5.2 «Рабочие дни» и 7.5.3 «Дни недели» должны применяться для указания дней недели, в течение которых действует знак.

Табличка 7.5.4 «Время действия» должна применяться для указания времени суток, в течение которого действует знак.

Таблички 7.5.5 – 7.5.7 «Время действия» должны применяться для указания дней недели и времени суток, в течение которых действует знак.

5.8.10 Таблички 7.6.1 – 7.6.18 «Способ постановки транспортного средства на стоянку» должны применяться со знаком 5.15 для указания способа постановки транспортных средств на околотротуарной стоянке.

Табличка 7.6.1 и 7.6.10 указывает, что все транспортные средства должны быть поставлены на стоянку на проезжей части слева и справа вдоль тротуара. Таблички 7.6.2 – 7.6.9, 7.6.11 – 7.6.18 указывают способ постановки легковых автомобилей и мотоциклов.

5.8.11 Табличка 7.7 «Количество опасных поворотов» должна применяться в соответствии с 5.2.15.

5.8.12 Табличка 7.8 «Платные услуги» может применяться со знаком 5.15 для обозначения стояночных площадок, на которых взимается плата за стоянку.

5.8.13 Табличка 7.9 «Ограничение продолжительности стоянки» должна применяться со знаком 5.15 для указания максимально допустимой продолжительности пребывания транспортных средств на стоянке.

5.8.14 Табличка 7.10 «Место для осмотра автомобилей» должна применяться со знаками 5.15 и 6.11 для обозначения стояночных площадок, на которых имеется эстакада или канава для осмотра.

5.8.15 Табличка 7.11 «Ограничение разрешенной максимальной массы» должна применяться для указания, что действие знака распространяется только на транспортные средства с разрешенной максимальной массой более указанной на табличке.

5.8.16 Табличка 7.12 «Нанесение разметки» должна применяться со знаком 1.23 для предупреждения о выполнении на дороге работ по нанесению дорожной разметки.

5.8.17 Табличка 7.13 «Направление главной дороги» должна применяться со знаками 2.1, 2.4, 2.5 для указания направления главной дороги на перекрестке, где она изменяет свое направление. Изображение на табличке должно повторять реальную конфигурацию пересечения.

При размещении знаков на опорах табличка должна размещаться под знаком. При размещении знаков на консольных опорах или над проезжей частью, обочиной или тротуаром табличка должна размещаться справа от знака.

5.8.18 Табличка 7.14 «Полоса движения» должна применяться для указания полосы, на которую распространяется действие знака, при этом знак должен располагаться над полосой движения.

5.8.19 Табличка 7.15 «Пешеходы – инвалиды по зрению» должна применяться со знаками 1.20, 5.16.1, 5.16.2, а также транспортными светофорами для предупреждения, что пешеходным переходом пользуются инвалиды по зрению.

5.8.20 Табличка 7.16 «Влажное покрытие» может применяться со знаками 1.15, 1.29, 3.20.1, 3.20.3, 3.22, 3.24.1 и 5.18.1 для указания, что действие знака распространяется только на время, когда покрытие проезжей части является влажным.

5.8.21 Табличка 7.17 «Инвалиды» должна применяться со знаком 5.15 для указания того, что стояночная площадка (или ее часть) отведена для стоянки транспортных средств, на которых установлены опознавательные знаки «Инвалид».

5.8.22 Табличка 7.18 «Кроме инвалидов» должна применяться для указания того, что действие знака не распространяется на транспортные средства, на которых установлены опознавательные знаки «Инвалид».

5.8.23 Табличка 7.19 «Класс опасного груза» должна применяться со знаком 3.32 для указания того, что запрещается движение транспортных средств с опасным грузом указанного на табличке номера класса (классов) по ГОСТ 19433.

5.8.24 Табличка 7.20 «Эвакуатор» должна применяться со знаками 3.27 – 3.30 для предупреждения о возможной эвакуации транспортного средства без ведома владельца.

5.8.25 Табличка 7.21 «Скользкая полоса наката» может применяться со знаком 1.23 для предупреждения об изменении коэффициента сцепления по ширине проезжей части при производстве специфических работ (розлив битума не на полную ширину проезжей части, устройство поверхностной обработки по отдельной колее движения и т. п.).

5.8.26 Таблички 7.22.1 – 7.22.4 «Вид опасности» должны применяться со знаком 1.29 для предупреждения о возможном виде ДТП.

5.8.27 Табличка 7.23 «Экстренная помощь» должна применяться со знаком 6.6 для информирования о наличии экстренной связи на дороге.

5.9 Дорожные знаки переменной информации

5.9.1 Для обеспечения безопасности и удобства участникам дорожного движения дорога может быть оснащена техническими средствами организации дорожного движения в виде дорожных знаков переменной информации (далее – ДЗПИ), установленными в соответствии с проектной и технической документацией на их применение.

5.9.2 Дорожные знаки переменной информации могут отображать:

– условное обозначение дорожного знака;

– надпись, информирующую участников дорожного движения об условиях, направлениях и режимах движения по дороге или отображающую дополнительную информацию.

5.9.3 В зависимости от конструкции применяют ДЗПИ:

- одиночные, имеющие одно условное обозначение знака или надпись;
- информационные табло.

5.9.4 Дорожные знаки переменной информации применяют для кратковременного:

– регулирования скорости на участке дороги в случае ухудшения транспортно-эксплуатационного состояния и (или) условий движения, при высокой интенсивности движения и плотности транспортного потока;

– запрещения обгона;

– информирования участников движения об условиях движения и состоянии покрытия дороги (туман, гололедица, влажное покрытие, затор на дороге, ремонтные работы) и (или) направления движения по полосам при многополосной проезжей части, а также на транспортных развязках.

5.9.5 При применении ДЗПИ для регулирования скорости и (или) направления движения по полосам при многополосной проезжей части, а также на транспортных развязках должна разрабатываться единая система управления дорожным движением.

5.9.6 ДЗПИ могут применяться на автомобильных дорогах, включенных в сеть международных дорог, основные и дополнительные маршруты движения транзитного транспорта, на автомобильных дорогах 1 и 2 уровней требований по СТБ 1291 или с интенсивностью движения не менее 6 тыс. авт./сут.

5.9.7 ДЗПИ в первую очередь могут применяться на УКДТП, на участках с периодическим возникновением заторов, а также на участках с потенциальной опасностью возникновения тумана, гололедицы, повышенной скользкости при неблагоприятных метеоусловиях.

5.9.8 На въездах в Республику Беларусь устанавливают информационное табло, содержащее условное изображение знака (1.17, 1.23, 1.27, 1.30, 1.33, 1.34, 3.12.1, или 3.12.2, 3.20.1, или 3.20.3, 3.24.1, или 3.24.2, 4.7), надпись (текстовое поле), данные о температуре воздуха и покрытия.

5.9.9 При отсутствии условий, требующих отображения знака на ДЗПИ, индикация соответствующего условного обозначения должна быть прекращена.

5.9.10 При наличии условий, требующих отображения на ДЗПИ условного обозначения знака в течение более чем 5 сут, устанавливают постоянный или временный дорожный знак в соответствии с требованиями настоящего стандарта.

5.9.11 Управление информацией на ДЗПИ может осуществляться в автоматическом и (или) ручном режиме.

5.9.12 Ручное управление ДЗПИ осуществляется при помощи программного обеспечения из диспетчерского пункта организации, обслуживающей данный участок дороги.

5.9.13 Автоматическое управление ДЗПИ осуществляется при согласованной работе с другим оборудованием: дорожными измерительными станциями (при удалении ДЗПИ от станции не более 30 км), устройствами по сбору информации об интенсивности движения и составе транспортного потока, видеокамерами слежения за дорожной обстановкой и другими устройствами, обеспечивающими систему необходимой информацией.

5.9.14 При совместной работе ДЗПИ и дорожной измерительной станции на ДЗПИ в автоматическом режиме должно отображаться:

- изображение знака 1.33 и (или) надпись «СКОЛЬЗКО» («СЛІЗКА») – при наступлении гололедицы;
- изображение знака 1.30 и (или) надпись «ВНИМАНИЕ» («УВАГА») – при осадках и тумане;
- изображение знака 1.27 и (или) надпись «ВЕТЕР» («ВЕЦЕР») – при скорости ветра более 9 м/с.

5.9.15 При сочетании нескольких неблагоприятных условий и совместной работе ДЗПИ и дорожной измерительной станции в автоматическом режиме должна осуществляться попеременная смена изображения знака и (или) надписи.

6 Правила применения дорожной разметки

6.1 Общие требования

6.1.1 Номера и изображение дорожной разметки (разметки) приведены в приложении Б.

6.1.2 Примеры применения разметки на характерных участках автомобильных дорог и улиц, искусственных сооружениях и элементах обустройства дорог приведены в приложении В.

6.1.3 При разметке дорог ширина полосы движения должна приниматься с учетом категорий дорог согласно требованиям ТКП 45-3.03-19, [2] – [4].

На дорогах, элементы поперечного профиля которых не соответствуют требованиям строительных норм и правил, ширина размечаемой полосы движения должна быть:

– не менее 3,25 м для дорог категорий I-а, I-б, II, III и не менее 3,00 м для других дорог по ТКП 45-3.03-19;

– не менее 3,25 м для улиц и дорог категорий М, А и I-в и не менее 3,00 м для других дорог и улиц по [4].

В населенных пунктах допускается уменьшение ширины полосы, предназначенной для движения легковых автомобилей и обозначенной знаком 4.4, до 2,75 м.

6.1.4 На цементобетонных покрытиях при попадании продольной линии разметки, разделяющей потоки попутного направления, на продольный шов допускается ее нанесение рядом со швом с левой стороны по ходу движения, а разделяющей потоки встречного направления – с любой стороны на расстоянии не более 0,10 м от шва.

6.1.5 Разметка может применяться как самостоятельно, так и в сочетании с дорожными знаками и светофорами.

6.2 Горизонтальная разметка

6.2.1 Номера, форма, цвет, назначение и общие технические требования горизонтальной разметки должны соответствовать требованиям СТБ 1231. Допускается применение разметки со структурированной поверхностью.

Примечание – Под структурированной поверхностью предполагается конструкция разметки, повышающая ее световозвращающую способность и (или) создание «шумового» эффекта при наезде на нее колеса автомобиля (каплевидная или бугристая поверхность, наличие разрывов в линии и т. п.).

6.2.2 Горизонтальная разметка применяется на улицах и дорогах, имеющих проезжую часть шириной 6 м и более при интенсивности движения 1000 авт./сут и более, а также на дорогах с регулярным движением маршрутных транспортных средств. Разметка может наноситься на других улицах, дорогах и прилегающих территориях, когда это необходимо для требуемого уровня организации движения и обеспечения его безопасности.

6.2.3 Разметка 1.1 должна применяться в следующих случаях:

а) для разделения транспортных потоков противоположных направлений (осевая линия) на дорогах, имеющих две или три полосы для движения в обоих направлениях:

– на участках дорог с необеспеченной видимостью встречного автомобиля (таблица 4), где зоны с видимостью менее допустимой* (А и А₁) перекрывают друг друга (участок В) (рисунки В.4 и В.5);

– перед перекрестками, на которых видимость пересекающихся направлений в «треугольнике видимости» не соответствует требованиям 5.3.7, и при интенсивности движения по пересекающей дороге 50 авт./сут и более – не менее чем за 20 (40) м** от разметки 1.12, 1.13 или края пересекающей проезжей части (рисунки В.8, В.9, В.14);

– перед железнодорожными переездами от ближнего рельса до разметки 1.12 (рисунок В.10);

– в местах, где запрещен обгон всем транспортным средствам. В случаях, когда обгон запрещен на кривых в плане, а также на примыкающих к ним участках с переменным радиусом, на дорогах, имеющих две полосы, разметка должна наноситься так, чтобы было выдержано отношение ширины внутренней полосы к внешней в соответствии с таблицей 6. На дорогах, имеющих три полосы, данное отношение сохраняется для крайних полос, а средняя полоса в этом случае должна использоваться как разделительная;

* На участке дороги с ограниченной видимостью могут быть две зоны, одна из которых наблюдается при движении в одном направлении, а другая – при движении в другом направлении.

** Здесь и далее первое число используется для разметки на дорогах с допускаемой скоростью движения 60 км/ч и менее, второе число (в скобках) – более 60 км/ч.

– перед препятствием (опора путепровода, островок безопасности, бордюр и т. п.), находящимся ближе 0,30 м от границы полосы движения либо сужающим полосу, а также при уменьшении числа полос в данном направлении с наклоном к оси не более 1:20 (1:50) (переходная линия). Перед переходной линией должна наноситься разметка 1.1 параллельно оси проезжей части на расстоянии 20 (40) м от начала отклонения (рисунок В.11);

– перед пешеходными переходами и пересечениями с велосипедными дорожками (рисунки В.8 и В.14);

– на участках дорог с полосой для маршрутных транспортных средств, движущихся навстречу общему потоку транспортных средств;

б) для обозначения границ полос движения при их числе две или более для одного направления движения:

– перед перекрестками, пешеходными переходами и железнодорожными переездами не менее чем за 20 (40) м от разметки 1.12 или 1.13, а при ее отсутствии – от ближайшей границы обозначенного перекрестка или пешеходного перехода (рисунки В.9, В.10);

– при необходимости выделить на проезжей части полосу для маршрутных транспортных средств (рисунок В.17);

Таблица 6

Радиусы кривых в плане	Отношение ширины внутренней полосы проезжей части к ширине внешней полосы на закруглениях в плане
500	1,0
400	1,01
200	1,02
100	1,04
80	1,05
70	1,06
60	1,07
50	1,08
40	1,10
30	1,20
20	1,30
10	1,40

в) для обозначения границ участков проезжей части, на которые въезд запрещен (островки безопасности, остановочные площадки и т. п.) (рисунок В.12);

г) для обозначения границ стояночных мест транспортных средств (рисунок В.13). При этом минимальные размеры одного стояночного места при последовательном размещении автомобилей вдоль края проезжей части должны быть: $(H + 0,5 \text{ м}) \times (L + 2 \text{ м})$, при параллельном размещении автомобилей по отношению друг к другу – $(H + 1,0 \text{ м}) \times L$, где H – ширина транспортного средства, L – длина транспортного средства, м.

При организации стоянок транспортных средств под углом к проезжей части границы стояночных мест рассчитываются в зависимости от габаритов транспорта и углов парковки.

6.2.4 Разметка 1.2 (краевая линия) должна применяться вне населенных пунктов для обозначения края проезжей части на всем протяжении (независимо от категории) дорог, включенных в международную сеть [5], а также дорог 1 – 3 уровней требований в соответствии с СТБ 1291.

На других дорогах вне населенных пунктов разметка 1.2 применяется:

– на участках дорог согласно 5.2.14 – 5.2.16, 6.2.13 и подходах к ним (начало и конец разметки совпадает со створами установленных знаков 1.11.1 – 1.14);

– на пересечениях и примыканиях дорог в одном уровне и подходах к ним на расстоянии от 100 до 150 м от начала полосы отгона, а в случае ее отсутствия – от ближайшей границы перекрестка;

– на транспортных развязках в разных уровнях, включая переходно-скоростные полосы и подходы к ним, на расстоянии от 100 до 150 м от начала полосы отгона, а в случае ее отсутствия – от ближайшей границы перекрестка;

– в местах установки ограждений первой группы и подходов к ним на расстоянии от 100 до 150 м от их начала;

– в местах размещения остановочных пунктов маршрутных транспортных средств, включая переходо-скоростные полосы и подходы к ним, на расстоянии от 100 до 150 м от начала полосы отгона, а в случае ее отсутствия – от ближайшей границы посадочной площадки;

– на УКДТП и подходах к ним на расстоянии от 100 до 150 м от начала участка концентрации.

В населенных пунктах разметку 1.2 применяют для обозначения края проезжей части на магистральных улицах по [4] при отсутствии на границе проезжей части бордюрного камня.

Разметка 1.2 желтого цвета может применяться для обозначения левого края проезжей части на дорогах I-а, I-б и I-в категорий по ТКП 45-3.03-19, на улицах с разделительной полосой при отсутствии на ее границе бордюрного камня, а также для обозначения границ разделительной зоны.

6.2.5 Разметка 1.3 должна применяться для разделения транспортных потоков противоположных направлений на дорогах без разделительной полосы как конструктивного элемента при четырех и более полосах для движения в обоих направлениях (рисунки В.9, В.10).

6.2.6 Разметка 1.4 должна применяться на участках проезжей части и других элементах дорог, где запрещена остановка транспортных средств, и может применяться совместно со знаком 3.27 или без него.

Разметку следует наносить на расстоянии не более 0,30 м от края проезжей части или по верху бордюра (рисунок В.13).

6.2.7 Разметка 1.5 должна применяться:

– для разделения транспортных потоков противоположных направлений на дорогах, имеющих две или три полосы для движения в обоих направлениях (рисунки В.4 – В.8, В.10, В.11, В.13, В.14, В.16, В.18), кроме случаев, указанных в 6.2.3 и 6.2.13;

– для обозначения границ полос движения при их числе две или более для одного направления движения (рисунки В.9, В.10, В.11, В.14, В.15 – В.17), кроме случаев, указанных в 6.2.3 и 6.2.13;

– на участках дорог с необеспеченной видимостью (таблица 4), где зоны с видимостью менее допустимой (А и А₁) не доходят до вершины кривой (участок В) (рисунки В.5 и В.7).

6.2.8 Разметка 1.6 должна применяться для обозначения приближения (линия приближения) к разметке 1.1 или 1.11, разделяющей транспортные потоки противоположных (рисунки В.4 – В.8, В.10, В.11) или попутных (рисунки В.9, В.10, В.14) направлений, и наноситься на расстоянии не менее 50 (100) м перед ними.

6.2.9 Разметка 1.7 должна применяться для обозначения полос движения в пределах перекрестка в случаях, когда необходимо показать границу полосы движения по траектории движения транспортных средств (рисунки В.8, В.9, В.14, В.17).

6.2.10 Разметка 1.8 должна применяться для обозначения границы между полосой разгона, торможения, дополнительной полосой и основной полосой проезжей части дороги (на перекрестках, пересечениях дорог в разных уровнях, в зоне остановочных пунктов маршрутных транспортных средств (рисунки В.15 и В.18) и на прочих объектах. При этом ширина разметки должна быть 0,3 м для автомобильных дорог I-а, I-б и I-в категорий по ТКП 45-3.03-19 и улиц категорий М и А по [4] и 0,2 м – на автомобильных дорогах и улицах других категорий.

6.2.11 Разметка 1.9 (реверсивная линия) должна применяться для:

– обозначения границ полос на проезжей части, предназначенных для реверсивного движения (рисунок В.16);

– разделения транспортных потоков противоположных направлений на участках дорог, где используется реверсивное регулирование (при включенных реверсивных светофорах).

6.2.12 Разметка 1.10 должна применяться на участках проезжей части и других элементах дорог, где запрещена стоянка транспортных средств, и может применяться совместно со знаком 3.28 или без него (рисунок В.13). Разметку следует наносить на расстоянии не более 0,30 м от края проезжей части или по верху бордюра.

6.2.13 Разметка 1.11 должна применяться для разделения транспортных потоков противоположных или попутных направлений при необходимости запрещения перестроения транспортных средств из одной полосы в другую.

Разметка 1.11, применяемая для разделения транспортных потоков противоположных направлений, должна наноситься на участках проезжей части дорог с ограниченной видимостью, в том числе на подъемах и спусках. Разметка 1.11 в таких местах сплошной линией должна быть обращена в сторону полосы, из которой необходимо запретить выезд на полосу встречного движения (рисунки В.4 – В.7).

Допускается применять разметку 1.11 для разделения транспортных потоков противоположных направлений за обозначенными пешеходными переходами, пересечениями с велосипедной дорожкой, перекрестками при интенсивности движения менее 3000 ед./сут* на расстоянии не менее 20 (40) м от них, а также за железнодорожными переездами на расстоянии 100 м от разметки 1.12, при этом разметка 1.11 сплошной линией должна быть обращена в сторону полосы, по которой движение осуществляется в сторону указанных участков дорог (рисунок В.10).

Разметка 1.11, применяемая для разделения транспортных потоков попутных направлений, должна наноситься:

- на участках подъёмов, где в сторону подъёма движение осуществляется по двум полосам, на расстоянии не менее 50 м от вершины подъёма и 30 м за ней. В этом случае разметка 1.11 сплошной линией должна быть обращена в сторону крайней правой полосы;

- на многополосных участках дорог для запрещения перестроения в крайнюю левую полосу, по которой организовано движение транспортных средств с повышенным пределом скорости.

6.2.14 В других случаях, когда необходимо исключить возможность перестроения на соседнюю правую или левую полосу движения, выделить участки в разметке 1.1 – 1.3 для обозначения мест перестроения или разворота транспортных средств, для обозначения мест въезда на прилегающую территорию и выезда из нее (рисунки В.10, В.13, В.14, В.17).

Длина штриха и промежутка между штрихами разметки 1.11 должна быть такой же, как у предыдущей ей линии приближения 1.6, а при ее отсутствии может быть уменьшена до 0,90 и 0,30 м.

6.2.15 Разметка 1.12 «Стоп-линия» должна применяться перед перекрестками при наличии знака 2.5 «Движение без остановки запрещено», в местах, где движение регулируется светофором, и перед железнодорожными переездами (рисунки В.8 – В.10, В.17).

В местах, где движение регулируется светофором, «Стоп-линию» следует наносить с учетом обеспечения видимости сигналов светофора водителями остановившихся транспортных средств. При этом расстояние от «Стоп-линии» до границы пересекающей проезжей части или пешеходного перехода не должно быть менее 10 м при расположении светофоров над проезжей частью и 3 м – сбоку от проезжей части.

Допускается уменьшать указанные расстояния до 5 и 1 м при наличии светофора типа 3.

На железнодорожных переездах «Стоп-линию» следует наносить на расстоянии не менее 5 м от шлагбаума или светофора, а при их отсутствии – на расстоянии не менее 10 м от ближнего рельса (рисунок В.10).

6.2.16 Разметка 1.13 применяется совместно с разметкой 1.20 перед перекрестками для обозначения места остановки транспортных средств при наличии знака 2.4 (рисунок В.14).

6.2.17 Разметку 1.12 и 1.13 допускается наносить как сразу по всей ширине проезжей части данного направления движения, так и отдельно по каждой полосе движения (рисунки В.8, В.14).

Разметку 1.12 и 1.13 следует наносить под прямым углом к оси полосы движения, возможно ближе к пересекающей проезжей части (разметку 1.12 – не менее 1 м перед ней или перед пешеходным переходом).

6.2.18 Разметка 1.14.1 – 1.14.3 должна применяться для обозначения зон, выделенных для пересечения проезжей части пешеходами.

Ширина размечаемого пешеходного перехода устанавливается с учетом интенсивности пешеходного движения из расчета 1 м на каждые 500 пешеходов в час, но не менее 3 м.

Разметка 1.14.1 и 1.14.2 должна применяться на пешеходных переходах, не оборудованных дорожными светофорами. Разметка 1.14.2 применяется для обозначения пешеходного перехода в местах повышенной опасности (возле дошкольных учреждений, школ и т. п.), при установке в зоне перехода искусственной неровности, разметка 1.14.1 – во всех остальных случаях.

Линии разметки 1.14.1 и 1.14.2 должны наноситься параллельно оси проезжей части (рисунок В.8).

Разметка 1.14.3 должна применяться на пешеходных переходах, оборудованных дорожными светофорами.

Допускается применение разметки 1.14.1 и 1.14.2 на оборудованных дорожными светофорами пешеходных переходах, расположенных на участках дорог с разрешенной скоростью движения транспортных средств более 60 км/ч или на участках концентрации ДТП с участием пешеходов.

* Здесь и далее размерность ед./сут (ед./ч) применяется к интенсивности, измеряемой в приведенных транспортных единицах, коэффициент приведения принимается согласно ТКП 45-3.03-19 и [4].

6.2.19 Разметка 1.15 должна применяться для обозначения зоны пересечения велосипедной дорожки и дорожки для всадников с проезжей частью (рисунок В.14).

Расстояние между двумя рядами прямоугольников, образующих разметку 1.15, должно быть равно ширине велосипедной дорожки.

6.2.20 Разметка 1.16.1 – 1.16.3 применяется для обозначения направляющих островков, при этом разметку 1.16.1 следует применять в местах разделения транспортных потоков противоположных направлений, разметку 1.16.2 – в местах разделения транспортных потоков одного направления (рисунок В.15) и разметку 1.16.3 – в местах слияния транспортных потоков (рисунок В.14). На островках, имеющих большую площадь, разметку 1.16.1 – 1.16.3 допускается выполнять в соответствии с рисунком В.12. Количество линий в пределах островка не должно быть меньше трех.

6.2.21 Разметка 1.17.1 применяется в населенных пунктах для обозначения остановочных пунктов маршрутных автобусов, троллейбусов, подвижного состава, обслуживающего экспресс-маршруты. Начало разметки 1.17.1 должно совпадать с местом установки знаков 5.12.1 (первого знака 5.14.1), конец – с местом установки знаков 5.12.2 (второго знака 5.14.1).

Разметка 1.17.2 должна применяться в населенных пунктах для обозначения границ зоны остановочного пункта трамвая. Разметка наносится на все полосы проезжей части попутного с трамваем направления движения рельсовых транспортных средств. Начало зоны остановочного пункта должно совпадать с местом установки знаков 5.13.1, конец зоны – с местом установки знаков 5.13.2 (рисунок В.19).

6.2.22 Разметка 1.18.1 – 1.18.8 должна применяться для указания разрешенных на перекрестке (съездах транспортной развязки, кольцевых пересечениях, разветвлениях дорог и т. п.) направлений движения по полосам (рисунки В.9, В.14, В.15, В.17). При этом должно последовательно наноситься 2 (3) или более стрел с расстоянием между ними от 20 до 30 м (таблица 7).

Таблица 7

Скорость движения, км/ч	Число стрел	Расстояние между стрелами, м
< 40	2	20
40 – 60	2 – 3	20
> 60	3 – 5	30

Примечание – Если указанное количество стрел невозможно нанести из-за малого протяжения полосы или по другим причинам, количество стрел допускается уменьшать.

Основание стрелы, ближайшей к перекрестку, должно быть на уровне начала разметки 1.1, разделяющей потоки попутных направлений движения.

Разметка с изображением тупика может наноситься перед пересечениями дорог с проезжими частями, разделенными бульваром либо широкой разделительной полосой, когда поворот на ближайшую проезжую часть запрещен.

6.2.23 Разметка 1.19 должна наноситься вне населенных пунктов в местах, где уменьшается число полос движения в данном направлении (рисунки В.4, В.6, В.10, В.11). Рекомендуемое число стрел – 2, расстояние между стрелами – от 90 до 100 м.

Допускается применение разметки 1.19 (2 – 3 стрелы) в сочетании с разметкой 1.6 вне населенных пунктов для обозначения приближения к линиям 1.1 и 1.11 на выпуклых кривых в продольном профиле с видимостью встречного автомобиля менее приведенных в таблице 4.

В населенных пунктах допускается применять разметку 1.19 в местах, где уменьшается число полос движения в данном направлении. Рекомендуемое число стрел – 2, расстояние между стрелами – от 15 до 30 м.

6.2.24 Разметка 1.20 должна применяться для обозначения приближения к разметке 1.13 и наноситься на каждой полосе движения (рисунок В.14).

Расстояние между основанием треугольника разметки 1.20 и разметкой 1.13 должно приниматься в соответствии с таблицей 8 (рисунок В.14).

Таблица 8

Скорость движения, км/ч	< 40	40 – 60	> 60
Расстояние, м	2 – 10	10 – 20	25

6.2.25 Разметка 1.21 применяется в сочетании с разметкой 1.12, если установлен знак 2.5 «Движение без остановки запрещено», и наносится на каждой полосе движения. Расстояние между разметкой 1.21 и 1.12 должно составлять от 2 до 10 м (от 10 до 25 м) (рисунок В.8).

6.2.26 Разметка 1.22 применяется в сочетании с разметкой 1.18.1 – 1.18.8 для обозначения номера магистральной или республиканской дороги перед перекрестками (съездами транспортных развязок, кольцевыми пересечениями и разветвлениями дорог и т. п.). Разметка 1.22 должна наноситься посередине полосы движения на расстоянии 1 – 5 м от разметки 1.18.1 – 1.18.8.

Разметка 1.22 может применяться самостоятельно (без разметки 1.18.1) на перегонах дорог в створах установки знаков 5.29.1.

6.2.27 Разметка 1.23 должна наноситься на полосы, обозначенные знаком 5.9.1 и предназначенные для движения только маршрутных транспортных средств (рисунок В.17).

Разметку 1.23 допускается наносить на полосы торможения на остановочных пунктах маршрутных транспортных средств (рисунок В.18).

Разметка 1.23 должна наноситься по оси полосы движения основанием в сторону движущихся по ней транспортных средств. В начале полосы на расстоянии 10 м от границы пересечения проезжих частей наносится первая разметка, а через 20 м – вторая.

Разметку 1.23 следует повторять после остановочного пункта маршрутных транспортных средств, расположенного далее 50 м от перекрестка.

На перегоне длиной более 200 м разметку 1.23 следует повторять через 200 м. В зависимости от конкретных условий данное расстояние может быть изменено.

В населенных пунктах разметку 1.23 допускается наносить в заездных карманах остановочных пунктов маршрутных транспортных средств, при этом основание разметки должно располагаться у начала площадки для посадки пассажиров.

6.2.28 В населенных пунктах разметка 1.24.1, 1.24.2 и 1.24.3 должна дублировать соответствующие знаки на дорогах категорий М, А по [4]. На дорогах и улицах других категорий по ТКП 45-3.03-19 и [4] разметка 1.24.1, 1.24.2 и 1.24.3 может наноситься перед участками концентрации ДТП и в других случаях при соответствующем обосновании.

Разметка 1.24.1, 1.24.2 и (или) 1.24.3, дублирующая на проезжей части дороги изображения знаков 1.20 «Пешеходный переход», 1.21 «Дети» и 3.24.1 «Ограничение максимальной скорости», наносится на полосах движения в прямом и обратном направлениях. На дорогах, имеющих две полосы для движения в обоих направлениях, разметка 1.24.1, 1.24.2 и (или) 1.24.3 наносится на каждой полосе. При этом ось изображения знака должна совпадать с осью полосы движения. На дорогах, имеющих четыре или шесть полос для движения в обоих направлениях, разметка 1.24.1, 1.24.2 и (или) 1.24.3 наносится посередине проезжей части прямого и обратного направления движения так, чтобы ось изображения знака совпадала с осью проезжей части попутного направления.

Разметку 1.24.1 и 1.24.3 применяют для предупреждения водителей о возможности появления пешеходов по маршруту следования и наносят на дорожное покрытие в сечении знака 1.20 и 3.24.1 (при его наличии), а также перед пешеходным переходом вне населенных пунктов на расстоянии от 50 до 100 м и в населенных пунктах – на расстоянии от 20 до 50 м.

Разметку 1.24.2 и 1.24.3 применяют для предупреждения водителей о возможности появления детей на участках дорог, проходящих вблизи территории детских учреждений (школ, оздоровительных лагерей и т. п.), и наносят на дорожное покрытие в сечении знаков 1.21 и 3.24.1 (при его наличии).

Расстояние между изображениями разметки 1.24.1 – 1.24.3, наносимыми на проезжую часть последовательно, должно быть не более 1 м.

Допускается наносить на проезжую часть велосипедные или пешеходные дорожки, стояночные площадки изображения или символы других дорожных знаков, способствующие лучшей ориентации участников движения и не вводящие каких-либо ограничений.

6.2.29 Разметку 1.25 применяют для обозначения приближения к искусственной неровности, устроенной в соответствии с СТБ 1538.

Разметку 1.25 наносят с двух сторон по всей ширине проезжей части на расстоянии не более 5 м перед подъездом к искусственной неровности.

6.2.30 Разметку 1.26 применяют для обозначения искусственной неровности, устроенной в соответствии с СТБ 1538.

6.3 Вертикальная разметка

6.3.1 Номера, форма, цвет, размеры, назначение и общие технические требования к вертикальной разметке должны соответствовать требованиям СТБ 1231.

6.3.2 Разметка 2.1.1 – 2.1.3 должна применяться для обозначения вертикальных элементов дорожных сооружений, расположенных в пределах обочины или находящихся на расстоянии менее 1,00 м от края проезжей части при наличии тротуара или разделительной полосы, а также в других случаях, когда эти элементы представляют опасность для движущихся транспортных средств (рисунки В.20 – В.23).

При большой ширине вертикальной поверхности допускается размечать только ближайший к проезжей части край на ширину 0,50 м, а при большой высоте – на высоту 2,00 м (рисунок В.23).

Сигнальные щитки с разметкой 2.1.1 – 2.1.3 должны быть установлены на опорах знаков 4.2.1 – 4.2.3 (рисунок В.25). На УКДТП, а также в иных случаях при соответствующем обосновании может быть применена разметка с полосами белого и красного цветов. Допускается установка щитков с разметкой 2.1.2 – 2.1.3 для обозначения начальных элементов ограждений первой и второй группы.

6.3.3 Разметка 2.2 должна применяться для обозначения нижнего края мостов и путепроводов при расстоянии от него до покрытия дороги менее 5,00 м. Разметку наносят над серединой каждой полосы, по которой осуществляется движение в сторону дорожного сооружения (рисунки В.20 – В.22).

6.3.4 Если разметку 2.1.1 – 2.2 невозможно нанести непосредственно на поверхность дорожных сооружений, она должна выполняться на сигнальных щитках, прикрепляемых к этим сооружениям или устанавливаемых непосредственно перед ними. Размеры сигнальных щитков с разметкой 2.1.1 – 2.2 должны соответствовать требованиям СТБ 1231.

6.3.5 Разметка 2.3 должна применяться для обозначения круглых тумб в случаях, когда они располагаются на разделительных полосах или островках безопасности (рисунок В.24).

6.3.6 Разметка 2.4.1 – 2.4.2 должна применяться для обозначения расположенных в пределах дорожного полотна сигнальных столбиков, в том числе укороченных (устанавливаемых на элементы ограждений), надолб, опор тросовых ограждений и т. п. (рисунок В.24).

Нижний край черной полосы разметки 2.4.1 – 2.4.2 должен быть обращен в сторону проезжей части.

Разметка 2.4.3 должна применяться для обозначения сигнальных щитков, установленных на ограждениях первой группы. Нижний край линий разметки 2.4.3 должен быть обращен в сторону проезжей части.

6.3.7 Разметка 2.5 должна применяться для обозначения боковых поверхностей начальных и конечных участков дорожных ограждений (на протяжении не менее 12 м) (рисунок В.24).

6.3.8 Разметка 2.6 должна применяться для обозначения бордюра на опасных участках (остановочные пункты маршрутных транспортных средств, участки концентрации ДТП и т. п.) и возвышающихся элементов островков безопасности (рисунки В.23, В.24).

Размеры элементов разметки 2.6 черного и белого цветов следует принимать для:

- бордюров в населенных пунктах – 0,50 и 1,00 м;
- бордюров вне населенных пунктов – 1,00 и 2,00 м;
- элементов островков безопасности – 0,20 и 0,40 м.

7 Правила применения дорожных ограждений

7.1 Общие положения

7.1.1 Дорожные ограждения подразделяют на три группы: транспортные, пешеходные и специальные (защитные).

7.1.2 Ограждения первой группы (транспортные) предназначены для предотвращения непреднамеренных съездов транспортных средств с земляного полотна дороги, проезжей части мостов, путепроводов, эстакад, въезда на полосы встречного движения, а также наездов на массивные препятствия и сооружения, расположенные возле дороги.

Ограждения первой группы в зависимости от конструктивного исполнения разделяются на типы:

- металлические односторонние;
- металлические двусторонние;
- тросовые;
- парапетные (железобетонные).

7.1.3 Ограждения второй группы (пешеходные) предназначены для организации упорядоченного движения пешеходов и обеспечения их безопасности. В зависимости от конструктивного исполнения разделяются на:

- удерживающие (для удержания пешеходов от падения при движении их по тротуарам, расположенным на мостах, путепроводах, эстакадах или высокой насыпи);
- ограничивающие (для организации упорядоченного движения пешеходов).

7.1.4 Ограждения третьей группы предназначены для предотвращения выхода на проезжую часть животных.

7.1.5 Окраску дорожных ограждений и установку световозвращающих элементов на них производят согласно требованиям СТБ 1231.

7.2 Дорожные ограждения первой группы

7.2.1 Дорожные ограждения первой группы должны соответствовать требованиям к величине степени энергоемкости (степени удержания) согласно таблице 9, прогибу согласно 7.2.8, 7.2.11, 7.2.14 и 7.2.15, рабочей ширине согласно 7.2.8, 7.2.9, 7.2.12 и 7.2.13, минимальной высоте согласно 7.2.16, чертежам металлических детализированных конструкций и проектам, утвержденным в установленном порядке.

Таблица 9 – Степень удержания дорожных ограждений первой группы

Обозначение степени удержания	СУ1	СУ2	СУ3	СУ4	СУ5	СУ6	СУ7	СУ8	СУ9	СУ10
Значение степени, кДж, не менее	126,6	190	250	287,5	350	400	462,1	500	572,0	600

7.2.2 Выбор мест установки дорожных ограждений первой группы и требуемой степени удержания следует выполнять для:

- автомобильных дорог вне населенных пунктов – согласно 7.2.3;
- мостовых сооружений (мостов, путепроводов, эстакад) на автомобильных дорогах – согласно 7.2.4;
- улиц и проездов населенных пунктов – согласно 7.2.5;
- мостовых сооружений на улицах населенных пунктов – согласно 7.2.6.

7.2.3 Сложность дорожных условий и места установки дорожных ограждений первой группы на автомобильных дорогах определяются по таблицам 10, 11, требуемые степени удержания – по таблице 12.

Таблица 10 – Определение сложности дорожных условий на автомобильных дорогах вне населенных пунктов

Сложность дорожных условий	Места установки дорожных ограждений первой группы
1-а	<p>На разделительной полосе шириной менее 5,0 м, расположенной в одном уровне с проезжей частью, на которой отсутствуют массивные препятствия*.</p> <p>На обочинах автомобильных дорог, проходящих вдоль болот, водных потоков или водоемов глубиной более 2,0 м и оврагов, находящихся на расстоянии от 15,0 до 25 м от края проезжей части.</p> <p>На обочинах автомобильных дорог, проложенных вдоль железнодорожных путей на расстоянии от 15,0 до 25 м от края проезжей части автомобильных дорог, кроме участков, расположенных выше уровня проезжей части дорог более 0,5 м.</p> <p>На обочинах и разделительной полосе дорог, проходящих на подходах к мостовым сооружениям при высоте насыпи менее указанной в таблице 11, на автомобильных дорогах, по геометрическим параметрам соответствующих V – VI-а (VI-б), II – IV, I-а – I-в категорий по ТКП 45-3.03-19, протяженностью 12, 18 и 24 м без учета начальных и конечных участков.</p> <p>На обочинах дорог, проходящих на насыпи с откосами круче 1:3 при условиях, указанных в таблице 11.</p> <p>На проезжей части двух- и трехполосных дорог в разных направлениях для разделения транспортных потоков встречных направлений на УЖДТП</p>

Окончание таблицы 10

Сложность дорожных условий	Места установки дорожных ограждений первой группы
2-а	<p>На разделительной полосе шириной менее 5,0 м, на которой отсутствуют массивные препятствия, если интенсивность движения автомобилей, имеющих разрешенную максимальную массу не менее 30,0 т, составляет не менее 1000 авт./сут*.</p> <p>На обочинах дорог, расположенных на участках с насыпью, высотой 5 м и более.</p> <p>На обочинах дорог, расположенных на склоне местности круче 1:3.</p> <p>На обочинах дорог, проложенных вдоль болот, водных потоков или водоемов глубиной более 2,0 м и оврагов, находящихся на расстоянии менее 15,0 м от края проезжей части.</p> <p>На обочинах автомобильных дорог, проложенных вдоль железнодорожных путей на расстоянии менее 15,0 м от края проезжей части автомобильных дорог, кроме участков, расположенных выше уровня проезжей части дорог более 0,5 м.</p> <p>На разделительной полосе и обочинах дорог, на которых массивные препятствия (консольные и рамные опоры информационно-указательных знаков, опоры освещения и связи, деревья диаметром более 0,1 м и т. п.) расположены на расстоянии 4,0 м и менее от кромки проезжей части и на которых имеются одностоечные или двустоечные опоры путепроводов сечением менее 1,0 м независимо от их расстояния до кромки проезжей части.</p>
* В ширину разделительных полос включается ширина укрепительных полос.	

Таблица 11 – Условия отнесения участков автомобильных дорог вне населенных пунктов по сложности дорожных условий к группе 1-а

Участки автомобильных дорог вне населенных пунктов	Продольный уклон дороги, ‰	Минимальная высота насыпи, м, при перспективной* интенсивности движения, авт./сут, не менее	
		100**	2000
Прямолинейные и с кривыми в плане радиусом более 600 м. С внутренней стороны кривой в плане радиусом менее 600 м на спуске и после него на участке длиной 100 м	До 40	4,0	3,0
Прямолинейные и с кривыми в плане радиусом более 600 м. С внутренней стороны кривой в плане радиусом менее 600 м на спуске и после него на участке длиной 100 м	40 и более	3,5	2,5
С внешней стороны кривой в плане радиусом менее 600 м на спуске и после него на участке длиной 100 м	До 40		
На вогнутой кривой в продольном профиле, сопрягающей участки с абсолютным значением алгебраической разности встречных уклонов 50 ‰ и более	–		
С внешней стороны кривой в плане радиусом менее 600 м на спуске и после него на участке 100 м	40 и более	3,0	2,0
<p>* Перспективная интенсивность движения на пятилетний период.</p> <p>** При наличии на дороге движения маршрутных транспортных средств ограждения устанавливаются аналогично условиям, соответствующим интенсивности движения 2000 авт./сут и более.</p>			

Таблица 12 – Степень удержания ограждений на автомобильных дорогах вне населенных пунктов

Участки автомобильных дорог	Продольный уклон дороги, ‰	Сложность дорожных условий	Геометрические параметры дороги, соответствующие категориям по ТКП 45.3.03-19					
			I-а, I-б, I-в		II	III	IV	V-VI-а (VI-б)
			6 полос и более	4 полосы	2 – 3 полосы	2 полосы (1 полоса)		
			Степень удержания					
Обочины прямолинейных участков дорог и с кривыми в плане радиусом более 600 м	До 40	1-а	СУ4	СУ3	СУ2		СУ1	
		2-а	СУ5	СУ4	СУ3		СУ2	
Обочина с внутренней стороны кривой в плане радиусом менее 600 м на спуске и после него на участке длиной 100 м	40 и более	1-а	СУ5	СУ4	СУ3	СУ2	СУ1	
		2-а	СУ6	СУ5	СУ4	СУ3	СУ2	
Обочина с внешней стороны кривой в плане радиусом менее 600 м на спуске и после него на участке длиной 100 м	До 40	1-а	СУ5	СУ4	СУ3	СУ2	СУ1	
		2-а	СУ6	СУ5	СУ4	СУ3	СУ2	
Обочина с внешней стороны кривой в плане радиусом менее 600 м на спуске и после него на участке длиной 100 м	40 и более	1-а	СУ6	СУ5	СУ4	СУ3	СУ2	
		2-а	СУ7	СУ6	СУ5	СУ4	СУ3	
Обочины на вогнутой кривой в продольном профиле, сопрягающей участки с абсолютным значением алгебраической разности встречных уклонов 50‰ и более	–	1-а	СУ5	СУ4	СУ3	СУ2	СУ1	
		2-а	СУ6	СУ5	СУ4	СУ3	СУ2	
Разделительная полоса	–	1-а	СУ5	СУ4	–			
		2-а	СУ6	СУ5				

Примечание – Степень удержания ограждения, устанавливаемого на проезжей части двух- и трехполосных дорог в разных направлениях движения для разделения транспортных потоков встречных направлений, – не менее СУ1.

7.2.4 Сложность дорожных условий и места установки дорожных ограждений первой группы на мостовых сооружениях автомобильных дорог вне населенных пунктов определяются по таблице 13, требуемые степени удержания – по таблице 14.

Таблица 13 – Определение сложности дорожных условий на мостовых сооружениях автомобильных дорог вне населенных пунктов

Категория дороги ТКП 45-3.03-19	Сложность дорожных условий					
	1-ам		2-ам		3-ам	
	<i>R</i> , м, более	<i>i</i> , ‰, менее	<i>R</i> , м	<i>i</i> , ‰	<i>R</i> , м, менее	<i>i</i> , ‰, более
I-a	3000	20	2000 – 3000	20 – 30	2000	30
I-б – I-в	2000		1200 – 2000		1200	
II	2000	40	1200 – 2000	30 – 40	1200	40
III	2000	30	800 – 2000	30 – 40	800	40
IV	2000	30	800 – 2000	30 – 40	800	40
V – VI-a (VI-б)	500	40	100 – 500	40 – 50	600	50

Примечания
 1 На мостовом сооружении и примыкающих к нему участках подходов протяженностью по 100 м выбирают наименьшее значение радиуса кривой в плане *R* и наибольшее значение продольного уклона *i*.
 2 Если значения радиуса и уклона окажутся в разных группах, принимают группу с более сложными условиями движения.

Таблица 14 – Степень удержания ограждений на мостовых сооружениях автомобильных дорог вне населенных пунктов

Категория дороги по ТКП 45-3.03-19	Мостовое сооружение автомобильной дороги					
	с тротуарами или служебными проходами			без тротуаров или служебных проходов		
	Сложность дорожных условий					
	1-ам	2-ам	3-ам	1-ам	2-ам	3-ам
	Степень удержания					
I-a	СУ5	СУ6	СУ8	СУ6	СУ7	СУ9
I-б – I-в	СУ4	СУ5	СУ7	СУ5	СУ6	СУ8
II	СУ3	СУ4	СУ5	СУ4	СУ5	СУ6
III – IV	СУ2	СУ3	СУ4	СУ3	СУ4	СУ5
V – VI-a (VI-б)	СУ1	СУ2	СУ3	СУ2	СУ3	СУ4

Примечание – Если интенсивность движения автомобилей, имеющих разрешенную максимальную массу 30 т и более, составляет не менее 1000 авт./сут, степени удержания принимаются на одну ступень выше.

7.2.5 Сложность дорожных условий и места установки дорожных ограждений первой группы в населенных пунктах определяются по таблице 15, требуемые степени удержания – по таблице 16.

Таблица 15 – Определение сложности дорожных условий на участках улиц и дорог в населенных пунктах

Сложность дорожных условий	Место установки дорожных ограждений
1-у	<p>На разделительной полосе шириной менее 5,0 м для улиц с бортовым камнем категории М, менее 4,0 м для категории А и менее 2,0 м для остальных категорий (в соответствии с [4]) при отсутствии массивных препятствий.</p> <p>На улицах, расположенных на насыпи высотой от 3 до 5 м при расстоянии между бортовым камнем и бровкой земляного полотна 10 м и менее.</p> <p>На улицах с бортовым камнем, проложенных вдоль водотоков и водоемов глубиной более 2,0 м, находящихся на расстоянии от 10,0 до 15,0 м от края проезжей части.</p> <p>На улицах с бортовым камнем, проложенных вдоль железнодорожных путей на расстоянии от 10,0 до 15,0 м от края проезжей части, кроме участков, расположенных выше уровня проезжей части более 0,5 м.</p>
2-у	<p>На улицах с бортовым камнем на разделительной полосе шириной менее 5,0 м для категории М, менее 4,0 м для категории А и менее 2,0 м для остальных категорий при наличии на ней массивных препятствий (консольные и рамные опоры информационно-указательных знаков, опоры освещения и связи, деревья диаметром более 0,1 м, опоры путепроводов и т. п.) и когда расстояние от края проезжей части до ближайшей грани массивного препятствия менее 2,0 м. На улицах с бортовым камнем на разделительной полосе, на которой имеются одностоечные или двустоечные опоры путепроводов сечением менее 1,0 м независимо от их расстояния до края проезжей части, на улицах с бортовым камнем с боковыми разделительными полосами шириной 2,0 м и менее с двусторонним движением на боковых проездах.</p>
2-у	<p>На улицах с бортовым камнем, расположенных на насыпи высотой 5 м и более, при расстоянии между краем проезжей части и бровкой земляного полотна 10 м и менее.</p> <p>На улицах с бортовым камнем, проходящих вдоль водотоков или водоемов глубиной более 2 м, находящихся на расстоянии менее 10,0 м от края проезжей части.</p> <p>На улицах с бортовым камнем, проложенных вдоль железнодорожных путей на расстоянии менее 10,0 м от края проезжей части, кроме участков, расположенных выше уровня проезжей части более 0,5 м.</p> <p>На Т-образных перекрестках напротив примыканий магистральных улиц, имеющих продольный уклон более 40‰ при его протяженности на спуск перед примыканием более 100 м, а также при расстоянии от края проезжей части до линии застройки менее 10,0 м.</p> <p>С внешней стороны кривых в плане на перегонных участках магистральных улиц при радиусах менее нормативных, определенных для стесненных условий, и расстоянии от края проезжей части до линии застройки менее 10,0 м.</p> <p>На обочинах улиц и дорог без бортового камня, на которых массивные препятствия (консольные и рамные опоры информационно-указательных знаков, опоры освещения и связи, деревья диаметром более 0,1 м и т. п.) расположены на расстоянии 4,0 м и менее от кромки проезжей части*.</p>
<p>* В условиях исторически сложившейся застройки населенных пунктов в случае отсутствия возможности выполнения требований 7.2.8 – 7.2.9, 7.2.11 – 7.2.15, а также в случаях, когда установка ограждений может стать причиной ухудшения условий движения транспорта и пешеходов (сужение проезжей части, тротуаров и обочин, препятствия въездов во дворы и т. п.), допускается ограждения не устанавливать, при этом массивные препятствия должны быть обозначены в соответствии с 9.2.11.</p>	

Таблица 16 – Степень удержания ограждений первой группы, установленных в населенных пунктах

Категория улицы по [4]	Сложность дорожных условий	Степень удержания
М	1-у	СУ3 (СУ4)
	2-у	СУ4 (СУ5)
А	1-у	СУ2 (СУ2)
	2-у	СУ2 (СУ3)
Б, В	1-у	СУ1
	2-у	СУ2
Е, Ж, З	1-у	СУ1
	2-у	СУ1
Примечания 1 Значения в скобках относятся к ограждениям, устанавливаемым на разделительной полосе. 2 Для улиц и дорог в населенных пунктах, устраиваемых без бортового камня, степень удержания ограждений принимается на одну ступень выше.		

7.2.6 Сложность дорожных условий и места установки дорожных ограждений первой группы на мостовых сооружениях в населенных пунктах определяются по таблице 17, требуемые степени удержания – по таблице 18.

Таблица 17 – Определение сложности дорожных условий на мостовых сооружениях в населенных пунктах

Сложность дорожных условий	Условия расположения мостового сооружения
1-ум	Для всех случаев, не оговоренных в группе 2-ум, дорожные условия на мостовых сооружениях в городах относят к группе 1-ум.
2-ум	Мостовое сооружение пересекает железные дороги, интенсивность движения по главным путям которых составляет более 100 поезд./сут, открытые линии метрополитена или трамвая. На мостовом сооружении, расположенном на магистральной дороге или улице, трамвайные пути размещены на обособленном полотне. Проезжая часть на мостовом сооружении расположена в одном уровне с железнодорожными путями или путями метро.
2-ум	Проезжая часть на мостовом сооружении магистральной дороги или улицы общегородского значения или перед ним на участке длиной 100 м имеет продольный уклон от 40 ‰ до 50 ‰ при длине сооружения более 100 м и более 50 ‰ при длине сооружения 100 м и менее. Проезжая часть мостового сооружения расположена на расстоянии более 5 м от поверхности водотока или водоема глубиной более 1 м. Длина мостового сооружения – более 250 м. Эстакады третьего и выше уровней пересечений в разных уровнях.

Таблица 18 – Степени удержания ограждений на мостовых сооружениях в населенных пунктах

Категории дорог и улиц по [4]	Сложность дорожных условий	Мостовое сооружение	
		с тротуарами или служебными проходами	без тротуаров или служебных проходов
		Степень удержания	
М	1-ум	СУ4	СУ5 (СУ4)
	2-ум	СУ6 (СУ5)	СУ7 (СУ5)
А	1-ум	СУ3 (СУ2)	СУ4 (СУ3)
	2-ум	СУ4 (СУ3)	СУ5 (СУ4)
Б	1-ум	СУ2	СУ3
	2-ум	СУ3	СУ4
Е, Ж, З	1-ум	СУ1	СУ2
	2-ум	СУ2	СУ3

Примечание – Значения в скобках относятся к ограждениям, устанавливаемым на разделительной полосе.

7.2.7 Минимальные значения степеней удержания ограждений, устанавливаемых на съездах пересечений и примыканий в разных уровнях автомобильных дорог, городских дорог и улиц, принимают равными:

- СУ3 – для ограждений, устанавливаемых на правоповоротных съездах с одной полосой движения;
- СУ4 – для ограждений, устанавливаемых на правоповоротных съездах с двумя полосами движения и на отнесенных левоповоротных съездах;
- СУ5 – для ограждений, устанавливаемых на прямых и полупрямых левоповоротных съездах.

7.2.8 Увеличенный на 0,25 м прогиб металлического или тросового ограждения, устанавливаемого на обочине, не должен превышать расстояние от лицевой стороны недеформированного ограждения до бровки земляного полотна (рисунок В.26).

Рабочая ширина не должна превышать расстояние от лицевой поверхности ограждения до массивного препятствия (рисунок В.27), находящегося на обочине или за ее пределами на расстоянии менее 4 м от кромки проезжей части.

На обочине автомобильной дороги металлическое или тросовое ограждение устанавливают на расстоянии 0,50 – 0,85 м от бровки земляного полотна до стойки ограждения и не менее 1,00 м от кромки проезжей части до лицевой поверхности ограждения (рисунок В.28).

Примечание – Прогиб ограждения для разделения транспортных потоков встречного направления, устанавливаемых на проезжей части двух- и трехполосных дорог, не регламентируется.

7.2.9 Рабочая ширина для металлического или тросового ограждения, устанавливаемого на разделительной полосе автомобильных дорог, городских дорог и улиц, а также мостовых сооружений не должна превышать:

- расстояние от лицевой поверхности балки ограждения (троса) до края проезжей части (рисунок В.29) при установке ограждения по середине разделительной полосы шириной менее 2,5 м при отсутствии на ней массивных препятствий;
- расстояние от лицевой поверхности балки ограждения (троса) до массивного препятствия при установке барьерного ограждения по боковым сторонам разделительной полосы (рисунок В.30) при наличии на ней массивных препятствий.

На разделительной полосе автомобильной дороги лицевую сторону металлического ограждения (троса) устанавливают на расстоянии не менее 1,0 м от кромки проезжей части (рисунки В.29 – В.30).

7.2.10 На боковых сторонах городской дороги и улицы ограждения устанавливают на газоне между проезжей частью и тротуаром, а если невозможно установить ограждение на газоне или если он отсутствует, то между бровкой земляного полотна и внешним краем тротуара. Если и такая возможность отсутствует, то на тротуаре, примыкающем к проезжей части.

7.2.11 Увеличенный на 0,25 м прогиб металлического или тросового ограждения, устанавливаемого между бровкой земляного полотна и внешним краем тротуара, не должен превышать расстояние между лицевой стороной недеформированного ограждения и бровкой земляного полотна.

Ограждение устанавливают на расстоянии не менее 0,5 м от бровки земляного полотна до стойки ограждения и на расстоянии не менее 0,1 м от лицевой стороны ограждения до тротуара (рисунок В.31), если расстояние от внешнего края тротуара до бровки составляет не менее 1,0 м.

СТБ 1300-2007

7.2.12 Рабочая ширина металлического или тросового ограждения, устанавливаемого на газоне, не должна превышать расстояние от лицевой поверхности ограждения до массивного препятствия на газоне, при его отсутствии – до ближнего края тротуара, но не более 3 м (рисунок В.32).

На газоне металлическое или тросовое ограждение устанавливают на расстоянии 0,05 – 0,10 м от бортового камня до лицевой поверхности балки ограждения (рисунок В.32).

7.2.13 Рабочая ширина металлического или тросового ограждения, устанавливаемого на тротуаре, не должна превышать 1,50 м при ширине тротуара 3,00 м и более. При меньшей ширине тротуара ее необходимо увеличить до 3,00 м. Если уширение тротуара невозможно, рабочая ширина не должна превышать расстояние от лицевой поверхности балки ограждения (троса) до оси тротуара (рисунок В.33).

На тротуаре металлическое или тросовое ограждение устанавливают на расстоянии 0,05 – 0,10 м от бортового камня до лицевой поверхности ограждения (рисунки В.32 и В.33).

7.2.14 Прогиб металлического ограждения на мостовом сооружении без тротуаров или служебных проходов не должен превышать 0,5 м.

Металлическое ограждение устанавливают на расстоянии не менее 0,4 м от края плиты до стойки ограждения (рисунок В.34).

7.2.15 Прогиб металлического или тросового ограждения на мостовом сооружении с тротуарами или служебными проходами принимают по таблице 19.

Лицевую сторону металлического ограждения и тросовое ограждение устанавливают на внешних границах полос безопасности.

Таблица 19 – Прогиб ограждения на мостовом сооружении

В метрах

Место расположения мостового сооружения	Служебный проход	Ширина тротуара		
		1,0	1,5	2,25 и более
		Прогиб ограждения		
Автомобильная дорога	0,75	0,75	1,25	1,5
Городская дорога или улица		–	1,00	1,25

7.2.16 Высота металлического или тросового ограждения должна быть не менее указанной в таблице 20. Высота парапетного ограждения должна быть не менее 0,25 м при установленной скорости движения транспортных средств до 60 км/ч, не менее 0,4 м при скорости более 60 км/ч, не менее 0,6 м при скорости более 90 км/ч. На деревянных мостах устраивается колесоотбойный брус высотой не менее 0,25 м.

Таблица 20 – Минимальная высота ограждения

В метрах

Место установки ограждения	Наличие и ширина тротуаров и служебных проходов	Степень удержания							
		СУ1	СУ2	СУ3	СУ4	СУ5	СУ6	СУ7	СУ8 – СУ10
		Высота ограждения							
Автомобильные дороги, городские дороги и улицы. Разделительная полоса мостового сооружения	–	0,75			1,10			–	
Мостовые сооружения на автомобильных дорогах, городских дорогах и улицах	Без тротуаров и служебных проходов	1,10			1,30		1,50		
	Служебные проходы шириной 0,75 м	0,60	0,75	0,75	0,90	0,90	1,10	1,10	1,30
	Тротуары шириной более 1,00 м		0,60		0,75		0,90		1,10

7.2.17 Начальный и конечный участки металлических и тросовых ограждений, устанавливаемых на обочине, устраивают с отгоном к бровке земляного полотна на начальном участке 1:20, на концевом – 1:10 [рисунок В.35 а)]. При необходимости ширина обочин должна увеличиваться в соответствии с ТКП 45-3.03-19.

Для снижения тяжести последствий от непреднамеренных наездов транспортных средств на начальный участок металлического ограждения конструктивно может быть понижен до поверхности дороги [рисунок В.35 а)], выполнен с изгибом балки в форме петли длиной не менее 5,00 м (расстояние от бровки земляного полотна до ближней стойки должно быть не менее 0,25 м) [рисунок В.35 б)]. Торцевая поверхность начального участка металлического ограждения может оканчиваться концевым элементом в виде закругленной [рисунок В.35 в)], демпферной или другой конструкции.

Конечный участок металлического ограждения конструктивно должен быть понижен до поверхности дороги [рисунок В.35 а)].

Начальный и конечный участки одно- и двусторонних металлических ограждений, устанавливаемых на разделительной полосе, конструктивно могут быть понижены до земли с уклоном 1:15 до поверхности дороги [рисунок В.36 а)]. Торцевая поверхность начального участка металлического ограждения может оканчиваться концевым элементом в виде закругленной, демпферной или другой конструкции. Односторонние ограждения сближают к оси разделительной полосы [рисунок В.36 б)].

В местах технологических разрывов разделительной полосы, разворота, пересечений и примыканий в одном уровне допускается устраивать понижение балок ограждений до земли с уклоном 1:10.

7.2.18 Переходные участки ограждений протяженностью 6,0 м устраивают для соединения мостовых и дорожных ограждений, а также для соединения металлических и парапетных ограждений. Лицевая сторона переходного ограждения должна совпадать с лицевой частью мостового или парапетного ограждения и находиться с ними в створе.

Уровень удерживающей способности и деформируемость переходного участка ограждений должны обеспечивать постепенное выравнивание поперечной жесткости мостовых и дорожных ограждений, а также металлических и парапетных ограждений.

7.2.19 На переходных плитах в узлах сопряжения моста с насыпями подходов устанавливают ограждения той же конструкции, что и на мосту.

7.2.20 Конструкция ограждения на протяжении участка с одним и тем же уровнем удерживающей способности должна быть одинаковой.

7.2.21 Металлические ограждения устанавливают так, чтобы в стыках балок предыдущая по ходу движения балка накладывалась на последующую, а отклонения оси балки от ее проектного положения в плане не превышала 1:1000 от длины стыкуемых балок.

7.2.22 Парапетное ограждение на обочине автомобильной дороги устанавливают на расстоянии не менее 1,00 м от кромки проезжей части до ближнего края ограждения (рисунок В.37).

При наличии на обочине или откосе насыпи массивного препятствия парапетное ограждение устанавливают на расстоянии 0,30 – 0,50 м от него (рисунок В.38).

7.2.23 На разделительной полосе автомобильной дороги парапетное ограждение устанавливают на расстоянии не менее 1,0 м от кромки проезжей части (рисунок В.39).

7.2.24 Начальный и конечный участки парапетных ограждений, устанавливаемых на обочине, устраивают с отгоном к бровке земляного полотна на начальном участке 1:20, на концевом – 1:10.

Верхняя плоскость начального участка парапетного ограждения конструктивно может быть понижена до поверхности дороги. Торцевая поверхность начального участка парапетного ограждения может оканчиваться концевым элементом демпферной или другой конструкции.

Верхняя плоскость конечного участка парапетного ограждения конструктивно должна быть понижена до поверхности дороги.

Верхние плоскости начальных и конечных участков одно- и двусторонних парапетных ограждений, устанавливаемых на разделительной полосе, конструктивно могут быть понижены до земли с уклоном 1:15 до поверхности дороги. Торцевые поверхности начального и конечного участков парапетного ограждения могут оканчиваться концевым элементом демпферной или другой конструкции. Односторонние ограждения сближают к оси разделительной полосы.

В местах технологических разрывов разделительной полосы, разворота, пересечений и примыканий в одном уровне допускается устраивать понижение верхних плоскостей парапетных ограждений до земли с уклоном 1:10.

7.2.25 Парапетные ограждения не должны препятствовать отводу воды с поверхности проезжей части, обочин (полос безопасности) дорог и мостовых сооружений.

Лицевая сторона парапетного ограждения устанавливается на внешних границах полос безопасности проезжей части мостов.

7.2.26 В блоках парапетных ограждений предусматривают соединения, препятствующие смещению или наклону блоков относительно друг друга. При монтаже блоков их относительное смещение в плане и по высоте не должно превышать 5 мм.

7.3 Дорожные ограждения второй группы

7.3.1 Удерживающие пешеходные ограждения применяют у внешнего края тротуара на мостовом сооружении, путепроводе, эстакаде или на насыпи высотой более 2,0 м при расположении края тротуара от бровки земляного полотна на расстоянии менее 1,50 м.

Удерживающая способность ограждений должна быть не менее 1,27 кН.

Высота удерживающих пешеходных ограждений должна быть не менее 1,1 м.

7.3.2 Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа применяют:

– на центральной разделительной полосе или с противоположной стороны проезжей части напротив остановочных пунктов маршрутных транспортных средств в пределах остановочной площадки и на протяжении не менее 20 м от ее границ по ходу движения маршрутных транспортных средств;

– вдоль тротуара в транспортном тоннеле при интенсивности движения пешеходов более 100 чел./ч на одну полосу тротуара;

– перед пешеходными переходами и перед зонами остановочных пунктов трамваев на магистральных улицах по ходу движения транспорта на протяжении не менее 50 и 30 м соответственно;

– при непосредственном расположении тротуара у края проезжей части магистральных улиц с запрещенной стоянкой и остановкой транспортных средств и ширине тротуара менее 1,25 м;

– на участках магистральных улиц с непрерывным движением в границах жилой застройки;

– напротив выходов из школ, детских культурных и спортивных сооружений, крупных пунктов массового тяготения (универмаги, стадионы, станции метро, рынки, и т. д.) на протяжении не менее 50 м;

– у наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием с двух сторон дороги на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от пешеходного перехода.

7.3.3 Ограничивающие пешеходные ограждения устанавливают на:

– тротуаре вдоль края проезжей части на расстоянии не менее 0,3 м от лицевой поверхности бортового камня;

– разделительной полосе между проезжей частью и тротуаром на расстоянии не менее 0,3 м от края тротуара;

– центральной разделительной полосе между проезжими частями встречных направлений на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части (лицевой поверхности бортового камня);

– разделительной полосе между основной проезжей частью и местным проездом на расстоянии не менее 0,3 м от кромок проезжих частей (лицевых поверхностей бортовых камней).

7.3.4 Высота ограничивающих ограждений перильного типа должна быть 0,8 м.

7.3.5 На центральной и боковых разделительных полосах вместо ограничивающих ограждений перильного типа допускается установка сеток высотой не менее 1,2 м.

7.4 Дорожные ограждения третьей группы

7.4.1 Защитные ограждения из сеток или решеток могут устанавливаться для предотвращения выхода животных на проезжую часть автомобильных дорог.

7.4.2 Установка ограждения для предотвращения выхода домашних животных на проезжую часть автомобильных дорог осуществляется владельцами домашних животных. Конструкция и место размещения ограждений согласовываются с владельцами автомобильных дорог.

8 Правила применения дорожных светофоров

8.1 Группы, типы, исполнения дорожных светофоров, виды и расположение их сигналов должны соответствовать требованиям ГОСТ 25695 и приложению Г.

8.2 Группы, виды, исполнения и размещение дополнительного оборудования, применяемого с дорожными светофорами, должны соответствовать требованиям ГОСТ 25695 и приложениям Д и Е.

8.3 Дорожные светофоры должны применяться для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов, а также для обозначения опасных участков дорог.

8.4 Транспортные светофоры Т.1 (рисунок Г.1) всех исполнений должны применяться для регулирования движения транспортных средств на регулируемых участках во всех направлениях, установленных дорожными знаками и (или) дорожной разметкой, с соблюдением требований приоритета в соответствии с ПДД.

8.4.1 Транспортные светофоры Т.1 (рисунок Г.1), Т.1.г (рисунок Г.2) должны применяться в случае одновременного пропуска транспортных средств во всех разрешенных направлениях на данном подходе к перекрестку (регулируемому пешеходному переходу на перегоне).

Допускается применение светофоров Т.1, Т.1.г в особых случаях, т. е. на железнодорожных переездах, пересечениях с трамвайными линиями, сужениях проезжей части и т. п.

8.4.2 Транспортные светофоры Т.1.п (рисунок Г.3), Т.1.л (рисунок Г.4), Т.1.пл (рисунок Г.5) должны применяться для отдельного пропуска транспортных потоков в определенных направлениях с одного подхода к перекрестку, если в конкретных условиях по техническим или экономическим соображениям невозможно использование светофоров Т.2 (рисунок Г.6).

Правая дополнительная секция светофоров Т.1.п, Т.1.пл должна применяться при необходимости регулирования дополнительной секцией движения в прямом направлении либо поворота направо (при любой величине угла поворота). Левая дополнительная секция светофоров Т.1.л, Т.1.пл должна применяться при необходимости регулирования дополнительной секцией поворота налево (при любой величине угла поворота) и (или) разворота.

Конфигурация стрелок, наносимых на светофильтры дополнительных секций и секций основного зеленого сигнала светофоров Т.1.п, Т.1.л, Т.1.пл, должна соответствовать реальным направлениям движения на перекрестке.

Кроме разрешающего сигнала в виде зеленой стрелки на черном фоне в дополнительных секциях светофоров Т.1.п, Т.1.л, Т.1.пл допускается применение сигналов:

- в виде кольца красного цвета, обозначающего дополнительную секцию при выключенном разрешающем сигнале;
- в виде кольца (либо сегментов) желтого цвета, обозначающего конфликтный режим поворотного движения.

8.5 Транспортные светофоры Т.2 (рисунок Г.6) должны применяться для регулирования движения в определенных направлениях в тех случаях, когда движущийся по их разрешающему сигналу транспортный поток не имеет пересечений (слияний) в пределах перекрестка с транспортными потоками других направлений движения, а также пересечений с пешеходными потоками, при которых водители транспортных средств, движение которых регулируется светофором Т.2, должны уступить дорогу транспортным средствам или пешеходам.

Использование светофоров Т.2 предпочтительней, чем светофоров Т.1.п, Т.1.л, Т.1.пл.

Конфигурация стрелок, наносимых на светофильтры сигналов светофоров Т.2, должна соответствовать реальным направлениям движения на перекрестке.

8.6 Размер сигналов светофоров Т.1 и Т.2 должен определяться в зависимости от места установки светофоров.

8.6.1 Светофоры Т.1, Т.2 с сигналами диаметром 300 мм (конструкция II) должны применяться на:
– дорогах и улицах (участках дорог и улиц) с максимально допустимой скоростью движения более 60 км/ч;

- участках автомобильных дорог I-б, I-в, II, III категорий, проходящих через населенные пункты;
- улицах категорий А, Б, В при трех или более полосах движения на подходе к «Стоп-линии»;
- других участках магистральных дорог и улиц при неблагоприятных условиях видимости.

8.6.2 Светофоры Т.1 и Т.2 с сигналами диаметром 200 мм (конструкция I) должны применяться в случаях, не приведенных в 8.6.1.

При установке светофоров Т.2 над каждой из полос движения допускается применение конструкции I независимо от категории улицы и количества полос движения на подходе к перекрестку.

8.6.3 Светофоры Т.1 и Т.2 (конструкция III) могут применяться вместо светофоров Т.1 и Т.2 (конструкция I):

- при выезде с улиц местного значения на автомобильные дороги или магистральные улицы;
- на перекрестках улиц местного значения при неблагоприятных условиях видимости;
- на регулируемых пешеходных переходах в местах повышенной опасности при одной или двух полосах движения транспорта в каждом направлении.

8.6.4 Допускается применять светофоры конструкции II вместо светофоров конструкций I или III.

8.7 Транспортные светофоры Т.3 (рисунок Г.7) должны применяться для регулирования движения велосипедистов в местах пересечения дороги велосипедной дорожкой.

Светофоры Т.3, Т.3.п, Т.3.л допускается применять в качестве повторителей сигналов светофоров Т.1 при затруднении их видимости водителем первого транспортного средства, остановившегося у «Стоп-линии» на крайней полосе проезжей части данного направления.

8.8 Транспортные светофоры Т.4, Т.4.ж (рисунок Г.8) должны применяться для регулирования въезда на отдельные полосы проезжей части.

8.9 Транспортные светофоры Т.5 (рисунок Г.9) применяются для регулирования движения трамваев, а также маршрутных автобусов и троллейбусов, движущихся по специально выделенной полосе, если такой способ регулирования предусмотрен режимом работы светофорного объекта.

8.10 Транспортные светофоры Т.6 (рисунок Г.10), Т.6.д (рисунок Г.11) должны применяться для регулирования дорожного движения через железнодорожные переезды, разводные мосты, причалы паромных переправ, в местах выезда на дорогу специальных транспортных средств.

8.11 Транспортные светофоры Т.7 (рисунок Г.12), Т.7.д (рисунок Г.13) должны применяться для обозначения нерегулируемых перекрестков или пешеходных переходов.

8.12 Транспортные светофоры Т.8 (рисунок Г.14) должны применяться для регулирования движения на внутренних территориях предприятий, организаций и т. п., а также в местах временного сужения проезжей части, когда организуется попеременное движение по одной полосе.

Допускается использование в этих случаях транспортных светофоров Т.1 или Т.2.

8.13 Транспортные светофоры Т.9 (рисунок Г.15), Т.9.г (рисунок Г.16) с сигналом диаметром 200 мм допускается применять для регулирования движения трамваев, если это предусмотрено режимом работы светофорного объекта.

8.14 Пешеходные светофоры П.1 (рисунок Г.17), П.2 (рисунок Г.18), П.1.ж (рисунок Г.19), П.2.ж (рисунок Г.20) должны применяться для регулирования движения пешеходов через проезжие части дорог.

8.14.1 Светофоры П.2, П.2.ж следует применять на пешеходных переходах через улицы категории А по [4]. В других местах применение светофоров П.2, П.2.ж является предпочтительным при длительности запрещающего сигнала более 40 с.

В светофорах П.2, П.2.ж в режиме обратного отсчета следует указывать:

- при запрещающем сигнале светофора – длительность периода времени, оставшегося до включения разрешающего сигнала;
- при разрешающем сигнале светофора – длительность периода времени, оставшегося для безопасного завершения перехода проезжей части.

8.14.2 Пешеходные светофоры П.1, П.2 (конструкция II) должны применяться:

- при суммарной длине пешеходного перехода между внешними кромками проезжей части (проезжих частей) более 21 м;
- на островке безопасности пешеходного перехода, если схемой светофорного регулирования предусмотрен неодновременный (поэтапный) переход пешеходами проезжих частей противоположных направлений;
- на УКДТП с участием пешеходов.

8.14.3 Светофоры П.1, П.2 (конструкция I) должны применяться:

- при суммарной длине пешеходного перехода между внешними кромками проезжей части (проезжих частей) меньшей или равной 21 м (кроме УКДТП с участием пешеходов);
- на внешних границах пешеходного перехода с островком безопасности, если схемой светофорного регулирования предусмотрен неодновременный (поэтапный) переход пешеходами проезжих частей противоположных направлений.

8.14.4 Допускается применение пешеходных светофоров конструкции II вместо конструкции I (кроме светофоров, установленных на внешних границах перехода с островком безопасности, при организации неодновременного перехода проезжих частей противоположных направлений).

8.14.5 На пешеходных переходах, расположенных на регулируемых перекрестках, при разрешении движения пешеходов одновременно с транспортными средствами, прибывающими к переходу при правом или левом повороте (конфликтное регулирование), вместо светофоров П.1, П.2 могут применяться светофоры П.1.ж (рисунок Г.19), П.2.ж (рисунок Г.20) соответствующей конструкции.

На пешеходных переходах, оборудованных островком безопасности, светофоры П.1.ж (П.2.ж) должны применяться только на той части перехода, через которую движутся транспортные средства, выезжающие с перекрестка при правом или левом повороте.

8.14.6 На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются пешеходы – инвалиды по зрению, в дополнение к светофорной сигнализации допускается применение звуковой сигнализации, работающей в согласованном режиме с пешеходными светофорами.

8.14.7 На пешеходных переходах, на которых предусмотрен вызов разрешающего сигнала пешеходами, в пешеходных светофорах могут применяться специальные символы (сигналы), информирующие пешеходов о необходимости вызова и ожидания разрешающего сигнала.

8.15 Транспортные светофоры Т.1, Т.2 и пешеходные светофоры должны устанавливаться при выполнении хотя бы одного из четырех условий:

Условие 1 – в течение любых 8 ч рабочего дня недели интенсивность движения транспортных средств не менее указанной в таблице 22.

Условие 2 – в течение любых 8 ч рабочего дня недели интенсивность движения не менее:

– 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой 1000 ед./ч) по главной дороге в двух направлениях;

– 150 пешеходов пересекают проезжую часть в одном, наиболее загруженном направлении в каждый из тех же 8 ч.

Для населенных пунктов с численностью жителей менее 10 тыс. чел. нормативы по условиям 1 и 2 составляют 70 % указанных.

Условие 3 – условия 1 и 2 одновременно выполняются по каждому отдельному нормативу на 80 % и более.

Таблица 21

Количество полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч, по [4]	
по главной (более загруженная) дороге	по второстепенной (менее загруженная) дороге	по главной дороге в двух направлениях	по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном направлении
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

Условие 4 – за последние 12 мес на перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий, которые могли бы быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации (например, столкновения транспортных средств, движущихся с поперечных направлений, наезды транспортных средств на пешеходов, переходящих дорогу, столкновения между транспортными средствами, движущимися в прямом направлении и поворачивающими налево со встречного направления). При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80 % или более;

Условие 5 – наземный пешеходный переход расположен на участке улицы (автомобильной дороги) с числом полос движения транспорта в обоих направлениях 6 и более.

8.16 Необходимость введения светофорного регулирования, осуществляемого светофорами Т.1 и Т.3 в месте пересечения проезжей части и велосипедной дорожки, должна рассматриваться в случае, если велосипедное движение имеет постоянный характер, его интенсивность превышает 50 велосипедистов в час, а максимальная интенсивность движения транспортных средств превышает 600 ед./ч в обоих направлениях.

8.17 Транспортные светофоры Т.1, Т.2 и пешеходные светофоры допускается применять и в случаях, не предусмотренных 8.15 и 8.16, при соответствующем технико-экономическом обосновании.

8.18 Целесообразность введения реверсивного регулирования с использованием транспортных светофоров Т.4, Т.4.ж должна рассматриваться при одновременном наличии следующих условий:

- интенсивность движения транспортных средств в часы пик составляет более 500 ед./ч на полосу движения в более загруженном направлении;
- суммарная интенсивность движения транспортных средств в более загруженном направлении превышает интенсивность встречного движения более чем на 500 ед./ч;
- указанная неравномерность движения систематически изменяется по направлениям в течение суток или по дням недели;
- проезжая часть дороги имеет три и более полос движения в обоих направлениях.

8.19 Необходимость установки транспортных светофоров Т.6.д на железнодорожных переездах, требования по их размещению определяются ТНПА по оборудованию переездов.

8.20 Транспортные светофоры Т.7, Т.7.д должны применяться при следующих условиях:

- не обеспечена видимость опасного участка на расстоянии, достаточном для остановки транспортного средства при движении со скоростью, допустимой на предыдущем участке дороги;
- интенсивность движения транспортных средств и пешеходов на обозначаемом участке составляет более 50 % от норм для условий 1 и 2 в 8.15.

8.21 При наличии на дороге нескольких проезжих частей, предназначенных для движения в одном направлении и отделенных друг от друга конструктивно выделенными разделительными полосами, для регулирования движения по каждой из них должен применяться самостоятельный светофор (рисунок В.47).

8.22 Размещение дорожных светофоров (кроме транспортных Т.3, Т.5, Т.9 и пешеходных) должно обеспечивать видимость их сигналов с расстояния не менее 100 м с любой полосы движения, на которую распространяется их действие. В противном случае должны предварительно устанавливаться дорожные знаки 1.8 «Светофорное регулирование».

Размещение пешеходных светофоров должно обеспечивать видимость их сигналов пешеходами с противоположной стороны пересекаемой проезжей части дороги, а при наличии конструктивно выделенной разделительной полосы или приподнятого островка безопасности – с этих элементов.

8.23 Светофоры должны устанавливаться на специальных колонках, кронштейнах, прикрепляемых к существующим опорам или стенам зданий, на консольных или рамных опорах, а также подвешиваться на тросах-растяжках.

Специальные колонки и опорные элементы консольных рам или рамных опор должны располагаться вне проезжей части дороги или быть ограждены от возможного наезда на них транспортных средств.

8.24 Высота установки светофоров от нижней точки корпуса до поверхности проезжей части (рисунок В.47) должна составлять:

Для транспортных светофоров (кроме светофоров Т.3):

- при расположении над проезжей частью – от 5,00 до 6,00 м;
- при расположении сбоку от проезжей части – от 2,00 до 3,00 м.

Для транспортных светофоров Т.3 – от 1,50 до 2,00 м.

Для пешеходных светофоров – от 2,00 до 2,50 м.

При установке на одной опоре с транспортными светофорами Т.1, Т.2 пешеходные светофоры не должны располагаться выше их.

На протяжении одной дороги высота установки светофоров и их удаление от проезжей части должны быть по возможности одинаковыми.

8.25 Расстояние от края проезжей части до светофора, установленного сбоку от проезжей части, должно составлять от 0,50 до 2,00 м (рисунок В.47).

При обеспечении видимости сигналов пешеходного светофора допускается его удаление от края проезжей части до 5,00 м.

8.26 Расположение светофоров относительно «Стоп-линии» должно обеспечивать распознаваемость их сигналов водителями стоящих перед «Стоп-линией» транспортных средств.

Расстояние в горизонтальной плоскости от транспортных светофоров до «Стоп-линии» на подходе к регулируемому участку должно быть не менее 10 м при установке их над проезжей частью и не менее 3 м при установке сбоку от проезжей части. Допускается уменьшать указанные расстояния до 5 и 1 м при использовании светофоров Т.3 (рисунок В.48).

Расстояние в горизонтальной плоскости от пешеходных светофоров до ближайшей границы пешеходного перехода должно быть не более 1 м (рисунок В.48). Предпочтительным вариантом является размещение пешеходных светофоров на правой границе пешеходного перехода.

8.27 Светофоры не должны устанавливаться на расстоянии менее 1 м от контактных проводов трамвая или троллейбуса до любой точки корпуса светофора.

8.28 Транспортные светофоры должны размещаться в соответствии со следующими вариантами:

а) перед перекрестком (пешеходным переходом) справа от проезжей части;

б) перед перекрестком (пешеходным переходом) над проезжей частью;

в) перед перекрестком (пешеходным переходом) слева от проезжей части, на разделительной полосе, направляющем островке или островке безопасности;

г) перед перекрестком (пешеходным переходом) слева от дороги. Вариант может применяться на дорогах с односторонним движением транспортных средств. При двустороннем движении вариант допустим при числе полос встречного движения (не более двух), при этом светофоры должны размещаться на консольных опорах;

д) на территории перекрестка слева на разделительной полосе, направляющем островке или островке безопасности пересекающей дороги;

е) на территории перекрестка справа на разделительной полосе, направляющем островке или островке безопасности пересекающей дороги;

ж) за перекрестком, на разделительной полосе, направляющем островке или островке безопасности;

з) за перекрестком слева от дороги;

и) за перекрестком справа от дороги;

к) за перекрестком над проезжей частью.

Варианты ж), з), и), к) могут применяться в случаях, если расстояние между «Стоп-линией» и светофором не превышает 75 м.

Транспортные светофоры, применяемые в качестве основных, должны размещаться перед регулируемым (обозначаемым) участком улично-дорожной сети [варианты а) – г)]. Предпочтительность использования вариантов приведена в таблице 23.

Таблица 22 – Варианты размещения транспортных светофоров, применяемых в качестве основных

Исполнение светофора	Предпочтительность размещения светофора по вариантам				Примечание
	а	б	в	г	
Т.1, Т.8	1	–	–	–	
Т.1.п	1	–	–	–	
Т.1.л	3	4	1	2	
Т.1.п (дополнительная секция для движения прямо)	1	–	–	–	
Т.1.пл	1	–	–	–	
Т.1.г	–	1	–	–	
Т.2 (для движения прямо)	1*	2	–	–	
Т.2 (для движения только направо либо прямо и направо)	1	–	–	–	
Т.2 (для движения только налево либо прямо и налево)	–	3	1	2	
Т.2 (для движения направо и налево)	1	–	–	–	
Т.3, Т.3.п	1	–	–	–	
Т.3.л	–	–	1	–	
Т.4, Т.4.ж					Размещение согласно 8.31
Т.5					Размещение согласно 8.32
Т.6, Т.6.д	1	–	–	–	
Т.7, Т.7.д	1	–	–	–	Допускается установка по 8.33
Т.9, Т.9.г					Размещение согласно 8.32

* Вариант применяется при отсутствии на данном подходе к перекрестку светофоров Т.2, регулирующих движение только направо.

8.29 Допускается установка транспортных светофоров Т.2 над каждой соответствующей полосой движения, если режим работы светофорного объекта предусматривает различную длительность и (или) последовательность сигналов для этих полос.

Светофоры Т.2 допускается оборудовать табличкой ОТ.1.

8.30 Транспортные светофоры Т.3 при использовании для регулирования движения велосипедистов должны быть установлены справа от велосипедной дорожки на расстоянии от 0,40 до 1,50 м и снабжены табличкой ОТ.2.

При использовании светофоров Т.3, Т.3.п, Т.3.л в качестве повторителей они должны размещаться под соответствующими светофорами Т.1, Т.1.п, Т.1.л.

8.31 Транспортные светофоры Т.4, Т.4.ж должны устанавливаться в начале регулируемой полосы над ней и повторяться таким образом, чтобы расстояние между этими светофорами обеспечивало видимость водителями транспортных средств сигналов не менее двух последовательно установленных светофоров.

8.32 Транспортные светофоры Т.5, Т.9, Т.9.г устанавливаются справа от полосы движения маршрутного транспорта (трамвайного пути) либо над ней.

При наличии обособленного трамвайного полотна светофоры Т.5, Т.9, Т.9.г, предназначенные для регулирования движения трамваев, должны быть установлены справа от него на расстоянии 0,5 – 1 м либо между трамвайными путями. При отсутствии обособленного полотна допускается применение светофоров Т.5, Т.9.г, устанавливаемых над проезжей частью на растяжках или рамных опорах.

Светофоры Т.9, Т.9.г должны быть оборудованы табличкой ОТ.3.

Допускается установка дублирующих светофоров Т.5, Т.9, Т.9.г в местах, обеспечивающих наилучшие условия распознавания их сигналов водителями маршрутных транспортных средств.

8.33 При обозначении опасных участков дорог светофорами Т.7, Т.7.д допускается устанавливать один светофор на центральном островке, подвешивать его над центром перекрестка, а также совмещать 1 – 2 светофора со знаками 5.16.1 (5.16.2).

8.34 Пешеходные светофоры должны размещаться на тротуарах с обеих сторон проезжей части, а при наличии островка безопасности или разделительной полосы – и на островках безопасности или разделительной полосе. В условиях реконструкции допускается не устанавливать пешеходные светофоры на разделительной полосе (островке безопасности) при выполнении каждого из условий:

- суммарная длина пешеходного перехода между внешними кромками проезжих частей не превышает 21 м;
- количество полос движения транспорта суммарно в обоих направлениях не превышает 6;
- схема светофорного регулирования не предусматривает организацию движения пешеходов через каждую из проезжих частей в разные периоды светофорного цикла (поэтапный переход проезжей части).

Пешеходными светофорами должны быть оборудованы все пешеходные переходы, расположенные на регулируемом перекрестке.

Допускается не устанавливать на регулируемом перекрестке пешеходные светофоры при одновременном выполнении на всех переходах, расположенных на перекрестке, следующих условий:

- длина пешеходного перехода не превышает 10 м;
- интенсивность движения пешеходов на переходе не превышает 150 чел./ч;
- расстояние от любой точки пешеходного перехода до места установки транспортного светофора Т.1, сигналами которого должны руководствоваться пешеходы, не превышает 20 м.

8.35 Транспортные светофоры Т.1 всех исполнений и светофоры Т.2 должны дублироваться. Вариант размещения дублирующих светофоров следует выбирать с учетом предпочтительности вариантов, приведенных в 8.28 и таблице 24. При размещении светофоров на существующей улично-дорожной сети допускается выбор варианта, обеспечивающего наилучшие условия видимости, без соблюдения последовательности, предусмотренной в таблице 24.

Допускается применение двух и более дублирующих светофоров для каждого основного светофора на улицах категории А по [4], а также на улицах других категорий при наличии разделительной полосы, направляющих островков или островков безопасности.

Таблица 23 – Варианты размещения транспортных светофоров Т.1 и Т.2, применяемых в качестве дублирующих

Исполнение светофора	Предпочтительность размещения светофора по вариантам								
	б	в	г	д	е	ж	з	и	к
Т.1	4	1	5	6	–	2	3	–	–
Т.1.п	–	–	–	–	2	1	4	3	–
Т.1.л	–	–	–	3	–	1	2	–	–
Т.1.п (дополнительная секция для движения прямо)	4	2	–	–	–	1	3	–	–
Т.1.пл	–	1	2	3	–	4	5	–	–
Т.1.г	1	–	–	–	–	–	–	–	2
Т.2 (для движения прямо)	1*	–	–	–	–	–	–	–	–
Т.2 (для движения только направо либо прямо и направо)	1	–	–	–	–	–	–	–	–
Т.2 (для движения только налево либо прямо и налево)	1**	–	–	–	–	–	–	–	–
Т.2 (для движения направо и налево)	2	1	–	–	–	–	–	–	–

* Вариант применяется при отсутствии на данном подходе к перекрестку светофоров Т.2, регулирующих движение только направо.
 ** Вариант может применяться при использовании вариантов в) и г) размещения основного светофора.

8.35.1 Допускается вместо дублирующего светофора Т.1.пл применять светофор Т.1.л, а также не дублировать светофор Т.1.п при одновременном выполнении следующих условий:

– движение, регулируемое сигналом правой дополнительной секции, выполняется только из одной полосы;

– светосигнальные устройства основного светофора Т.1.п (Т.1.пл) выполнены на базе светоизлучающих диодов;

– в правой дополнительной секции основного светофора Т.1.п (Т.1.пл) применен сигнал, обозначающий дополнительную секцию при выключенном разрешающем сигнале.

При наличии светофоров Т.3, Т.3.п, Т.3.л соответствующие светофоры Т.1, Т.1.п, Т.1.л допускаются не дублировать.

8.35.2 Транспортные светофоры Т.2, расположенные над проезжей частью, не дублируются.

8.35.3 Пешеходные светофоры П.1, П.1.ж, П.2, П.2.ж допускается дублировать на УКДТП с участием пешеходов. Установка основного светофора в таком случае производится не далее 1 м от правой границы перехода, дублирующего – не далее 1 м от левой границы перехода.

8.35.4 Допускается дублирование пешеходных светофоров на разделительной полосе (островке безопасности) при организации неодновременного (позапного) перехода каждой из проезжих частей.

8.36 Все светофоры, установленные на одном светофорном объекте (кроме светофоров типа 4), должны работать во взаимозависимых режимах.

Любой светофорный объект, входящий в систему координированного регулирования движения, должен иметь возможность работать в индивидуальном автоматическом режиме независимо от работы других светофорных объектов.

Дорожный контроллер (управляющее устройство) светофорного объекта, установленного на перекрестке автомобильных дорог или улиц населенного пункта либо на регулируемом пешеходном переходе, должен обеспечивать возможность подключения к общегородской или региональной системе управления дорожным движением.

8.37 При работе транспортных светофоров должна соблюдаться следующая последовательность включения сигналов в:

– светофорах Т.1, Т.2, Т.3 – красный – красный с желтым – зеленый – желтый – красный;

– светофорах Т.4 – поочередное включение красного и зеленого сигнала в соответствии с рабочим режимом объекта;

– светофорах Т.4.ж – красный – зеленый – желтый – красный в соответствии с рабочим режимом объекта;

– светофорах Т.5 – поочередное включение определенной комбинации сигналов в соответствии с режимом работы светофорного объекта и направлением движения маршрутных транспортных средств;

– светофорах Т.6, Т.7 – мигание сигнала;

– светофорах Т.6.д, Т.7.д – попеременное включение двух сигналов;

– светофорах Т.8 – поочередное включение красного и зеленого сигнала в соответствии с режимом работы светофорного объекта;

– светофорах Т.9, Т.9.г – поочередное включение красного и бело-лунного сигналов в соответствии с режимом работы светофорного объекта и направлением движения трамваев.

8.38 Режим работы светофорной сигнализации с использованием транспортных светофоров Т.1, Т.2, Т.3, Т.5, Т.8, Т.9 должен предусматривать мигание их разрешающего сигнала в течение 3 с непосредственно перед его выключением.

Для информирования водителей о времени, оставшемся до окончания включения разрешающего сигнала, допускается применение цифровых табло.

8.39 В светофорах Т.1, Т.2, Т.3 длительность сигналов, обозначающих границы переходного интервала светофорного регулирования, должна быть следующей:

– желтого сигнала – 3 с;

– красного с желтым сигналом – 2 или 3 с.

Продолжительность переходного интервала должна определяться специальным расчетом.

8.40 При работе пешеходных светофоров П.1, П.1.ж, П.2, П.2.ж должна соблюдаться следующая последовательность включения сигналов: красный – зеленый – зеленый мигающий – красный.

8.40.1 Мигание зеленого сигнала пешеходных светофоров П.1, П.1.ж, П.2, П.2.ж должно предусматриваться в течение времени, предназначенного для освобождения пешеходами проезжей части (переходного интервала для пешеходов).

Продолжительность переходного интервала для пешеходов должна обеспечить возможность каждому из пешеходов, вышедших на переход при зеленом немигающем сигнале пешеходного светофора, при движении с расчетной скоростью (1,3 – 1,4 м/с) дойти до конструктивно выделенного островка безопасности, а при его отсутствии – до противоположного края проезжей части.

В завершающей стадии переходного интервала для пешеходов (не более 3 – 5 с) допускается вместо мигающего сигнала включение красного сигнала.

8.40.2 На пешеходных переходах, по которым проезжую часть пересекает большое число пешеходов с ограниченными возможностями передвижения, расчетная скорость при определении переходного интервала для пешеходов может быть уменьшена при соответствующем обосновании.

8.40.3 В пешеходных светофорах П.1.ж, П.2.ж включение и выключение дополнительного сигнала желтого цвета следует предусматривать одновременно с включением и выключением зеленого сигнала. Допускается применять мигающий режим работы дополнительного сигнала желтого цвета либо отдельных его элементов (сегментов).

8.41 При регулировании движения транспортными светофорами Т.1.п, Т.1.л, Т.1.пл недопустимо постоянное действие какой-либо комбинации сигналов (например, красный сигнал с сигналом дополнительной секции).

8.42 Режим работы светофорного объекта должен предусматривать перевод работы транспортных светофоров Т.1, Т.2, Т.3 в режим желтого мигания в периоды резкого и продолжительного спада интенсивности движения, если это не противоречит требованиям безопасности движения.

Допускается при соответствующем обосновании с 20.00 до 7.00 отключать светофорный объект вместо применения режима желтого мигания.

8.43 Дополнительное оборудование, применяемое с дорожными светофорами:

8.43.1 Экраны светофоров (рисунок Д.1);

8.43.2 Информационные секции (рисунок Д.2);

8.43.3 Информационные таблички (рисунок Д.3);

8.43.4 Обозначающие таблички (рисунок Д.4).

8.44 Дополнительному оборудованию, применяемому с дорожными светофорами, присвоены индексы, в которых первые две буквы соответствуют группе оборудования (ЭС – экраны светофоров, ИС – информационные секции, ИТ – информационные таблички, ОТ – обозначающие таблички), цифра – виду оборудования, последующие буквы – его исполнению.

Последующие буквы имеют следующие значения:

– п – исполнение, включающее силуэты правоповоротной стрелки и пешехода;

– в – исполнение, включающее силуэты правоповоротной стрелки и велосипеда;

– т – исполнение, включающее силуэты правоповоротной стрелки и трамвая.

Форма дополнительного оборудования, применяемого с дорожными светофорами, и используемые символы приведены в приложении Д. Примеры размещения дополнительного оборудования, применяемого с дорожными светофорами, приведены в приложении Е. Условные обозначения светофоров и дорожных знаков приведены в приложении Ж.

8.45 Экраны светофоров должны применяться со светофорами Т.1.п, Т.1.л, Т.1.пл, Т.3.п, Т.3.л для улучшения видимости дополнительной секции светофора, а также со светофорами Т.5 для улучшения видимости этих светофоров.

Экраны должны устанавливаться за светофором и выступать за его габариты на 0,12 м. Форма экрана в соответствии с приложением Д может быть прямоугольной (ЭС.1), трапециевидной (ЭС.2) либо повторяющей форму светофора (ЭС.3). Углы экрана должны быть закруглены радиусом 0,05 м. Со светофором Т.5 должен применяться экран трапециевидной формы ЭС.4, параллельные стороны которого расположены горизонтально.

Лицевая поверхность экранов должна быть белого цвета и иметь световозвращающие свойства. По краю экранов должна быть нанесена кайма черного цвета шириной 0,01 м. Обратная сторона экранов должна быть окрашена в серый цвет. Допускается не окрашивать обратную сторону экранов, выполненных из оцинкованной стали.

При применении других технических решений, обеспечивающих видимость дополнительной секции, экраны светофоров допускается не устанавливать.

8.46 Информационные секции ИС.1.п (рисунок Е.1), ИС.1.т, ИС.1.в, ИС.2, ИС.3 (рисунок Е.2) применяются для предоставления водителям транспортных средств дополнительной информации об особенностях режима движения через участок улично-дорожной сети, перед которым (на котором) установлен светофор.

Цвет символов, наносимых на светофильтры секций ИС.1.п, ИС.1.в, ИС.1.т, ИС.2, а также цвет сигнала секции ИС.3 – бело-лунный. Фон светофильтров секций ИС.1.п, ИС.1.в, ИС.1.т, ИС.2 – черный.

Режим работы секций – мигающий. Частота мигания сигнала секций ИС.1.п, ИС.1.в, ИС.1.т, ИС.2 – 60 миганий в минуту, сигнала секции ИС.3 – 30 миганий в минуту.

8.47 Информационная секция ИС.1.п (рисунок Е.1) должна устанавливаться под правой дополнительной секцией светофоров Т.1.п, Т.1.пл, если режим работы светофорного объекта предусматривает движение правоповоротного транспортного потока, регулируемое дополнительной секцией, одновременно с пешеходным потоком через проезжую часть, на которую выполняется поворот (конфликтное движение).

8.48 Информационная секция ИС.1.в должна устанавливаться под правой дополнительной секцией светофоров Т.1.п, Т.1.пл, если режим работы светофорного объекта предусматривает движение правоповоротного транспортного потока, регулируемое дополнительной секцией, одновременно с движением велосипедистов по велодорожке, расположенной справа от полосы проезжей части, с которой выполняется поворот.

8.49 Информационная секция ИС.1.т должна устанавливаться под правой дополнительной секцией светофоров Т.1.п, Т.1.пл, если режим работы светофорного объекта предусматривает движение правоповоротного транспортного потока, регулируемое дополнительной секцией, одновременно с движением трамваев по обособленному полотну, расположенному справа от проезжей части.

8.50 При наличии нескольких конфликтных точек на пути правоповоротного потока, требующих обозначения в соответствии с 8.47 – 8.49 (с трамваем и пешеходом, с велосипедистом и пешеходом и т. п.), под правой дополнительной секцией светофоров Т.1.п, Т.1.пл должна устанавливаться информационная секция, обозначающая участника движения, для которого место пересечения траектории движения с траекторией правоповоротного потока расположено ближе к светофору.

8.51 Сигнал информационных секций ИС.1.п, ИС.1.в, ИС.1.т должен работать в период светофорного цикла, когда предусматривается конфликтное движение правоповоротного потока. Включение сигнала информационных секций должно производиться с опережением по сравнению с моментом включения сигнала, разрешающего движение пешеходов (велосипедистов, трамваев). Величина опережения определяется временем проезда от «Стоп-линии» до дальней границы пешеходного перехода (велосипедной дорожки, трамвайного полотна).

8.52 В случаях, оговоренных 8.56, допускается применять вместо информационных секций ИС.1.п, ИС.1.в, ИС.1.т информационные таблички ИТ.1.п, ИТ.1.в, ИТ.1.т.

8.53 Информационную секцию ИС.2 допускается применять перед пешеходными переходами, расположенными при выезде с регулируемого перекрестка на расстоянии от 10 до 30 м от парал-

лельной проезжей части, если схемой светофорного регулирования предусмотрено одновременное разрешение движения пешеходов и возможность прибытия к переходу транспортных средств, выполнивших правый или левый поворот с параллельной проезжей части (рисунок Е.5).

Секция ИС.2 должна устанавливаться на одной опоре с дорожным знаком 5.16.2 и пешеходным светофором П.1 (П.1.ж, П.2, П.2.ж). При количестве полос на выходе с перекрестка 2 или более секция ИС.2 должна дублироваться на разделительной полосе (островке безопасности) или на левой стороне проезжей части.

При соответствующем обосновании допускается применять информационную секцию ИС.2 в других случаях на пешеходных переходах, расположенных на регулируемых перекрестках.

8.54 Сигнал информационной секции ИС.2 должен работать в период светофорного цикла, когда включен разрешающий сигнал пешеходного светофора П.1 (П.1.ж, П.2, П.2.ж), на одной опоре с которой установлена секция. Включение сигнала информационной секции ИС.2 должно производиться с опережением по отношению к моменту включения сигнала, разрешающего движение пешеходов, не менее чем на 3 с.

При соответствующем обосновании допускается применение постоянно работающей секции ИС.2 перед пешеходным переходом, расположенным на регулируемом перекрестке.

8.55 Информационная секция ИС.3 должна применяться со светофором Т.6.д (светофорами Т.6), установленным перед железнодорожным переездом на автомобильных дорогах, включенных в сеть международных дорог по [5] и приложению К, а также перед переездом I или II категории [3]. В других случаях необходимость применения секции ИС.3 определяется технической документацией по оборудованию переездов [6].

Секция должна быть установлена над светофором Т.6.д (светофорами Т.6) на равном расстоянии от каждого из его сигналов. Сигнал секции должен работать в период времени, когда движение через переезд разрешено (при условии соблюдения требований [1]) и оба сигнала светофора Т.6.д (светофоров Т.6) выключены.

8.56 Информационные таблички ИТ.1.п, ИТ.1.в, ИТ.1.т допускается применять вместо информационных секций (соответственно ИС.1.п, ИС.1.в, ИС.1.т) и устанавливать под правой секцией светофоров Т.1.п, Т.1.пл в случаях, когда режимом работы светофорного объекта не предусматривается непосредственное следование периода конфликтного движения правоповоротного потока за периодом бесконфликтного движения.

Таблички должны иметь форму квадрата белого цвета с черной каймой шириной 0,01 м. Сторона квадрата должна быть равна 0,30 – 0,40 м.

На поле таблички должны быть нанесены черные символы стрелки, обозначающей правоповоротное движение, а также черные символы пешехода и пешеходного перехода (для таблички ИТ.1.п), велосипеда (для таблички ИТ.1.в), трамвая (для таблички ИТ.1.т).

8.57 Обозначающие таблички применяются для обозначения светофоров, предназначенных для регулирования движения в определенных направлениях либо для регулирования движения определенных видов транспортных средств.

8.58 Табличку ОТ.1 допускается устанавливать под светофором Т.2. Форма стрелки (стрелок) должна соответствовать направлению (направлениям) движения, регулируемым светофором Т.2. Количество направлений, указываемых стрелками, не должно превышать двух. Конфигурация стрелок должна соответствовать реальным направлениям движения на перекрестке.

Табличка ОТ.1 должна иметь форму квадрата белого цвета с черной каймой шириной 0,01 м и черным символом стрелки (стрелок). Сторона квадрата должна быть равна 0,40 м.

8.59 Табличка ОТ.2 (рисунок Е.4) должна устанавливаться под светофором Т.3, предназначенным для регулирования движения велосипедистов в местах пересечения велосипедной дорожки с проезжей частью.

Табличка ОТ.2 должна иметь форму квадрата белого цвета с черной каймой шириной 0,01 м и черным символом велосипеда, соответствующим СТБ 1140. Сторона квадрата должна быть равна 0,20 м.

При нанесении на светофильтры светофора Т.3 символов велосипеда табличку ОТ.2 допускается не устанавливать.

8.60 Табличка ОТ.3 (рисунок Е.3) должна устанавливаться под светофором Т.9, Т.9.г. Табличка должна размещаться под серединой светофора, иметь форму квадрата белого цвета с черной каймой шириной 0,01 м и черным символом трамвая, соответствующим СТБ 1140. Сторона квадрата должна быть равна 0,30 – 0,40 м.

При размещении светофора Т.9.г на растяжке допускается установка таблички ОТ.3 справа от него.

9 Правила применения направляющих устройств

9.1 Общие положения

9.1.1 Направляющие устройства предназначены для обеспечения видимости внешнего края обочин, дорожных ограждений первой группы и опасных препятствий в темное время суток и при неблагоприятных метеорологических условиях, для разделения движения транспортных потоков по направлениям.

9.1.2 К направляющим устройствам относятся:

- сигнальные столбики;
- укороченные сигнальные столбики;
- сигнальные щитки;
- направляющие островки;
- точечные световозвращающие элементы;
- указательные вехи;
- тумбы с искусственным освещением;
- временные направляющие устройства.

9.2 Сигнальные столбики

9.2.1 Конструкция сигнальных столбиков должна соответствовать утвержденным в установленном порядке техническим условиям изготовителей. Высота сигнальных столбиков должна составлять 0,75 – 1,1 м.

Столбики должны быть белого цвета и обозначены дорожной разметкой 2.4.1, 2.4.2 по СТБ 1231 в соответствии с 9.2.6, 9.2.7.

9.2.2 Сигнальные столбики устанавливаются вне населенных пунктов на автомобильных дорогах без искусственного освещения при условиях, когда не требуется установка дорожных ограждений первой группы:

– в пределах кривых в продольном профиле и на подходах к ним (по три столбика на подходе с каждой стороны дороги) при высоте насыпи 2 м и более, интенсивности движения не менее 2000 ед./сут на расстояниях l_0 и l_1 , указанных в таблице 24 (рисунок В.40), и на расстоянии l_2 , равном 50 м;

Таблица 24 – Расстояние между сигнальными столбиками на кривых в продольном профиле

В метрах

Радиус кривой в продольном профиле R , не более		500	1000	2000	3000	4000	5000	6000	8000 и более
Расстояние между столбиками:	в пределах кривой l_0	12	17	25	30	35	40	45	50
	на подходах кривой l_1	20	27	40	47	50	50	50	50

– в пределах кривых в плане и на подходах к ним (по три столбика на подходе с каждой стороны дороги) при высоте насыпи 1 м и более, на расстояниях l_0 , l_1 и l_2 , указанных в таблице 25 (рисунок В.41), и на расстоянии l_3 , равном 50 м.

Таблица 25 – Расстояние между сигнальными столбиками на кривых в плане

В метрах

Радиус кривой в плане R , не более	Расстояние между столбиками		
	на внешней стороне кривой l_0	на внутренней стороне кривой l_1	на подходах к кривой l_2
50	5	10	12
100	10	20	25
200	15	30	30
300	20	40	40
400	30	50	50
500	40	50	50
600 и более	50	–	–

СТБ 1300-2007

– на прямолинейных участках дорог при высоте насыпи не менее 2 м и интенсивности движения не менее 2000 ед./сут – через 100 м;

– на дорогах, расположенных на расстоянии до 15 м от болот и водотоков глубиной более 1 м при паводке, действующем на протяжении 15 сут и более с 10 %-ной вероятностью превышения – через 20 м;

– на кривых сопряжений обозначенных перекрестков (пересечений и примыканий) автомобильных дорог в одном уровне – по 3 столбика: в начале, конце и в середине сопряжения;

– на железнодорожных переездах – с обеих сторон переезда на участке от 2,5 до 16,0 м от крайних рельсов через каждые 1,5 м;

– у водопропускных труб по одному столбику с каждой стороны по оси трубы.

9.2.3 Сигнальные столбики устанавливаются через 100 м на всем протяжении автомобильных дорог, которые по геометрическим параметрам соответствуют категориям I-а, I-б и I-в согласно ТКП 45-3.03-19 (кроме участков, на которых в соответствии с 9.2.2 требуется установка столбиков с меньшим интервалом).

9.2.4 Сигнальные столбики устанавливаются через 100 м на всем протяжении магистральных автомобильных дорог (кроме участков, на которых в соответствии с 9.2.2, 9.2.3 требуется установка столбиков с меньшим интервалом).

9.2.5 Сигнальные столбики устанавливаются на обочине на расстоянии 0,35 м от бровки земляного полотна, при этом расстояние от края проезжей части до столбика должно составлять не менее 0,75 м при отсутствии бордюра и не менее 0,15 м – при его наличии.

9.2.6 На дорогах с двусторонним движением на сигнальные столбики, расположенные справа от проезжей части, должна быть нанесена разметка 2.4.1 по СТБ 1231 со световозвращающим элементом красного цвета. На обратной стороне столбиков (видимой для водителей встречного направления слева от проезжей части) должна быть нанесена разметка 2.4.2 со световозвращающим элементом желтого цвета (допускается применять элементы белого цвета).

9.2.7 На дорогах с разделительной полосой на сигнальные столбики, расположенные справа от проезжей части, должна быть нанесена разметка 2.4.1 со световозвращающим элементом красного цвета, на столбики, установленные на разделительной полосе (либо барьерном ограждении, размещенном на ней), – разметка 2.4.2 со световозвращающим элементом красного цвета.

9.3 Укороченные сигнальные столбики

9.3.1 Укороченные сигнальные столбики должны применяться для обозначения края проезжей части на участках дорог категорий I-а, I-б и I-в по ТКП 45-3.03-19, на которых установлены металлические односторонние или двусторонние ограждения первой группы.

9.3.2 Укороченные сигнальные столбики должны размещаться:

– на начальных и конечных участках ограждений – по четыре штуки через 4 м;

– на средних участках ограждений (между начальными и конечными участками) – через 12 м.

9.3.3 Высота укороченных сигнальных столбиков должна составлять 0,5 – 0,6 м.

Столбики должны быть белого цвета и обозначены дорожной разметкой 2.4.1, 2.4.2 по СТБ 1231 в соответствии с 9.2.6, 9.2.7.

9.4 Сигнальные щитки

9.4.1 Сигнальные щитки должны применяться для обозначения края проезжей части на участках дорог II и III категорий по ТКП 45-3.03-19, на которых установлены металлические односторонние или двусторонние ограждения первой группы, а также для обозначения опасных препятствий, направляющих островков и островков безопасности.

9.4.2 Сигнальные щитки должны размещаться на ограждениях первой группы:

– на начальных и конечных участках ограждений – по четыре штуки через 4 м;

– между начальными и конечными участками – через 12 м.

9.4.3 Высота сигнальных щитков, применяемых для обозначения дорожных ограждений, должна составлять 0,5 м, ширина – 0,1 м.

Сигнальные щитки должны быть обозначены разметкой 2.4.3 по СТБ 1231, нижний край которой должен находиться со стороны проезжей части.

9.4.4 Допускается установка на дорожных ограждениях первой группы других типов сигнальных щитков (в том числе со световозвращающими устройствами), изготовленных по техническим условиям изготовителей и утвержденных в установленном порядке.

В пределах дороги одного наименования для обозначения дорожных ограждений не допускается применение сигнальных щитков разных типов.

9.4.5 Сигнальные щитки, соответствующие 9.4.3, должны применяться в населенных пунктах для обозначения массивных препятствий, расположенных на расстоянии менее 4,0 м от края проезжей части, при отсутствии ограждений первой группы.

Допускается не обозначать массивные препятствия при наличии бордюра высотой 0,15 м или более.

9.4.6 Сигнальные щитки с разметкой 2.1.1 – 2.1.3 по СТБ 1231 должны устанавливаться на опоры знаков 4.2.1 – 4.2.3. Белые элементы разметки 2.1.1 – 2.1.3 должны быть выполнены из световозвращающих материалов.

На сигнальных щитках, применяемых со знаками 4.2.1 – 4.2.3 на УЖДТП, а также в иных случаях при соответствующем обосновании может быть применена разметка 2.1.1 – 2.1.3 с полосами белого и красного цветов.

9.4.7 Допускается применение сигнальных щитков с разметкой 2.1.1 – 2.1.3 для обозначения начальных (торцевых) элементов дорожных ограждений первой группы.

9.5 Направляющие островки

9.5.1 Направляющие островки предназначены для разделения движения транспортных потоков по направлениям и должны устраиваться на:

- перекрестках при суммарной интенсивности движения не менее 1000 ед./сут и доле поворачивающих транспортных средств 10 % и более на дорогах вне населенных пунктов и 20 % и более – на дорогах и улицах в населенных пунктах;
- перекрестках, имеющих сложную или нестандартную планировку;
- перекрестках, имеющих свободные от движения зоны значительной площади;
- соединительных ответвлениях транспортных развязок в разных уровнях;
- на участках соединения дорог и улиц без разделительной полосы с дорогами и улицами с разделительной полосой.

9.5.2 Направляющие островки устраивают в одном уровне с проезжей частью или конструктивно выделенными (приподнятыми над проезжей частью, например, в виде газона и т. п.).

9.5.3 При устройстве направляющих островков в одном уровне с проезжей частью их месторасположение обозначается горизонтальной разметкой 1.1 и 1.16.1 – 1.16.3.

9.5.4 Конструктивно выделенные направляющие островки обеспечивают возможность установки на них дорожных знаков, светофоров, ограждений и т. п. и устраиваются в соответствии с ТКП 45-3.03-19, а также в случаях, когда площадь островка превышает 10 м².

9.5.5 Высота приподнятых над проезжей частью направляющих островков вне населенных пунктов должна составлять от 0,05 до 0,15 м, в населенных пунктах – от 0,15 до 0,20 м.

9.5.6 Вне населенных пунктов расстояние от края приподнятого направляющего островка до границы ближайшей полосы движения должно составлять не менее 0,5 м.

В населенных пунктах расстояние от края приподнятого направляющего островка до границы ближайшей полосы движения должно составлять от 0,5 м до 2,0 м.

9.6 Точечные световозвращающие элементы

9.6.1 Конструкции точечных световозвращающих элементов (далее – ТСЭ) должны соответствовать требованиям технических условий изготовителей, утвержденным в установленном порядке.

9.6.2 ТСЭ применяются при соответствующем технико-экономическом обосновании на автомобильных дорогах общего пользования, улицах и дорогах населенных пунктов.

9.6.3 При установке ТСЭ должна быть обеспечена направленность световозвращающей поверхности только тем участникам движения, для которых она предназначена.

9.6.4 Для обозначения правого края проезжей части применяют ТСЭ красного цвета, устанавливаемые на расстоянии 0,1 м от внешнего края линии разметки 1.2 справа по ходу движения. При наличии бордюра рекомендуется устанавливать ТСЭ сверху в бордюрный камень.

9.6.5 Для обозначения левого края проезжей части на дорогах I-а, I-б и I-в категорий по ТКП 45-3.03-19 применяют ТСЭ красного цвета, устанавливаемые на расстоянии 0,1 м от левого края линии разметки 1.2 слева по ходу движения. При наличии бордюра на разделительной полосе рекомендуется устанавливать ТСЭ сверху в бордюрный камень.

На разделительной полосе применяют ТСЭ с одной световозвращающей поверхностью (ТСЭ с углами обзора 180°).

СТБ 1300-2007

9.6.6 Для обозначения левого края проезжей части на дорогах без разделительной полосы применяют ТСЭ желтого цвета, устанавливаемые на расстоянии 0,1 м от внешнего края линии разметки 1.2 слева по ходу движения. При наличии бордюра рекомендуется устанавливать ТСЭ сверху в бордюрный камень.

9.6.7 Для разделения транспортных потоков противоположных направлений на дорогах без разделительной полосы, имеющих четыре и более полос движения, применяют ТСЭ желтого цвета с двумя световозвращающими поверхностями (ТСЭ с углами обзора 360°), устанавливаемые между линиями разметки 1.3.

9.6.8 Для разделения транспортных потоков противоположных направлений на дорогах, имеющих две или три полосы движения, применяют ТСЭ желтого цвета с двумя световозвращающими поверхностями (ТСЭ с углами обзора 360°), устанавливаемые на линиях разметки 1.1, 1.5, 1.6, 1.11.

9.6.9 Для обозначения границ полос движения при наличии двух и более полос, предназначенных для движения в одном направлении, применяют ТСЭ белого цвета с одной световозвращающей поверхностью (ТСЭ с углами обзора 180°), устанавливаемые на линиях разметки 1.5, 1.6, 1.1.

9.6.10 Для обозначения границ переходно-скоростных и дополнительных полос применяют ТСЭ зеленого цвета с одной световозвращающей поверхностью (ТСЭ с углами обзора 180°), устанавливаемые на линиях разметки 1.8.

9.6.11 Вне населенных пунктов ТСЭ могут устанавливаться:

– на УКДТП и подходах к ним длиной 300 м (рекомендуемая схема установки ТСЭ приведена в таблице 26 и на рисунке В.42);

Таблица 26 – Шаг установки ТСЭ и расстояния от (до) УКДТП

Расстояние до начала УКДТП (после его окончания), м	Расстояние между ТСЭ, м
От 300 до 200	30
От 200 до 100	20
От 100 до 40	15
От 40 до начала УКДТП	10
На УКДТП	7

– в пределах кривой в плане и на подходах к ней (рекомендуемая схема установки ТСЭ приведена в таблице 27 и на рисунке В.43);

Таблица 27

В метрах

Радиус кривой в плане R	Расстояние между ТСЭ в пределах кривой			Расстояние между ТСЭ на подходах к кривой		
	на внутренней стороне кривой l_0	на осевой линии разметки l_1	на внешней стороне кривой l_2	l_3	l_4	l_5
≤ 20	2	2	4	7	10	15
30	2	2	6	7	10	15
40	2	4	7	10	15	20
50	2	5	7	10	15	25
100	2	7	7	15	25	35
200	4	7	7	15	25	35
500	5	7	7	15	25	35
≥ 600	7	7	7	15	25	35

– на прямолинейных участках дорог при интенсивности движения не менее 2000 ед./сут – через 30 – 50 м.

9.6.12 В населенных пунктах и на подходах к ним ТСЭ могут устанавливаться перед нерегулируемыми пешеходными переходами, пересечениями с велосипедными дорожками при интенсивности автомобильного движения более 3000 ед./сут.

ТСЭ следует размещать:

– в поперечном сечении проезжей части – на расстоянии за 0,1 м до и после пешеходного перехода или велосипедной дорожки по одному элементу на оси каждого штриха разметки 1.14.1 (белого штриха разметки 1.14.2), при ее отсутствии – с шагом 0,5 – 1,0 м;

– в продольном направлении – по оси и краям проезжей части за 200 м до пешеходного перехода или велосипедной дорожки.

Рекомендуемая схема установки ТСЭ приведена на рисунке В.44.

9.6.13 На конструктивно выделенных (приподнятых над проезжей частью) островках безопасности или их элементах ТСЭ могут устанавливаться по контуру островка в верхней части бордюра с шагом 0,5 – 1,0 м (рекомендуемая схема установки ТСЭ приведена на рисунке В.45).

9.6.14 На островках безопасности, расположенных в одном уровне с проезжей частью, ТСЭ могут устанавливаться по контуру островка с шагом через 0,5 – 1,0 м в соответствии с рисунком В.45.

9.6.15 ТСЭ могут устанавливаться у основания искусственных неровностей со стороны подъезда транспортных средств (рекомендуемая схема установки приведена на рисунке В.45).

9.6.16 На кольцевых перекрестках ТСЭ рекомендуется устанавливать в соответствии с рисунком В.46.

9.7 Указательные вехи

9.7.1 В зимний период на автомобильных дорогах вне населенных пунктов для ориентирования водителей применяются указательные вехи.

Указательные вехи устанавливаются:

– в створах, в которых размещались снятые для технологических нужд сигнальные столбики (места установки согласно 9.2.2 – 9.2.4);

– в других местах на прямых участках дорог – в шахматном порядке через 200 м на каждой стороне земляного полотна;

– на кривых в плане малого радиуса – в шахматном порядке через 50 м на каждой стороне земляного полотна.

Указательные вехи размещают на расстоянии 0,3 м во внешнюю сторону дороги от бровки земляного полотна.

9.7.2 Высота указательных вех должна составлять 2,00 м. Вехи изготавливаются круглого сечения диаметром 0,05 м или квадратного сечения со стороной квадрата 0,05 м.

9.7.3 Указательные вехи окрашивают чередующимися полосами белого и красного цвета шириной 0,20 м. Верхняя часть вех окрашивается в красный цвет.

На дорогах категорий I-а, I-б, I-в и II по ТКП 45-3.03-19 применяют вехи со световозвращающими элементами.

9.7.4 Для обеспечения технологического процесса содержания дорог в зимний период допускается применение указательных вех в других местах в соответствии с ТНПА.

9.8 Тумбы с искусственным освещением

9.8.1 Тумбы с искусственным освещением применяются в населенных пунктах для обозначения начала разделительной полосы, а также конструктивно выделенных (приподнятых) направляющих островков и защитных элементов островков безопасности.

Тумбы не устанавливают при наличии на указанных элементах освещаемых дорожных знаков, буферных устройств или светофоров.

9.8.2 Вместо тумб с искусственным освещением могут применяться сигнальные щитки в соответствии с 9.4.6.

9.9 Временные направляющие устройства

9.9.1 Временные направляющие устройства применяются для обозначения мест производства работ на проезжей части. К временным направляющим устройствам относятся:

– сигнальные конусы;

– сигнальные флажки;

– сигнальные шнуры;

– светосигнальные устройства (фонари);

– световые панно (на автомобиле, прицепе или переносные) и др.

9.9.2 Применение временных направляющих устройств должно соответствовать ТНПА на обустройство мест проведения работ при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог, улиц и дорог населенных пунктов.

9.9.3 Конструкции временных направляющих устройств должны соответствовать требованиям технических условий изготовителей, разработанных и согласованных в установленном порядке.

10 Правила применения противоослепляющих устройств

10.1 К противоослепляющим устройствам относят экраны, которые предназначены для защиты водителей транспортных средств от ослепления при встречном разезде в темное время суток.

10.2 Конструкции противоослепляющих устройств должны соответствовать требованиям технических условий изготовителей, утвержденным в установленном порядке.

10.3 Противоослепляющие устройства при соответствующем технико-экономическом обосновании могут устанавливаться на разделительной полосе автомобильных дорог категорий I-а, I-б, I-в по ТКП 45-3.03-19 в виде экранов, установленных самостоятельно либо на дорожных ограждениях первой группы.

10.4 Нижний край противоослепляющих устройств должен находиться на высоте не более 0,50 м от проезжей части, верхний край – на высоте не менее 1,80 м от проезжей части.

11 Правила применения островков безопасности

11.1 Островки безопасности предназначены для выделения на проезжей части зон для остановки пешеходов, переходящих проезжую часть по пешеходному переходу со светофорным регулированием. Как правило, островки безопасности должны быть конструктивно выделены и оборудованы защитными элементами (рефюжами), обеспечивающими безопасность пешеходов, остановившихся на островке.

11.2 При наличии на дороге разделительной полосы островок безопасности размещается в месте пересечения наземного пешеходного перехода и разделительной полосы.

При наличии на дороге разделительной зоны шириной 2,0 м или более островок безопасности должен быть устроен в месте пересечения наземного пешеходного перехода и разделительной зоны.

11.3 Если на центральной разделительной полосе установлены дорожные ограждения первой группы, перед наземными пешеходными переходами они должны отклоняться в поперечном направлении от оси разделительной полосы не менее 1,0 м для дополнительной защиты островка безопасности. Длина участка отклонения ограждений должна быть не менее 40,0 м.

11.4 В населенных пунктах при проектировании улиц без разделительной полосы (разделительной зоны) островки безопасности должны предусматриваться на наземных пешеходных переходах со светофорным регулированием, если ширина проезжей части в месте перехода составляет 15 м и более или число пересекаемых полос движения транспорта в обоих направлениях – 4 и более.

11.5 На существующих дорогах конструктивно выделенные островки безопасности должны устраиваться на наземных пешеходных переходах со светофорным регулированием при ширине проезжей части более 21 м либо при числе полос движения транспорта в обоих направлениях более 5.

11.6 Допускается обозначение островков безопасности при помощи линий горизонтальной дорожной разметки в случаях, определенных Министерством внутренних дел Республики Беларусь.

11.7 Ширина конструктивно выделенного (приподнятого над проезжей частью) островка безопасности должна быть не менее 2,00 м.

11.8 На пешеходной части островка безопасности (в зоне пересечения его пешеходным переходом) не должны располагаться опоры дорожных знаков и светофоров, а также других устройств. Длина пешеходной части островка безопасности должна быть не менее ширины пешеходного перехода.

11.9 Высота пешеходной части островка безопасности должна составлять от 0,05 до 0,08 м над проезжей частью. Высота защитных элементов (рефюжей) на островках, расположенных вне населенных пунктов, должна составлять от 0,05 до 0,10 м, в населенных пунктах – от 0,15 до 0,20 м.

11.10 На существующих улицах без разделительной полосы островки безопасности на наземных пешеходных переходах устраиваются за счет изменения ширины боковых разделительных полос (между проезжей частью и тротуаром, местным проездом и т. п.) в зоне перехода. Длина участка расширения должна составлять не менее 40 м в каждую сторону от перехода.

Вместо изменения ширины боковых разделительных полос допускается для размещения островка безопасности уменьшать ширину полос движения до 3,25 м на улицах категории А и до 3,00 м на остальных магистральных улицах по [4] и рисунку В.49.

11.11 Защитные элементы конструктивно выделенного островка безопасности должны быть обозначены вертикальной дорожной разметкой 2.6.

11.12 Ширина выделенного горизонтальной дорожной разметкой островка безопасности должна быть не менее 1,2 м, а длина – не менее ширины пешеходного перехода.

12 Принципы маршрутного ориентирования

12.1 Общие принципы маршрутного ориентирования

12.1.1 Система маршрутного ориентирования предназначена для всех участников дорожного движения (преимущественно для водителей и пассажиров транспортных средств).

12.1.2 Объекты ориентирования обозначаются при помощи ТСОДД в соответствии с характеристикой объекта ориентирования.

12.1.3 Проектирование ТСОДД осуществляется в соответствии с требованиями СТБ 1140, СТБ 1231 и настоящего стандарта, установка (устройство) – в соответствии с проектной документацией.

12.1.4 Знаки индивидуального проектирования, применяемые в маршрутном ориентировании, могут состоять из отдельных знаков по вертикали (модульная компоновка).

Модули, составляющие знак, должны быть одинаковой длины.

Размеры и компоновка надписей и других элементов на модулях, а также очередность размещения модулей сверху вниз должны соответствовать требованиям СТБ 1140.

Количество наименований, указываемых на одном модуле, не должно превышать трех.

Количество модулей в одном знаке не должно превышать четырех.

12.2 Принципы маршрутного ориентирования на автомобильных дорогах общего пользования Республики Беларусь

12.2.1 Основой системы маршрутного ориентирования на автомобильных дорогах общего пользования являются наименования и номера автомобильных дорог, утвержденные в установленном порядке.

12.2.2 Для разработки системы маршрутного ориентирования на республиканских автомобильных дорогах определяется конечный пункт (объект) маршрута (конечные пункты маршрутов) в прямом и обратном направлениях. В качестве конечных пунктов могут использоваться объекты, указанные в наименовании (титule) дороги, столица Республики Беларусь, областные и районные центры, поселки городского типа, узловые пункты дорог, аэропорты, спортивные комплексы, заповедники, национальные парки, исторические памятники, памятники природы и культуры, курортные зоны, имеющие республиканское значение.

Для автомобильных дорог, включенных в международную сеть и определенных для движения грузового транзитного автотранспорта через территорию Республики Беларусь, правила выбора конечных пунктов на территории сопредельных государств, порядок дублирования наименований на иностранных языках или в транслитерации определяются республиканским органом государственного управления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности совместно с Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Автомобильные дороги могут быть разделены на участки, для каждого из которых устанавливаются свои конечные пункты.

Примечания

1 Например, для автомобильной дороги М-1/Е-30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) на участке от Бреста до Минска конечными пунктами являются Брест и Минск, а на участке от Минска до границы Российской Федерации – Минск и Москва.

2 Например, для автомобильной дороги М-8/Е-95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута) на участке от границы Российской Федерации до Витебска конечным пунктом является Витебск, на участке от Витебска до Могилева – Могилев, на участке от Могилева до Гомеля – Гомель, на участке от Гомеля до границы Украины – Чернигов.

Конечные пункты маршрутов в обязательном порядке указываются на знаках 5.20.1, 5.20.2, 5.27, а при изменении направления маршрута на перекрестке и на знаках 5.21.1 (5.21.2).

12.2.3 Систему маршрутного ориентирования на местных автомобильных дорогах необходимо разрабатывать в пределах административного района и увязывать с системой маршрутного ориентирования на республиканских автомобильных дорогах, проходящих по территории этого района.

При этом в качестве объектов ориентирования на сети местных дорог применяются:

- название районного центра административного района (для направления движения к райцентру);
- название районного центра соседнего административного района (если дорога обеспечивает возможность проезда к этому райцентру по кратчайшему направлению);
- название ближайшего крупного населенного пункта сельского типа, через который (рядом с которым) проходит дорога (как правило, населенного пункта, в котором размещен сельский совет или основная производственная база сельскохозяйственного предприятия);
- населенный пункт, определенный в качестве конечного пункта автомобильной дороги согласно титулу (при отсутствии в этом направлении объектов, указанных выше);
- конечные пункты маршрута, принятые на пересекаемой республиканской автомобильной дороге.

12.2.4 Выбор маршрута между объектами при наличии нескольких вариантов производится с учетом совокупности факторов: протяженность, технические характеристики дороги, время и условия движения, наличие объектов дорожного сервиса и т. п.

12.2.5 Знак 5.29.1 «Номер дороги» указывает номер дороги, на которой установлен знак. На знаке с зеленым фоном указывается номер международной дороги, проходящей по территории Республики Беларусь (приложение К), на знаке с красным фоном – номер магистральной или республиканской дороги Республики Беларусь, на знаке с белым фоном – номер местной дороги.

Изображения знаков 5.29.1, обозначающие номера магистральных и республиканских дорог, проходящих в прямом и пересекаемом (ответвляющемся) направлениях, должны наноситься в виде вставок на поле знаков 5.20.1, 5.20.2 и могут наноситься в виде вставок на поле знаков 5.21.1, 5.21.2.

Знак 5.29.2 «Номер дороги» указывает номер дороги, которая не проходит в месте установки знака, но определена как объект системы ориентирования участников движения в связи с тяготением к ней значительных транспортных потоков. Перечень автомобильных дорог, определенных как объекты ориентирования, а также требующие обозначения маршруты движения к таким дорогам определяются при разработке системы ориентирования.

Знак 5.29.2 должен устанавливаться совместно со знаками 5.27 по маршруту движения к дороге с указанным номером. Изображения знаков 5.29.2 должны наноситься на поле знаков 5.20.1, 5.20.2, установленных на маршруте движения, с обязательным подтверждением на всех последующих знаках 5.20.1, 5.20.2 по маршруту движения до перекрестка (транспортной развязки), через который дорога с указанным номером проходит в одном из направлений (пересекающем или ответвляющемся).

Знак 5.29.3 «Номер и направление дороги» с зеленым или красным фоном следует применять для:

- указания направления дороги на перекрестке, на котором дорога с указанным номером меняет направление;
- указания направления движения к дороге с указанным номером по съезду развязки в разных уровнях, на которой эта дорога является пересекаемой.

Знак 5.29.3 «Номер и направление дороги» с зеленым или красным фоном со стрелкой прямого направления может применяться для подтверждения направления дороги на перекрестке в случае возможных затруднений в ориентировании водителей.

Знак 5.29.3 «Номер и направление дороги» с синим фоном применяется на перекрестке для указания направления по маршруту движения к дороге с указанным номером (в том числе на развязке в разных уровнях, на которой эта дорога не является пересекаемой). Знак 5.29.3 «Номер и направление дороги» с синим фоном и стрелкой прямого направления может применяться для подтверждения маршрута движения к дороге с указанным номером.

12.2.6 На совмещенных участках республиканских дорог на знаках 5.20.1, 5.20.2, 5.27, 5.29.1, 5.29.2 указываются номера всех дорог и соответствующие им конечные пункты маршрутов.

Примечание – Например, на совмещенном участке дорог М-4 Минск – Могилев и М-5 Минск – Гомель указываются оба этих номера и соответствующие им наименования – Могилев, Гомель.

12.2.7 В случаях, когда перед пересечениями дорог предусмотрена установка знаков 5.20.1 (5.20.2) и 5.21.1 (5.21.2), информация для прямого направления должна приводиться на знаках 5.20.1 (5.20.2), для пересекающихся (ответвляющихся) направлений – на всех знаках.

На знаках 5.21.1 и 5.21.2 должны быть указаны наименования объектов, приведенные для соответствующих направлений на знаках 5.20.1 (5.20.2), и дополнительно могут быть указаны наименования других объектов в этих направлениях.

12.2.8 На знаках 5.21.1 и 5.21.2 расстояния до объектов не указываются при выполнении хотя бы одного из следующих условий:

- в направлении, указанном знаком (частью знака), за перекрестком установлен знак 5.27;
- расстояние до указанного объекта превышает 100 км;
- расстояние до объекта менее 1 км при обеспечении видимости объекта с основной дороги.

12.2.9 На пересечениях республиканских дорог с выделенными полосами движения для разных направлений целесообразно применять дорожную горизонтальную разметку 1.22 в сочетании с разметкой 1.18 по СТБ 1231.

12.2.10 Маршрут движения должен подтверждаться в начале автомобильной дороги, после пересечений республиканских и важнейших местных дорог, на выездах из населенных пунктов городского типа. В указанных местах должны устанавливаться дорожные знаки 5.27 и 5.29.1. Эти знаки следует повторять на перегонах между перечисленными местами, если расстояние между ними более 25 км.

Наименования, указанные на знаке 5.27, должны повторяться на всех знаках 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1, 5.21.2, 5.27 до указанных объектов.

12.2.11 Места пересечения дорогой границ административных территориальных единиц Республики Беларусь (областей, районов) должны быть обозначены знаками 5.26.1 с указанием наименования области и (или) района.

После знаков 5.26.1 рекомендуется устанавливать знаки 5.27 и 5.29.1 (с учетом требований 12.2.10).

12.2.12 При наличии автомобильной дороги (дорог) общего пользования в обход населенного пункта (далее – объездная дорога) маршруты для транзитного автотранспорта следует указывать по объездной дороге (объездным дорогам).

В случаях, когда объездная дорога не является замкнутой, через территорию населенного пункта могут быть указаны маршруты к республиканским дорогам, которые не соединены объездной дорогой. Другие маршруты по территории населенного пункта могут быть указаны, если это предусмотрено системой ориентирования в населенном пункте городского типа.

12.2.13 На знаках, установленных на объездной дороге, кроме конечных пунктов маршрутов, может присутствовать информация об объектах, предусмотренных системой ориентирования в населенном пункте городского типа.

12.2.14 На знаках, установленных на объездной дороге и в местах выезда на нее, допускается указывать до четырех (включительно) наименований объектов в одном направлении.

Выбор наименований, указываемых в направлении объездной дороги, должен обеспечивать выполнение требований 12.2.2.

12.2.15 На пересечениях объездной дороги и дорог, выходящих из населенного пункта, допускаются следующие отступления от требований 5.6.30 – 5.6.32, 5.6.36:

– на подходе со стороны населенного пункта допускается вместо знаков 5.20.1 применять знаки 5.21.2, включающие поле для прямого направления;

– знаки 5.27 и 5.29.1 устанавливаются только на дороге, пересекающей объездную дорогу (примыкающую к ней), для направления движения от населенного пункта;

– для других направлений знаки 5.27 и 5.29.1 могут устанавливаться при расстоянии до соседних пересечений с республиканскими дорогами (или до границы населенного пункта) более 5 км.

12.2.16 На выходах из населенных пунктов, имеющих объездные дороги, дорожные знаки 5.27 и 5.29.1 допускается не устанавливать, если расстояние от границы населенного пункта до пересечения с объездной дорогой не превышает 5 км. Знаки 5.27 и 5.29.1 должны быть установлены за пересечением с объездной дорогой.

12.2.17 В особых случаях для объездных дорог (кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Минска, закольцованные обходные дороги городов и др.) при необходимости отступления от требований настоящего стандарта допускается разработка и утверждение в установленном порядке принципиальных схем маршрутного ориентирования на такие дороги, согласующихся с системой маршрутного ориентирования населенного пункта городского типа. Принципиальная схема должна быть утверждена республиканским органом государственного управления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности и согласована с Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

12.3 Принципы маршрутного ориентирования в населенных пунктах городского типа Республики Беларусь

12.3.1 Система маршрутного ориентирования в населенном пункте является частью системы ориентирования населенного пункта городского типа и включает следующие подсистемы:

- транзитную основную;
- транзитную целевую;
- транзитную вспомогательную (выводную);
- городскую;
- экстренных ситуаций;
- сервисную
- информационно-справочную.

Примечание – Система ориентирования в населенном пункте городского типа утверждается местными исполнительными органами власти, а в случае прохождения автомобильных дорог общего пользования через населенный пункт городского типа согласовывается с предприятиями республиканских и местных автомобильных дорог.

12.3.2 Транзитная основная подсистема должна обеспечивать возможность безостановочного проезда через территорию населенного пункта от места въезда на нее по республиканской дороге до выезда на все республиканские дороги, выходящие из населенного пункта.

Примечание – Под выражением «безостановочный проезд» понимается проезд транспортных средств по населенному пункту без остановки для выяснения маршрута следования (при помощи соответствующих ТСОДД).

Маршруты для выезда на местные автомобильные дороги могут начинаться в местах ответвления от маршрутов, выходящих на республиканские дороги.

12.3.3 Транзитная целевая подсистема должна обеспечить возможность безостановочного движения от въезда в населенный пункт до основных объектов тяготения транспортных потоков, расположенных в населенном пункте. Перечень основных объектов тяготения и маршруты движения к ним определяются системой ориентирования в населенном пункте.

12.3.4 Транзитная вспомогательная (выводная) подсистема ориентирования в минимальной конфигурации (в минимальном объеме) должна обеспечить безостановочный выезд на маршруты основной транзитной подсистемы с пересекающихся (примыкающих) улиц или дорог населенного пункта.

Транзитная вспомогательная подсистема в полной конфигурации (расширенная) должна обеспечить выезд на маршруты основной транзитной подсистемы от объектов, определенных системой ориентирования в населенном пункте.

12.3.5 Городская подсистема ориентирования на территории городов реализуется с применением ТСОДД и другими средствами. Перечень объектов ориентирования, используемых в городской подсистеме, приведен в таблице Ж. 1.

Допускается указание и обозначение других объектов, если это установлено системой ориентирования в населенном пункте.

В городской подсистеме ориентирования допускается применять информационно-указательные знаки индивидуального проектирования (5.21.1, 5.21.2, 5.26.2) с элементами рекламной информации, размещенной на отдельном модуле (модулях). При этом общая высота модуля (модулей) с наименованием объектов, включенных в перечень объектов городской подсистемы (таблица 29), не должна быть менее 2/3 от общей высоты знака. Количество информационно-указательных знаков индивидуального проектирования с элементами рекламной информации на перегоне между магистральными улицами (дорогами) не должно быть более одного для каждого направления движения.

12.3.6 На территории населенного пункта должна быть реализована подсистема экстренных ситуаций, обеспечивающая возможность безостановочного движения от каждого въезда в населенный пункт по автомобильной дороге общего пользования до медицинского учреждения (больницы, пункта первой медицинской помощи) и места расположения органа внутренних дел или подразделения Госавтоинспекции.

Подсистема экстренных ситуаций должна быть реализована с применением дорожных знаков 6.2 (6.1) и 6.12.1 (6.12.2), указывающих направление и расстояние до объекта.

12.3.7 Сервисная подсистема ориентирования включает маршруты к типовым объектам сервиса (автозаправочным станциям, станциям технического обслуживания автомобилей, пунктам связи, гостиницам и т. п.). Правила формирования маршрутов определяются системой ориентирования населенного пункта, утвержденной в установленном порядке.

Таблица 28 – Перечень объектов, применяемых в городской системе ориентирования

Наименование объекта	Место установки знаков
Улицы категорий М, А, Б, В, Г и Д по [4]	Обозначение улиц перед пересечениями их между собой
Застройка	Номера домов в местах съезда с улицы к застройке
Здание	Номера домов на стенах зданий
Транспортные узлы и площади	Обозначение объекта непосредственно перед ним
Объекты внешнего транспорта (железнодорожные вокзалы, железнодорожные станции, автовокзалы, автостанции, аэропорты, речные порты). Промышленные узлы и зоны, крупные промышленные и торговые объекты. Объекты и памятники истории, культуры, архитектуры и т. п., имеющие туристическое значение	Указание объекта перед пересечениями магистральных улиц и дорог по [4] с улицами и дорогами, ведущими к объекту. Возможно обозначение объекта непосредственно перед ним

12.3.8 Информационно-справочная подсистема обеспечивается размещением информационно-справочных пунктов, позволяющих получить информацию о месте размещения объекта следования и маршрутах движения к нему по территории населенного пункта.

Правила размещения, оборудования и обозначения информационно-справочных пунктов, а также порядок указания маршрутов движения к ним определяются системой ориентирования населенного пункта, утвержденной в установленном порядке.

Приложение А
(справочное)

Дорожные знаки по СТБ 1140



Рисунок А.1, лист 1 – Группа 1. Предупреждающие знаки



Рисунок А.1, лист 2



Рисунок А.2 – Группа 2. Знаки приоритета



Рисунок А.3 – Группа 3. Запрещающие знаки



Рисунок А.4 – Группа 4. Предписывающие знаки

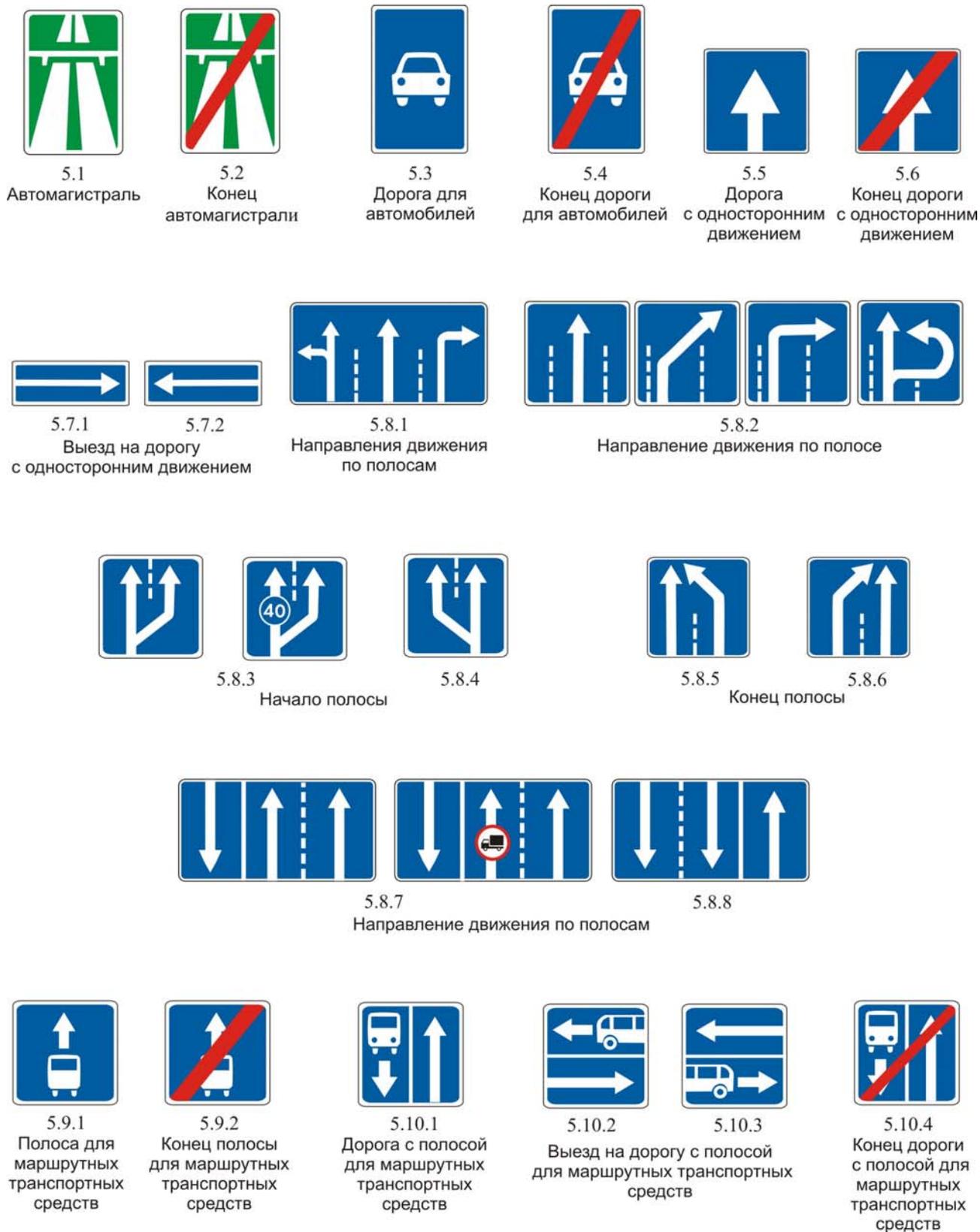


Рисунок А.5, лист 1 – Группа 5. Информационно-указательные знаки

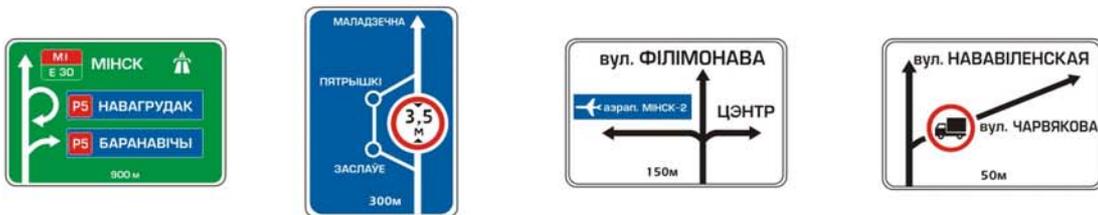


Рисунок А.5, лист 2



Рисунок А.5, лист 3

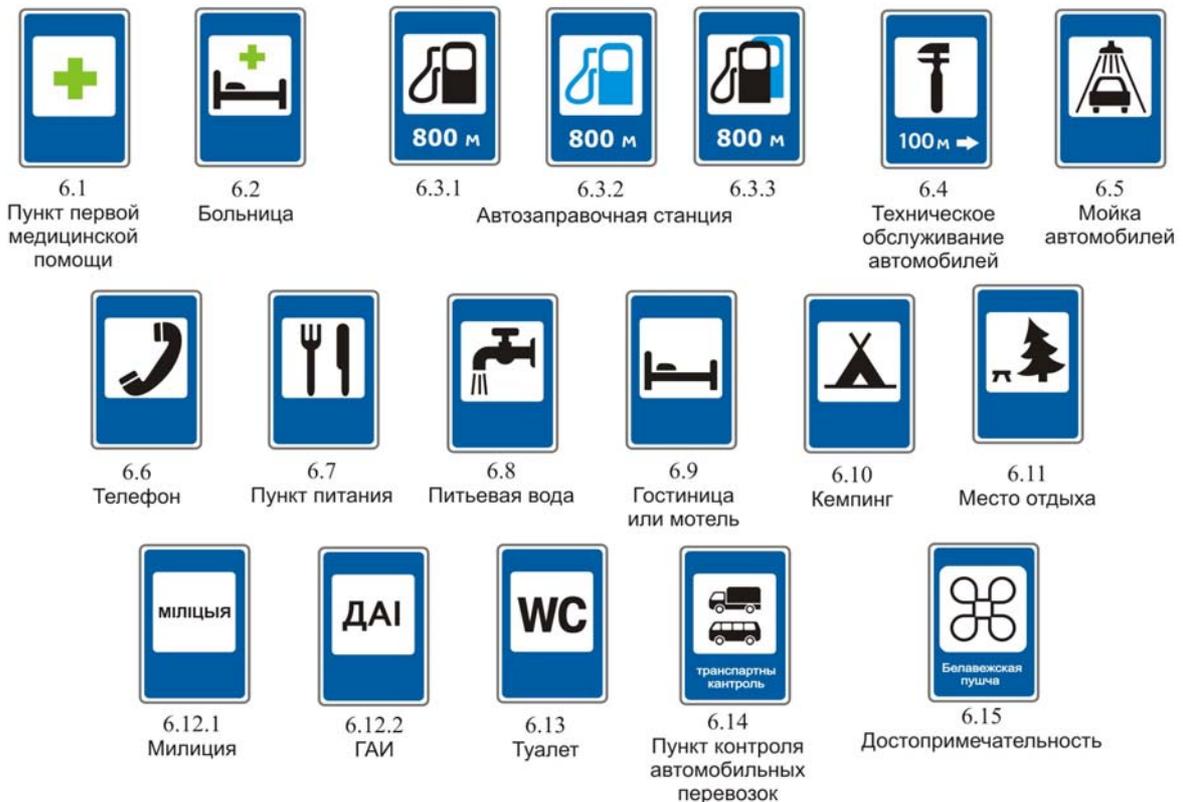


Рисунок А.6 – Группа 6. Знаки сервиса

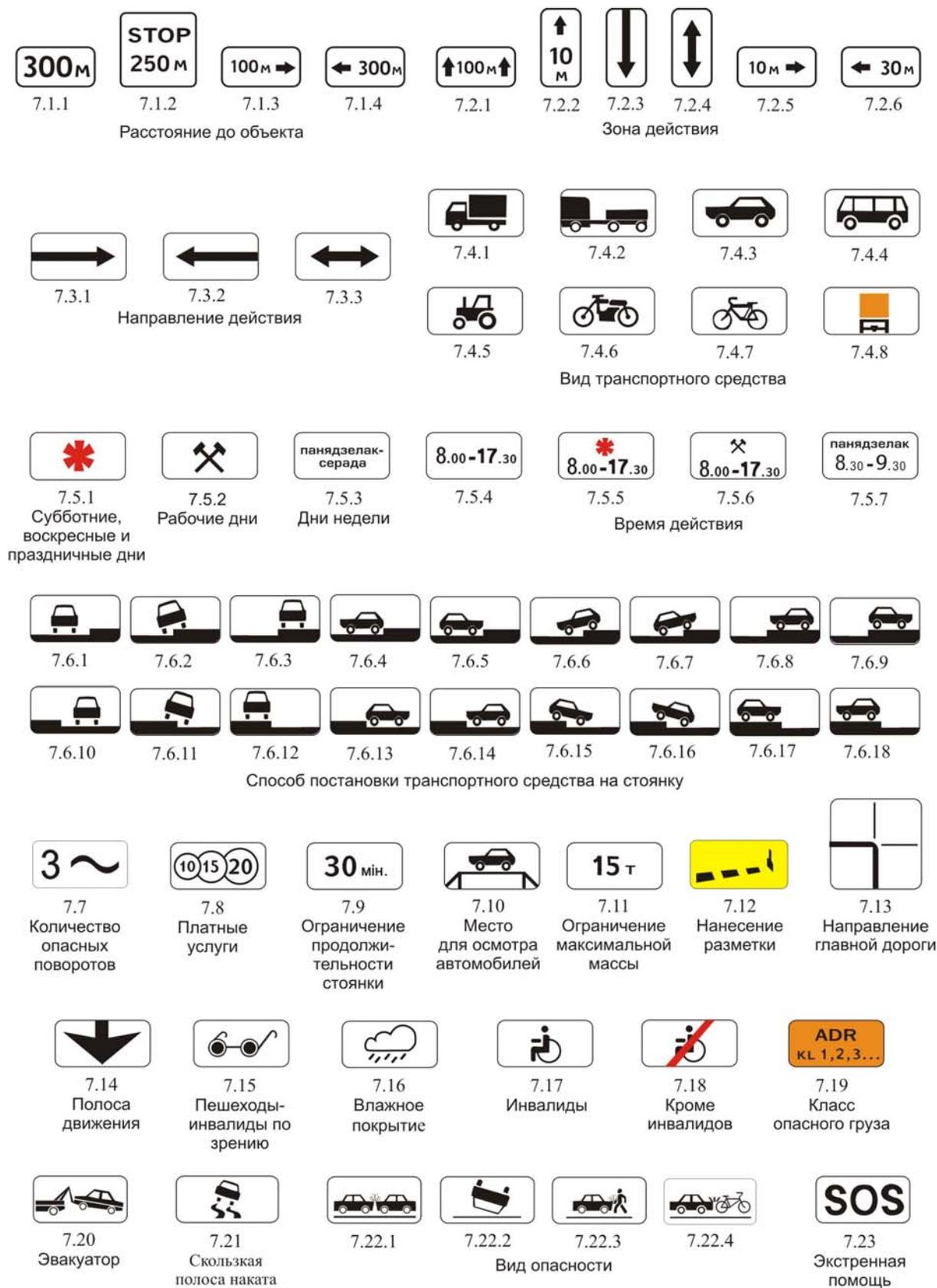


Рисунок А.7 – Группа 7. Знаки дополнительной информации (таблички)

Приложение Б
(справочное)

Дорожная разметка по СТБ 1231

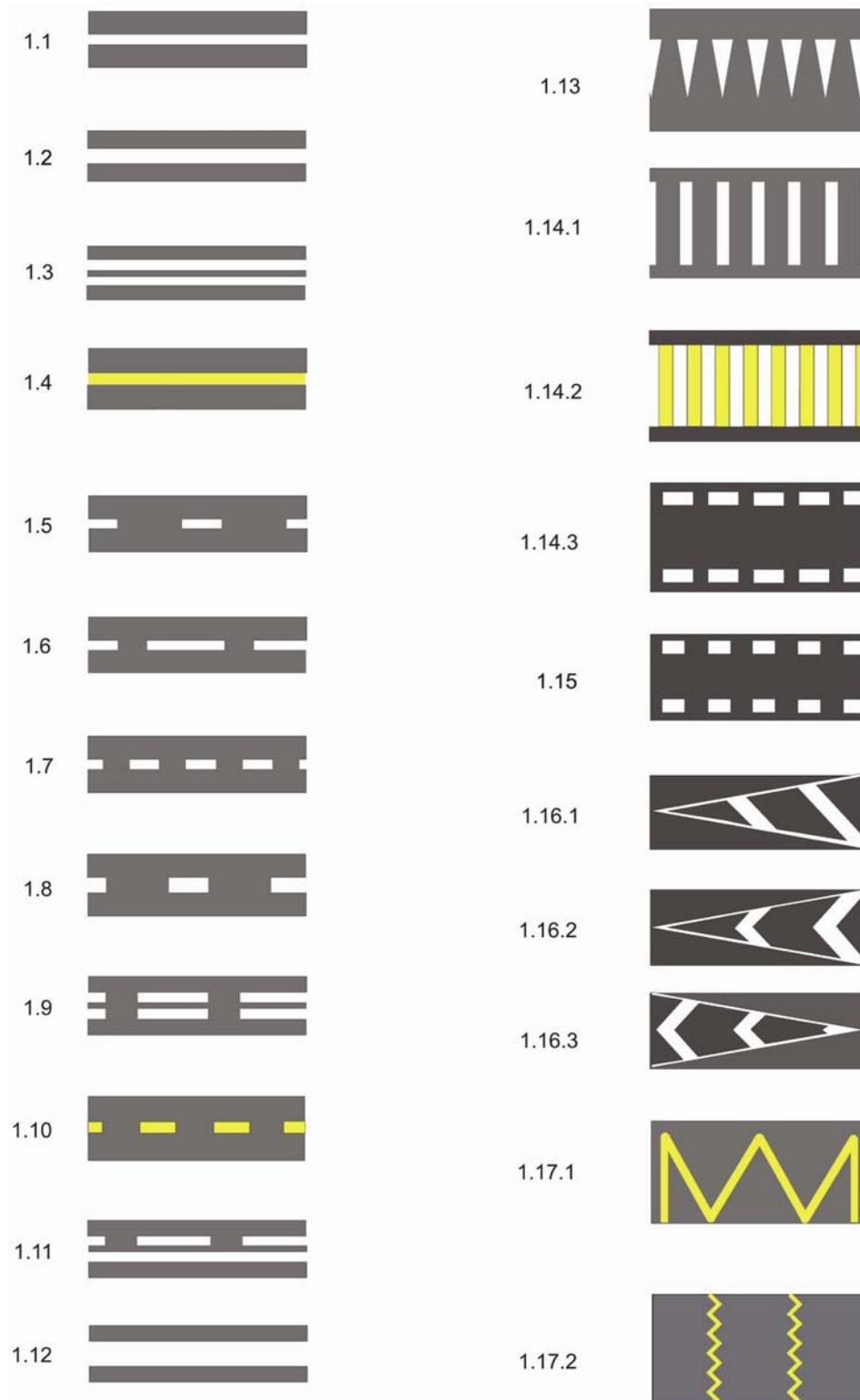


Рисунок Б.1, лист 1 – Горизонтальная дорожная разметка

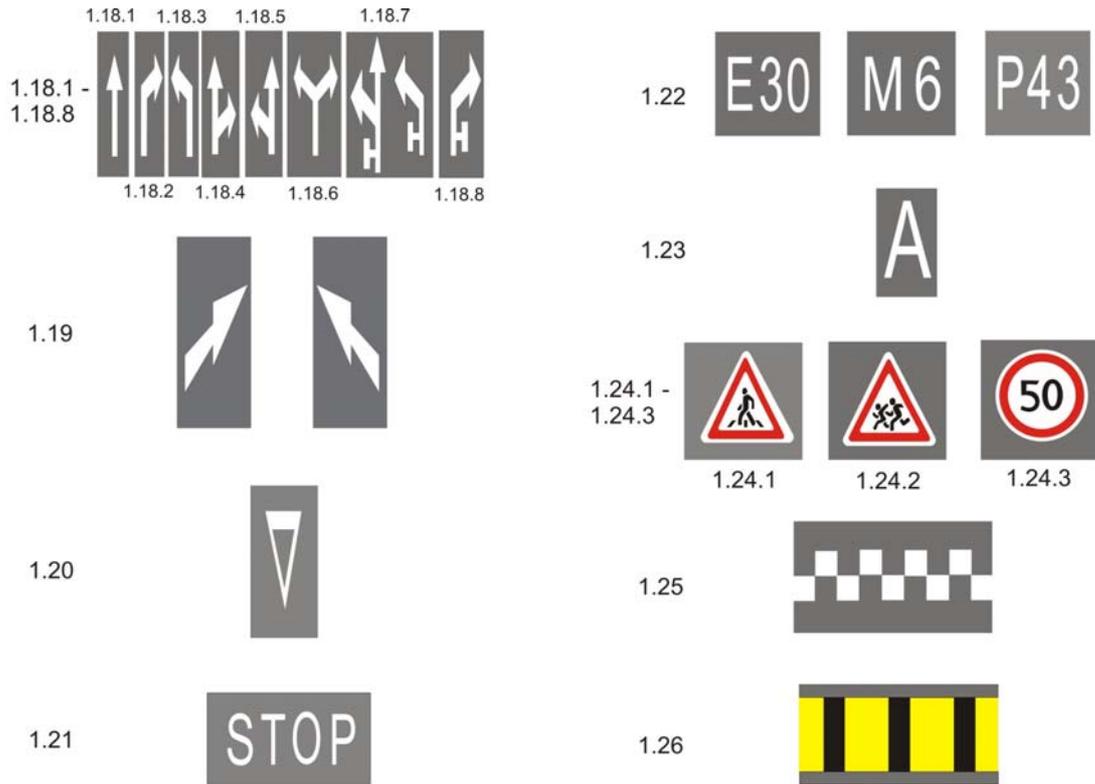


Рисунок Б.1, лист 2

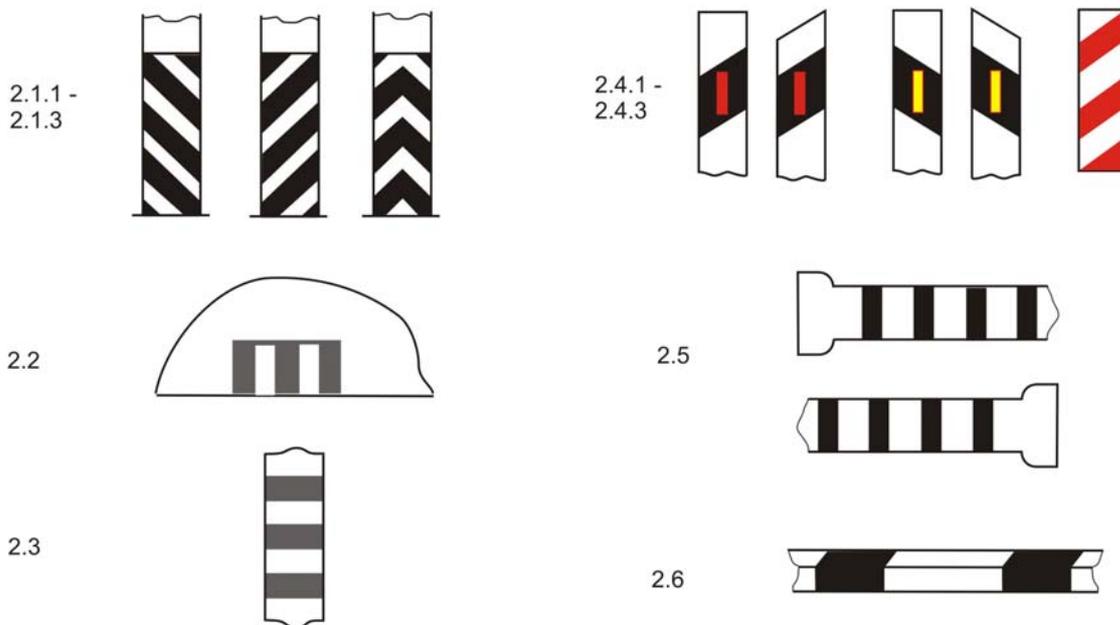


Рисунок Б.2 – Вертикальная дорожная разметка

Приложение В
(справочное)

Примеры применения ТСОДД на характерных участках автомобильных дорог и улиц, искусственных сооружениях и элементах обустройства дорог

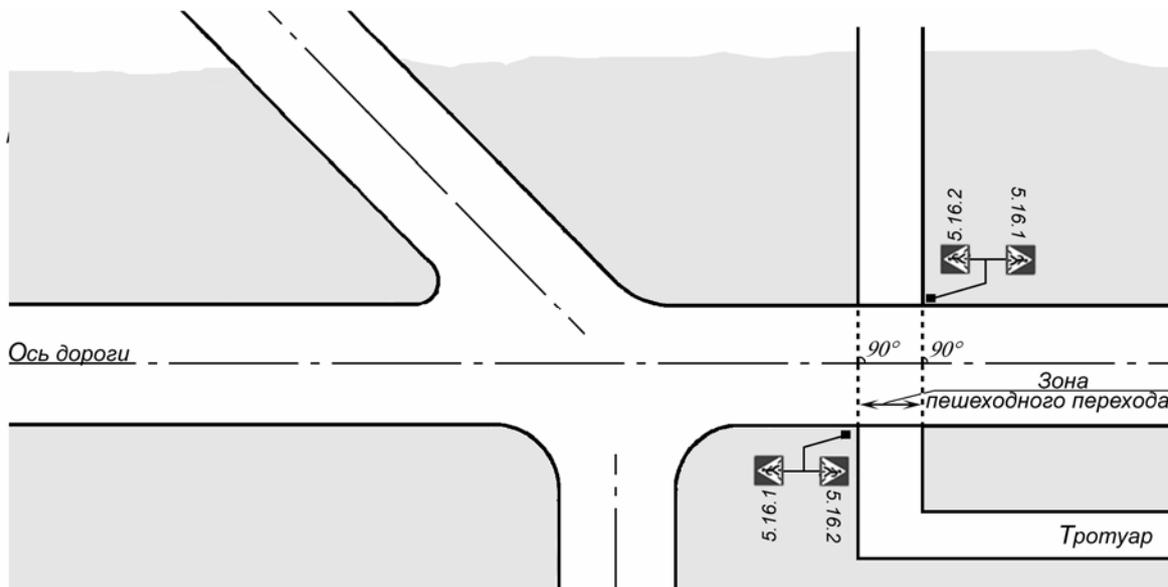


Рисунок В.1

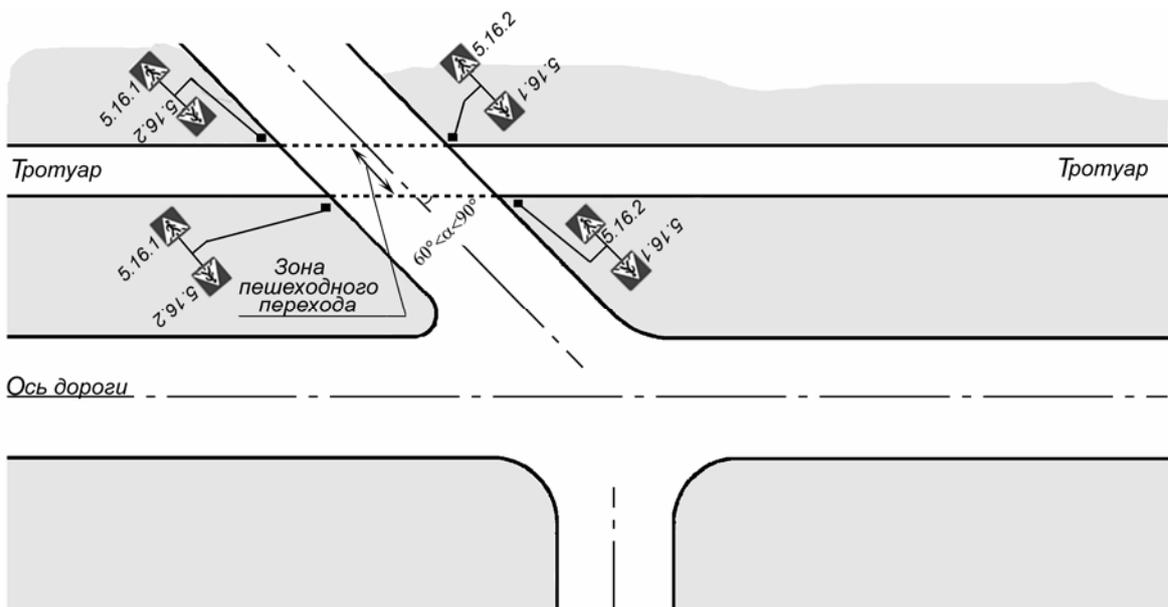


Рисунок В.2

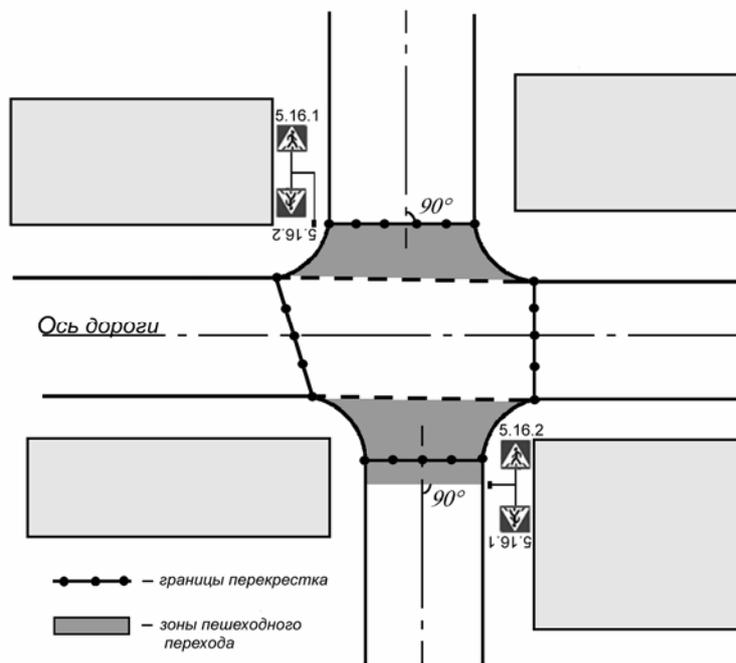
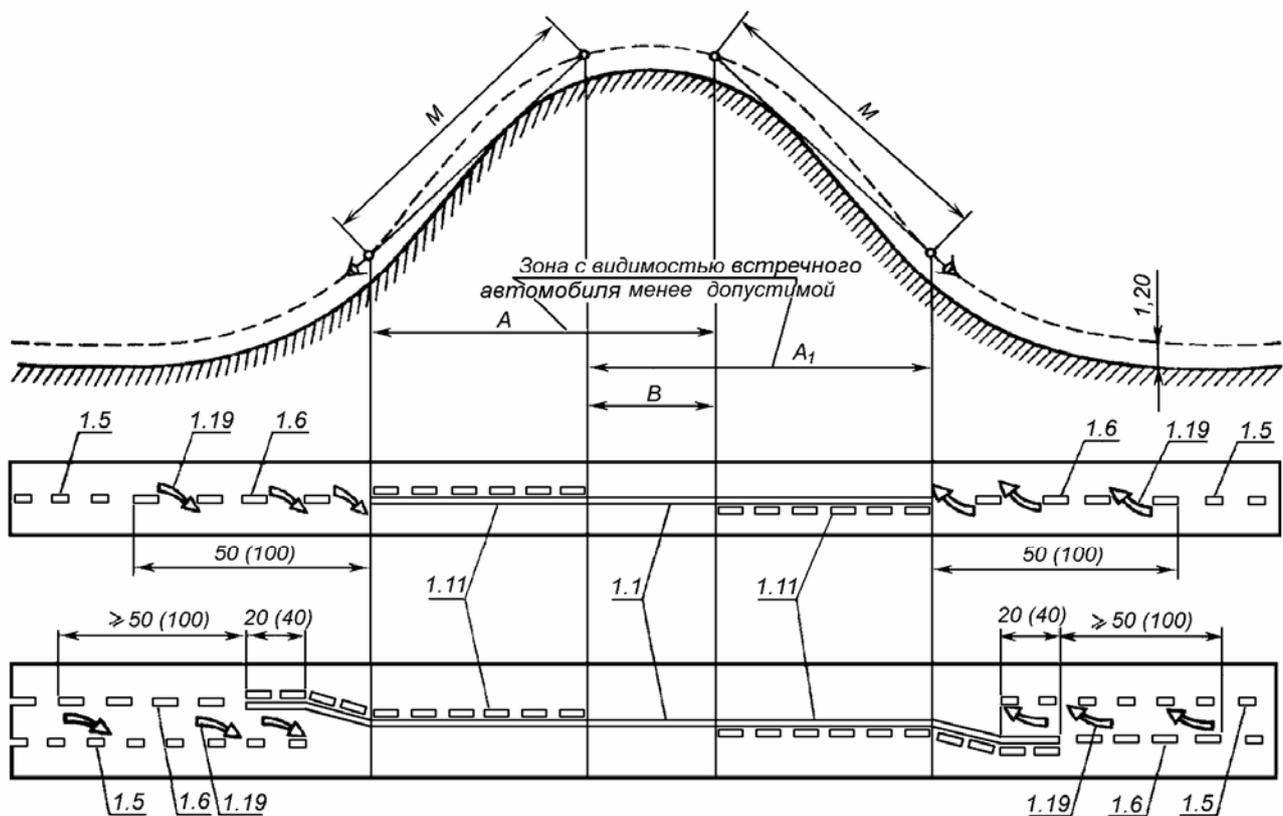


Рисунок В.3

Размеры в метрах



M – минимальное расстояние видимости встречного автомобиля, м.

Рисунок В.4

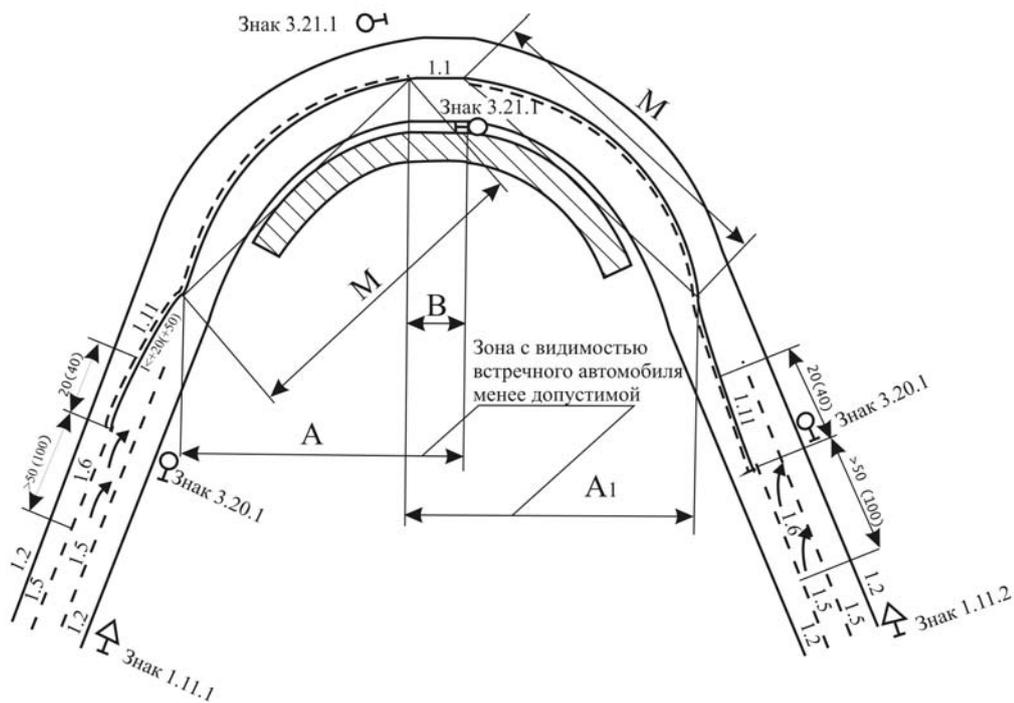
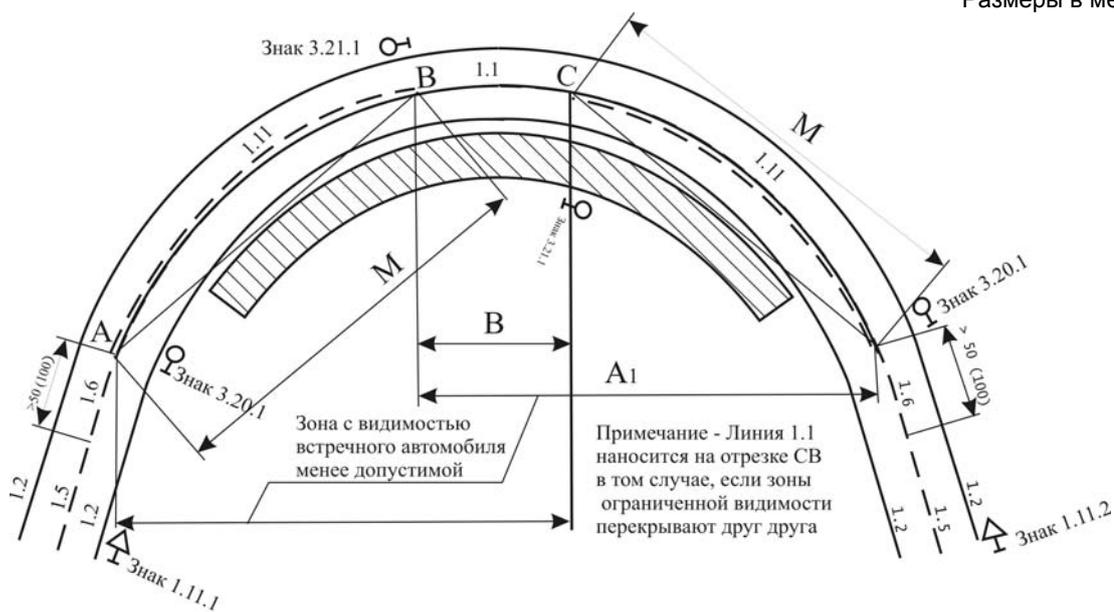
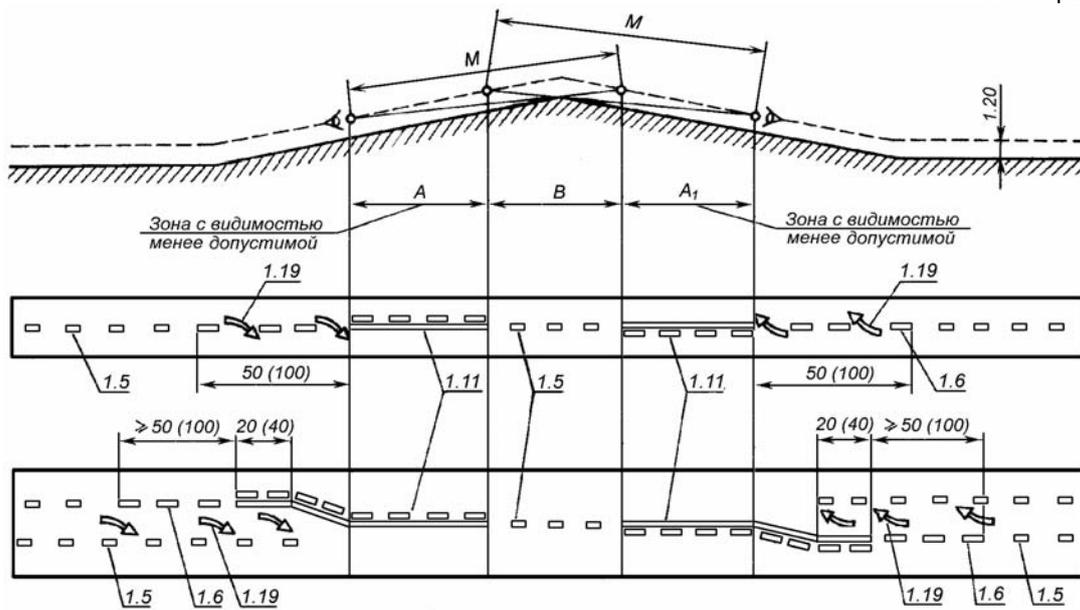


Рисунок В.5



M – минимальное расстояние видимости встречного автомобиля, м

Рисунок В.6

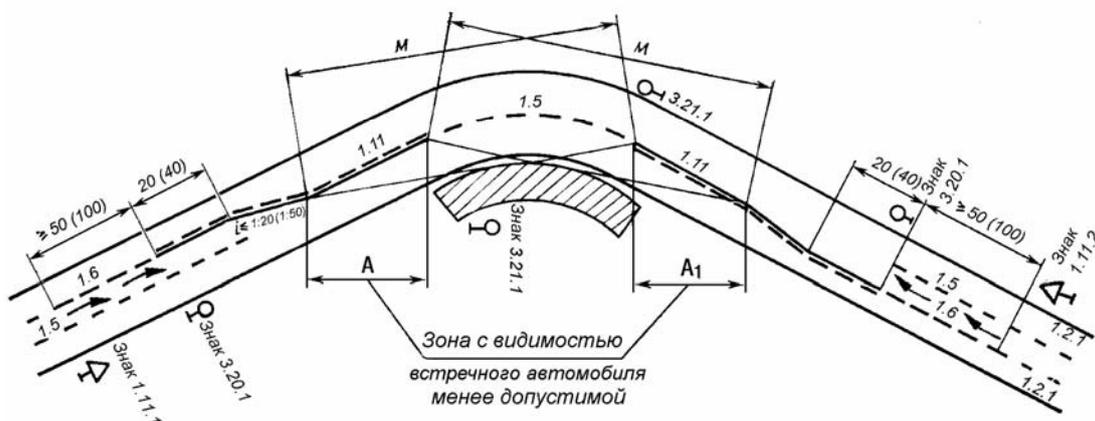
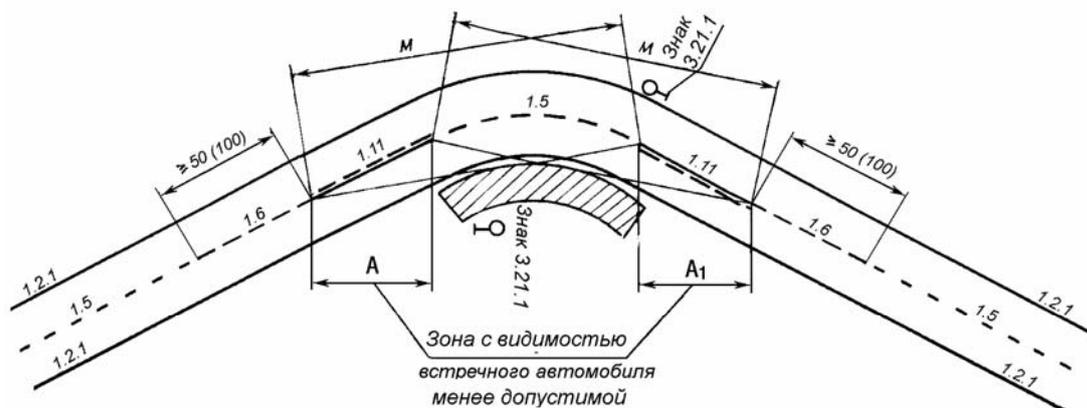


Рисунок В.7

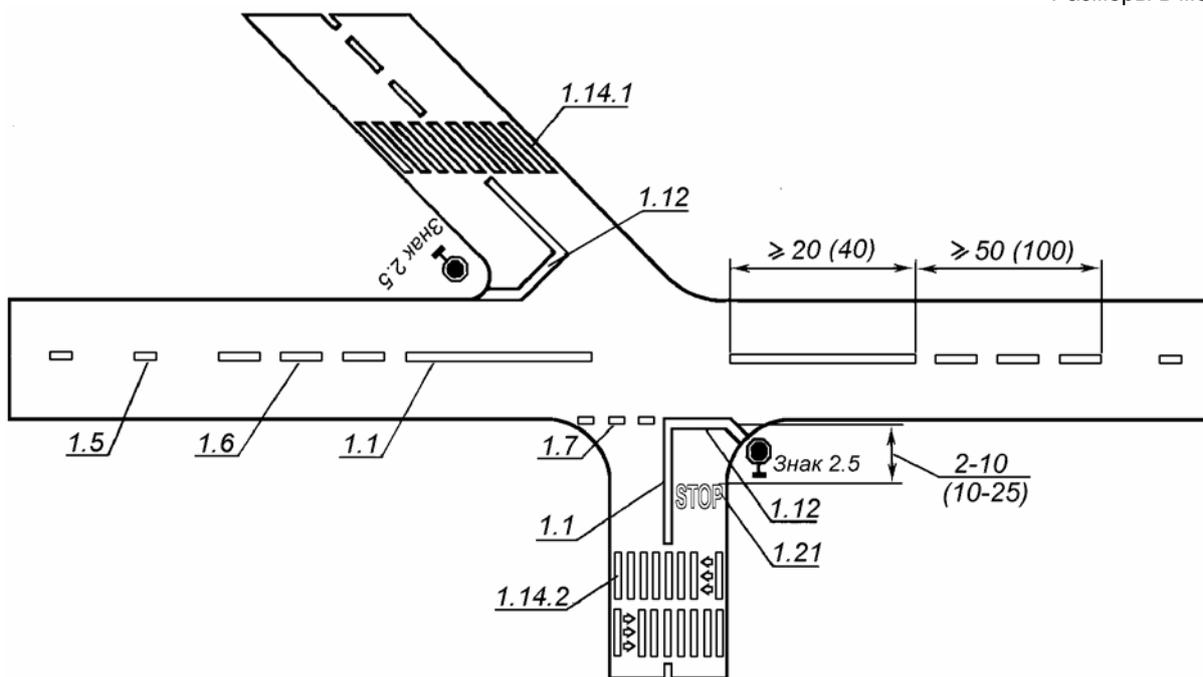


Рисунок В.8

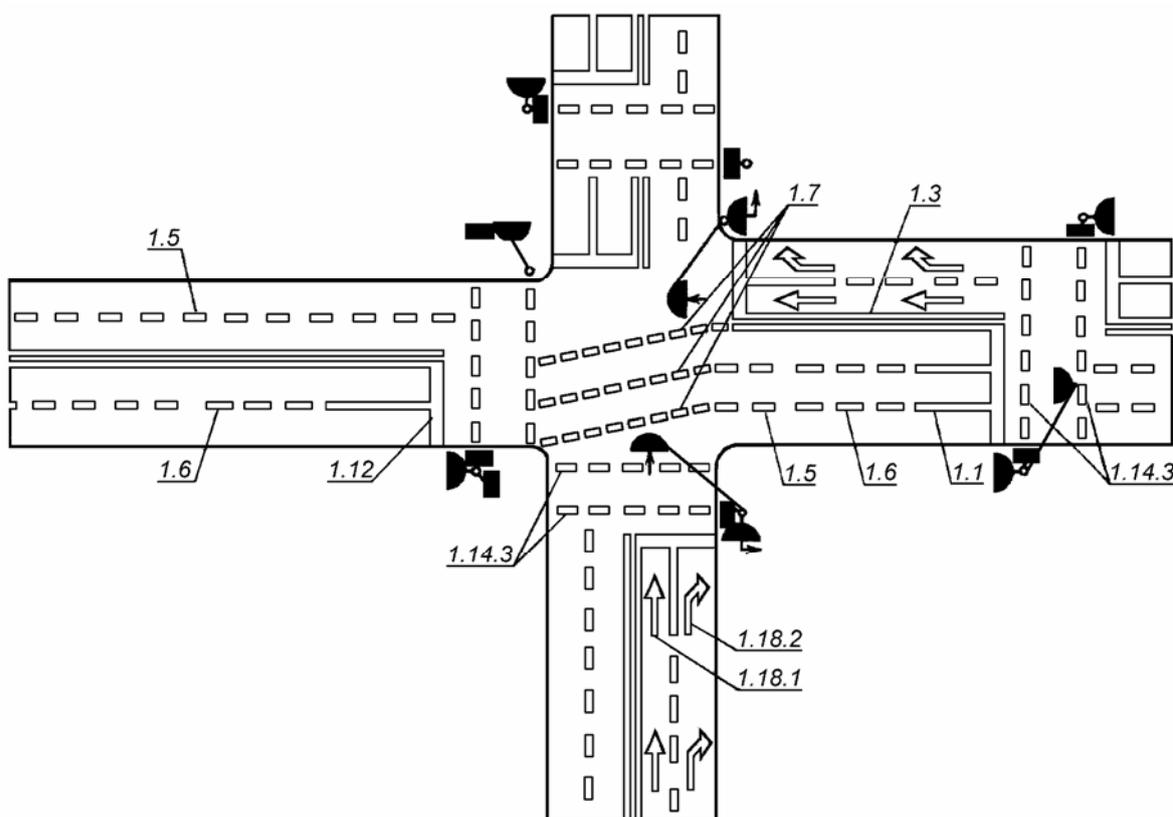


Рисунок В.9

Размеры в метрах

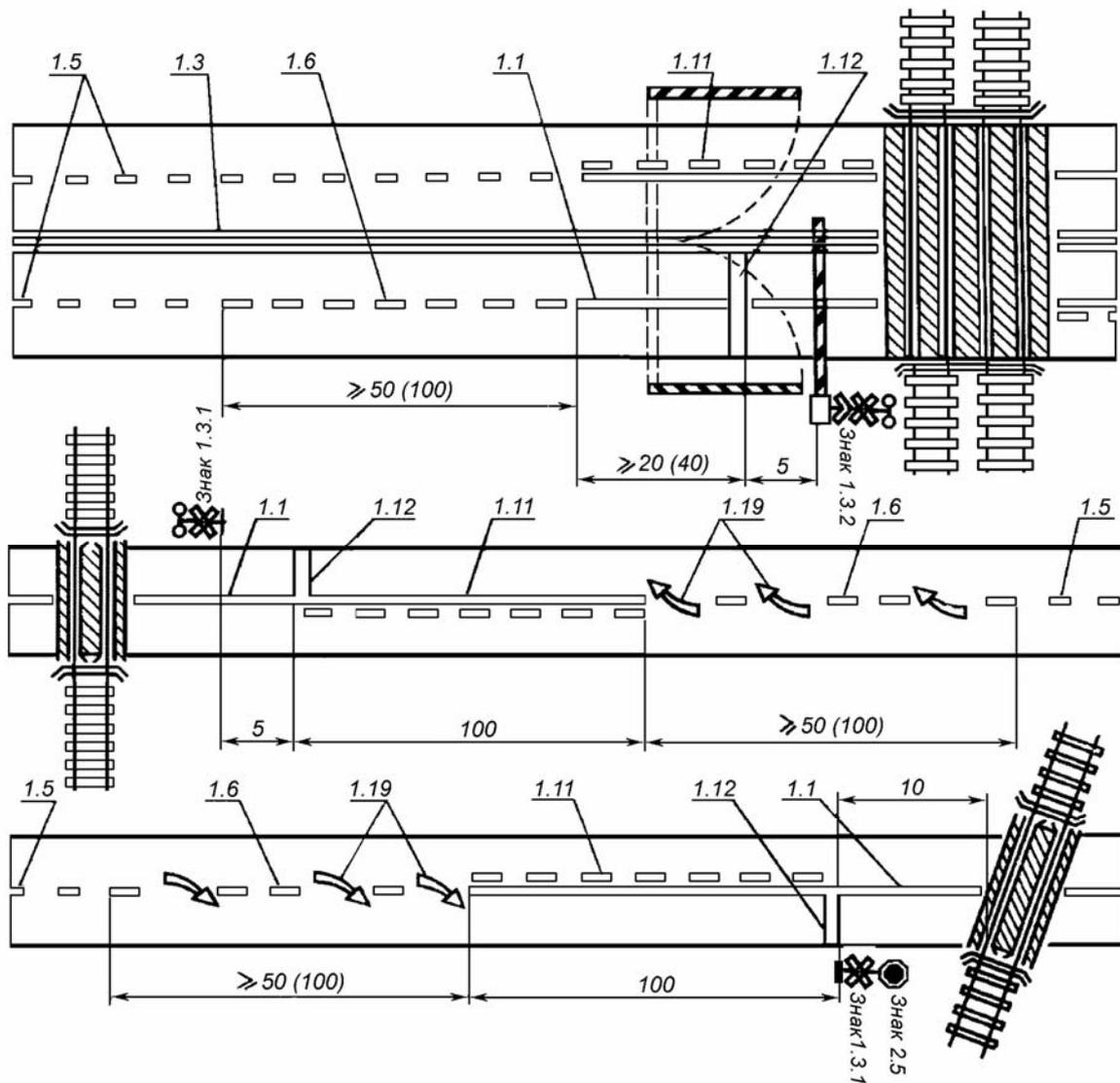


Рисунок В.10

Размеры в метрах

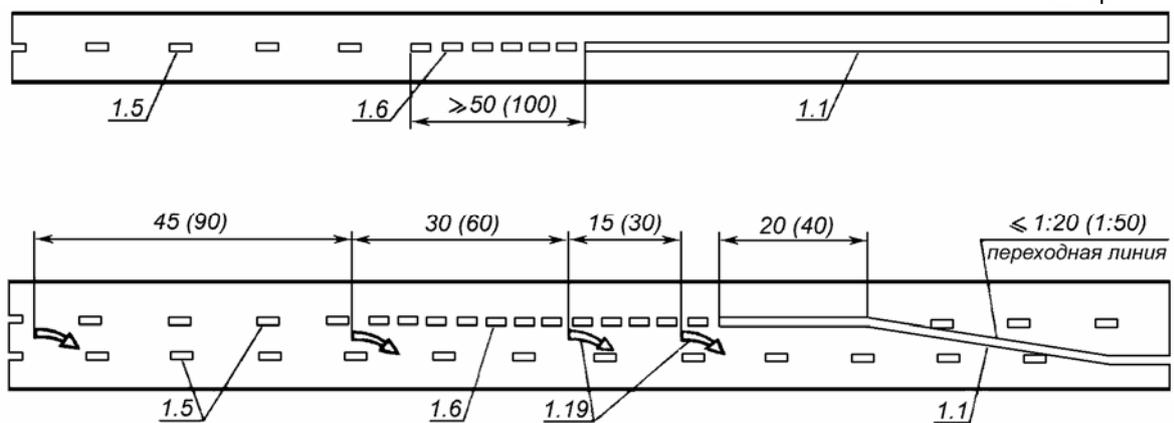


Рисунок В.11

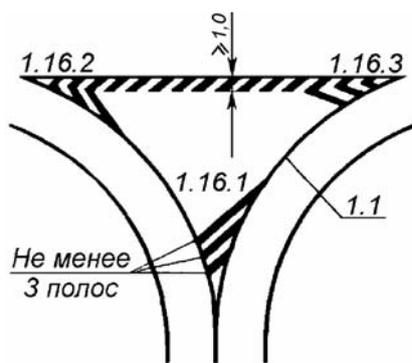
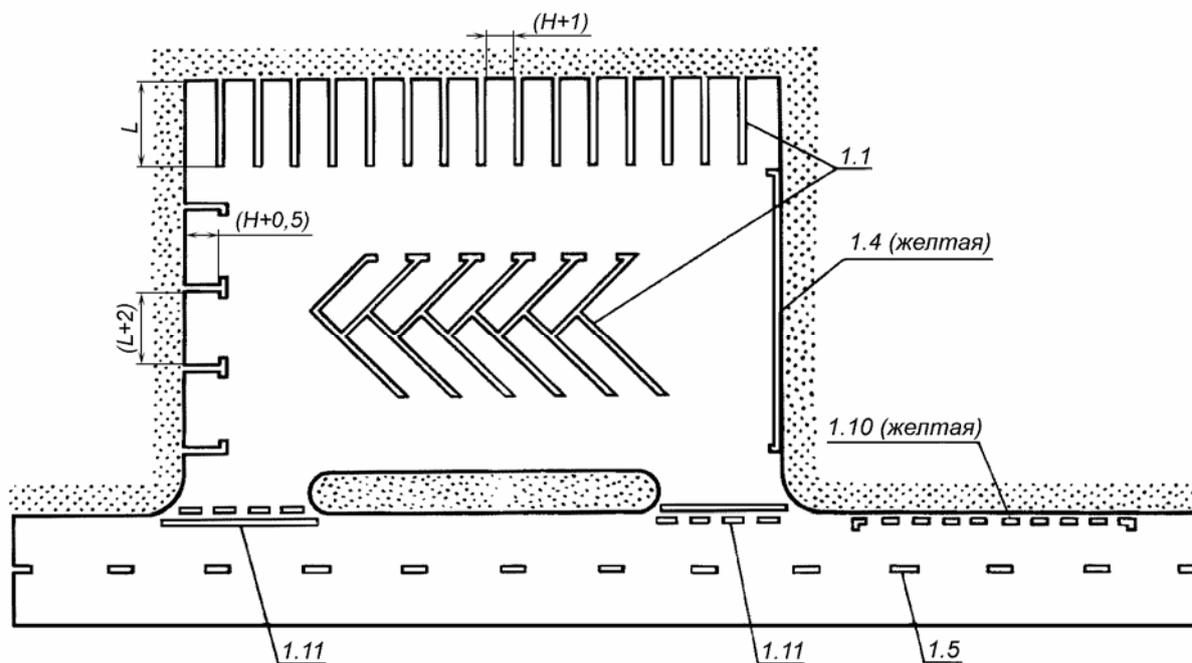


Рисунок В.12



L – длина автомобиля; H – ширина автомобиля

Рисунок В.13

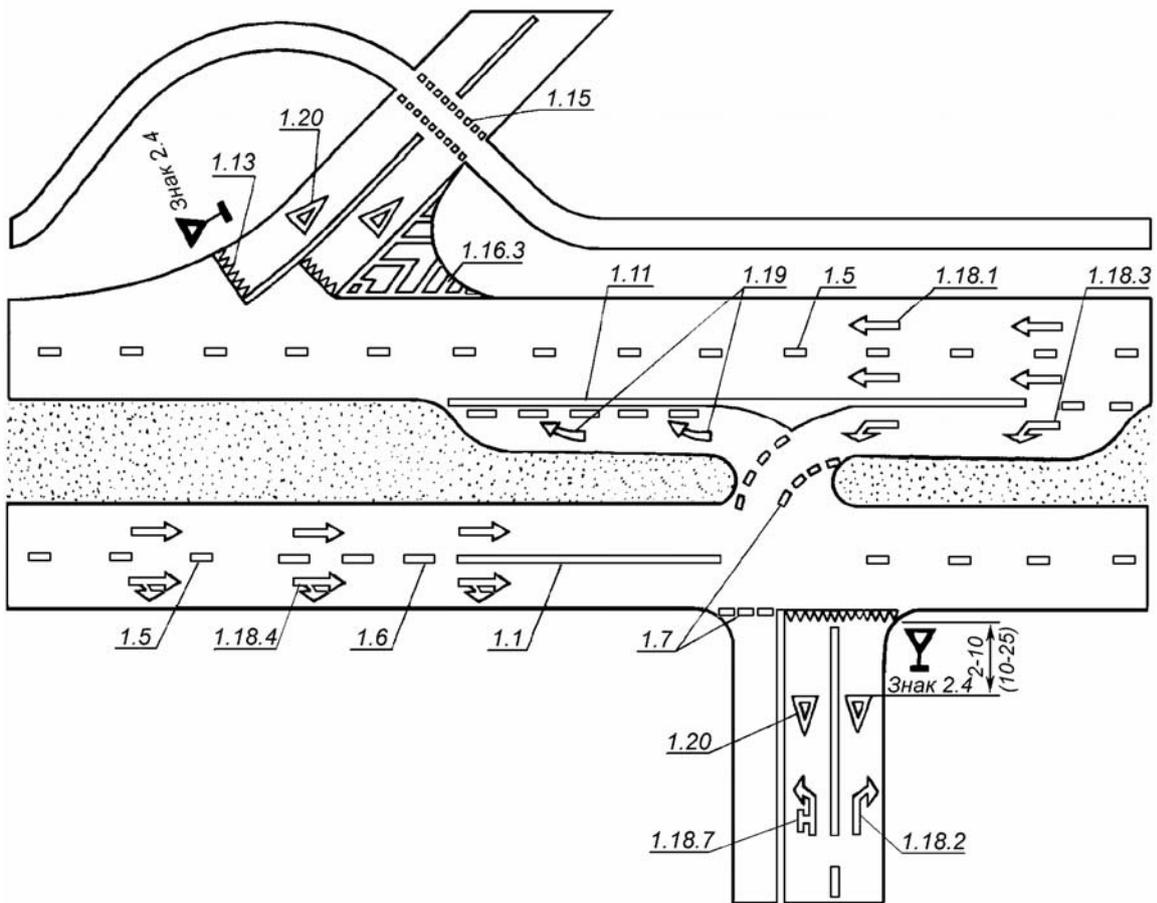


Рисунок В.14

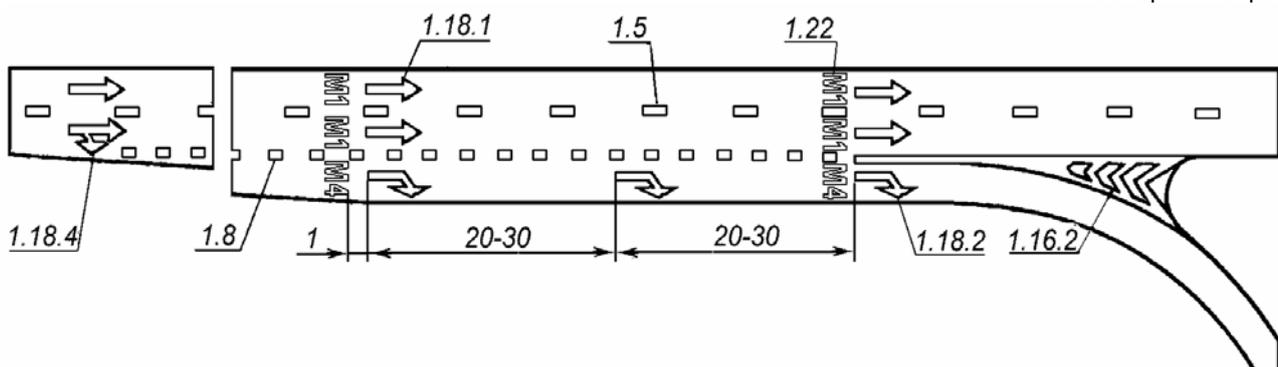


Рисунок В.15

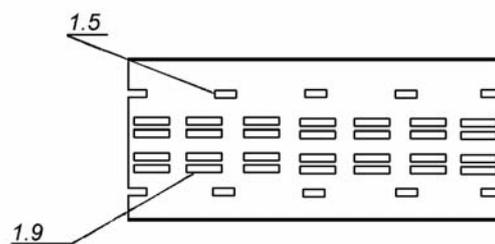


Рисунок В.16

Размеры в метрах

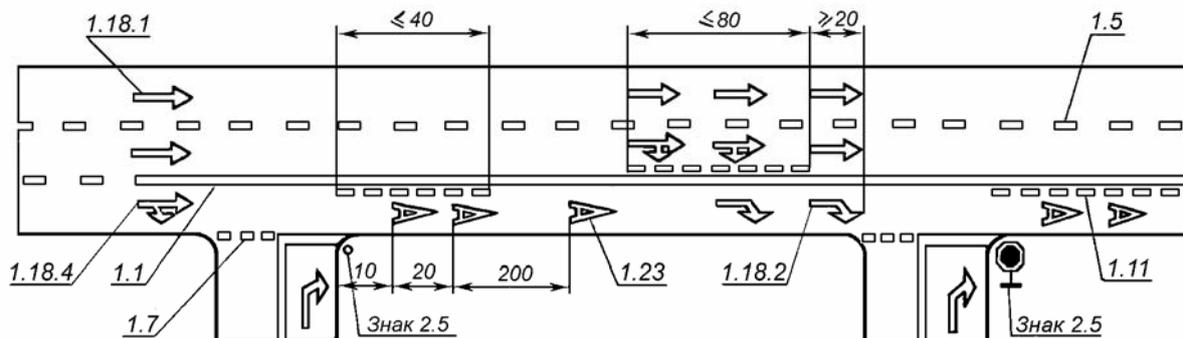


Рисунок В.17

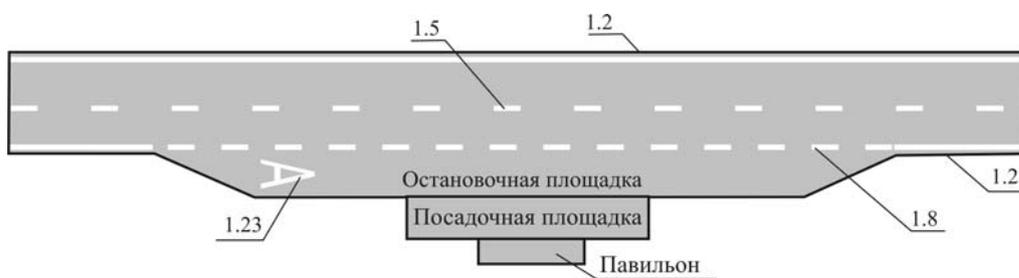


Рисунок В.18

Размеры в метрах

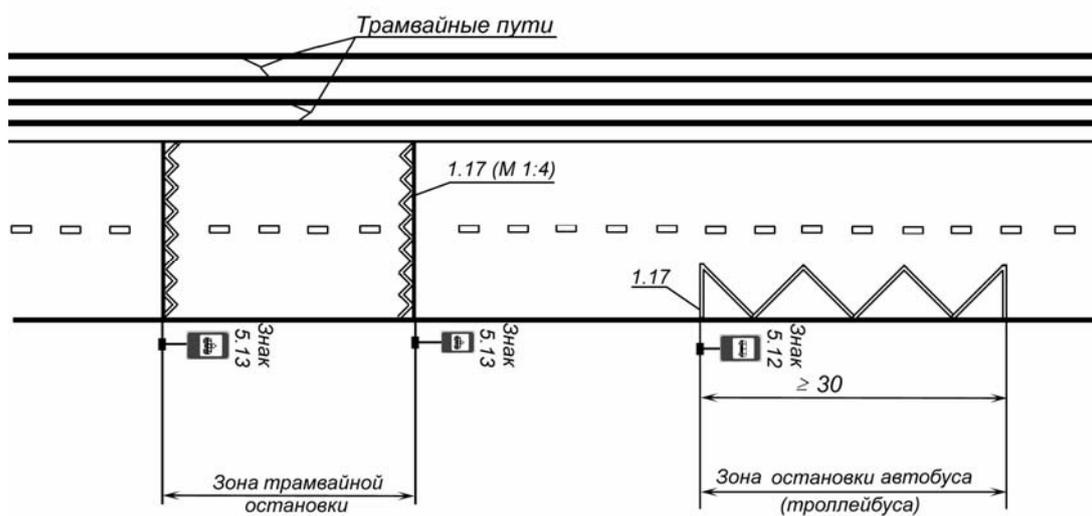


Рисунок В.19

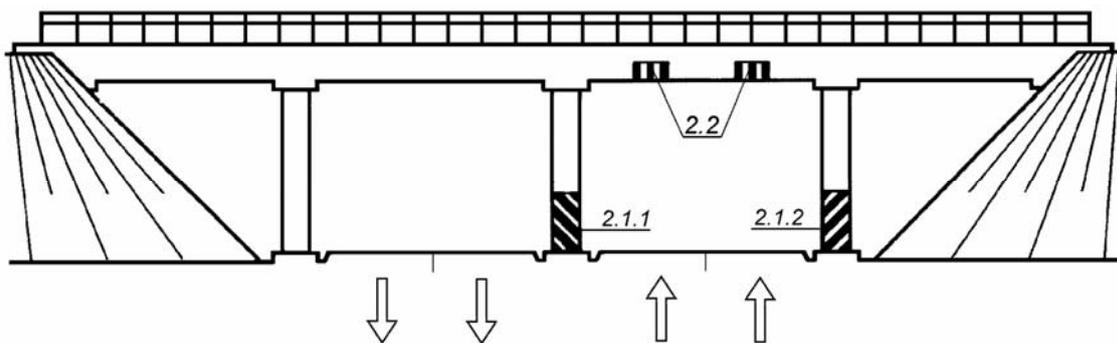


Рисунок В.20

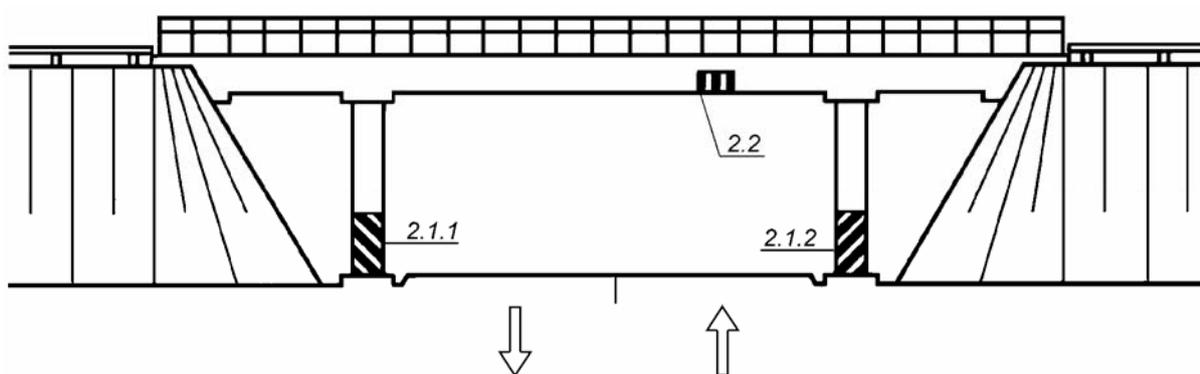


Рисунок В.21

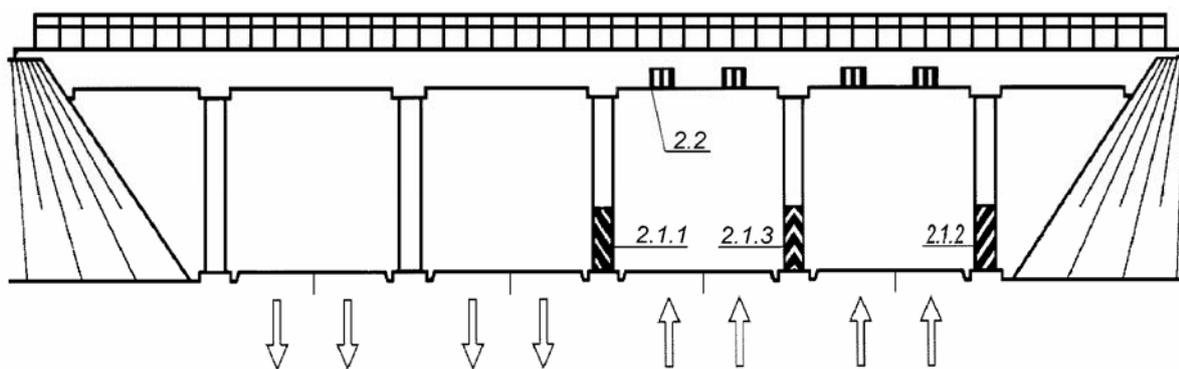


Рисунок В.22

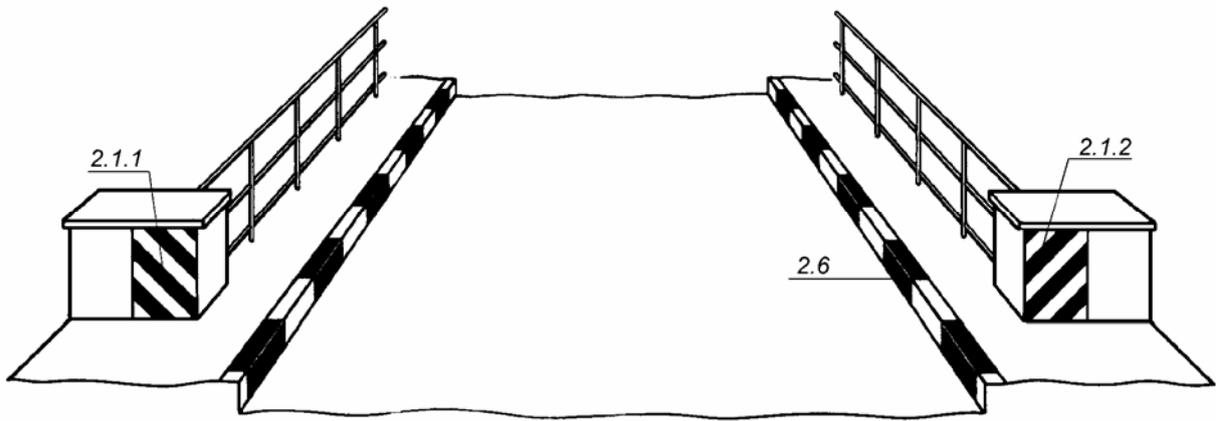


Рисунок В.23

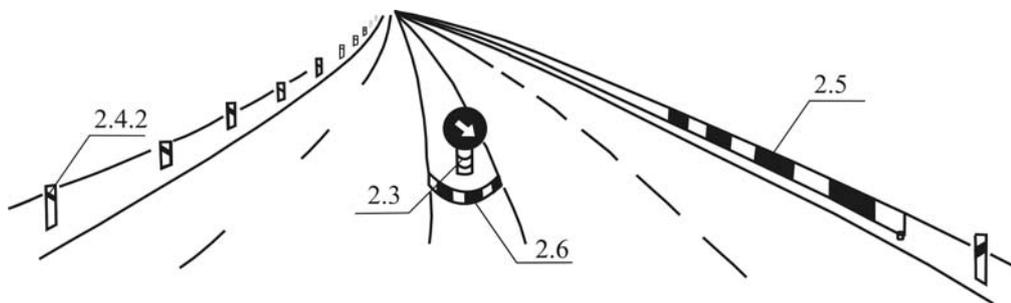


Рисунок В.24

Размеры в метрах

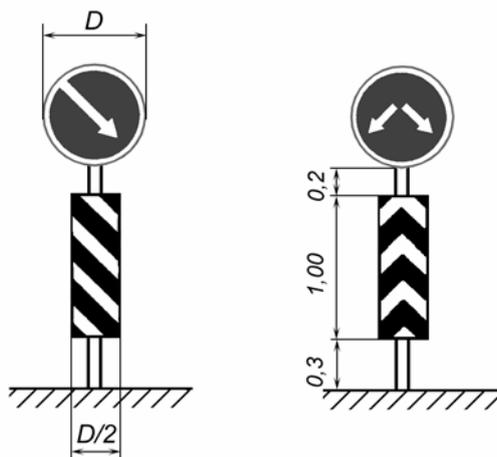


Рисунок В.25

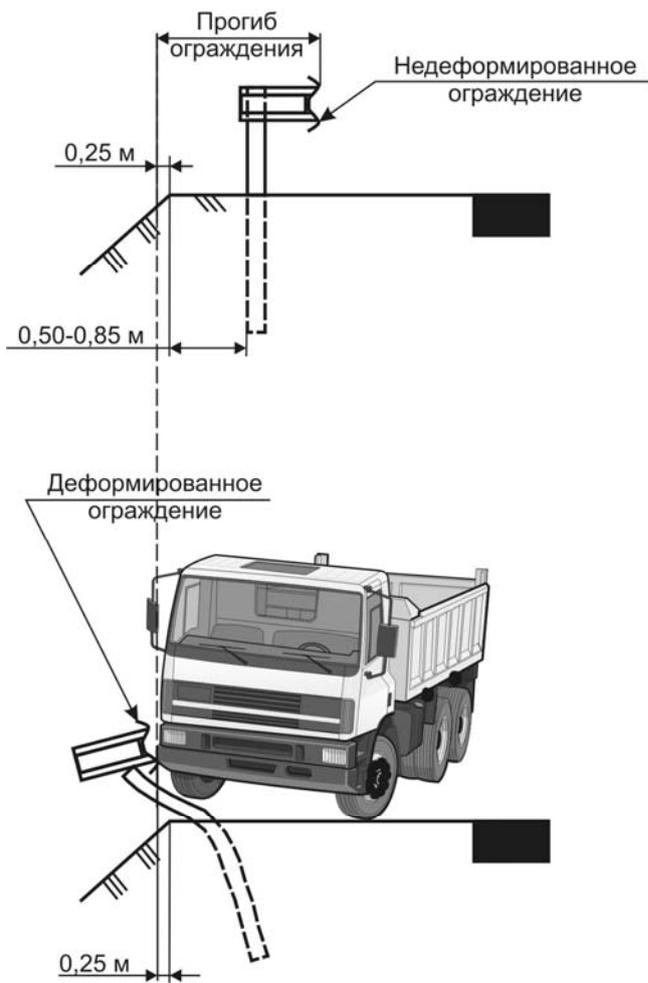


Рисунок В.26



Рисунок В.27

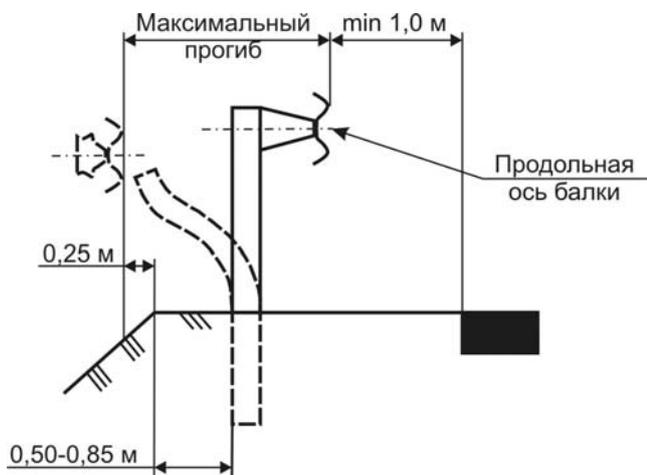


Рисунок В.28



Рисунок В.29



Рисунок В.30

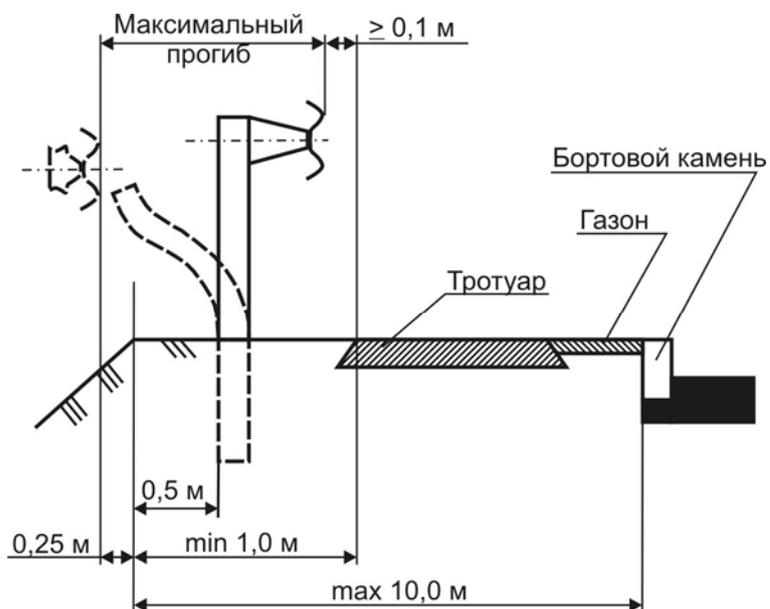


Рисунок В.31



Рисунок В.32

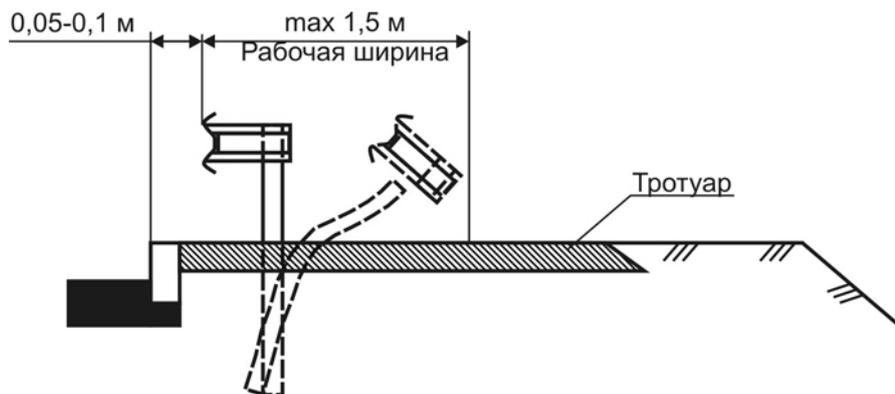


Рисунок В.33



Рисунок В.34

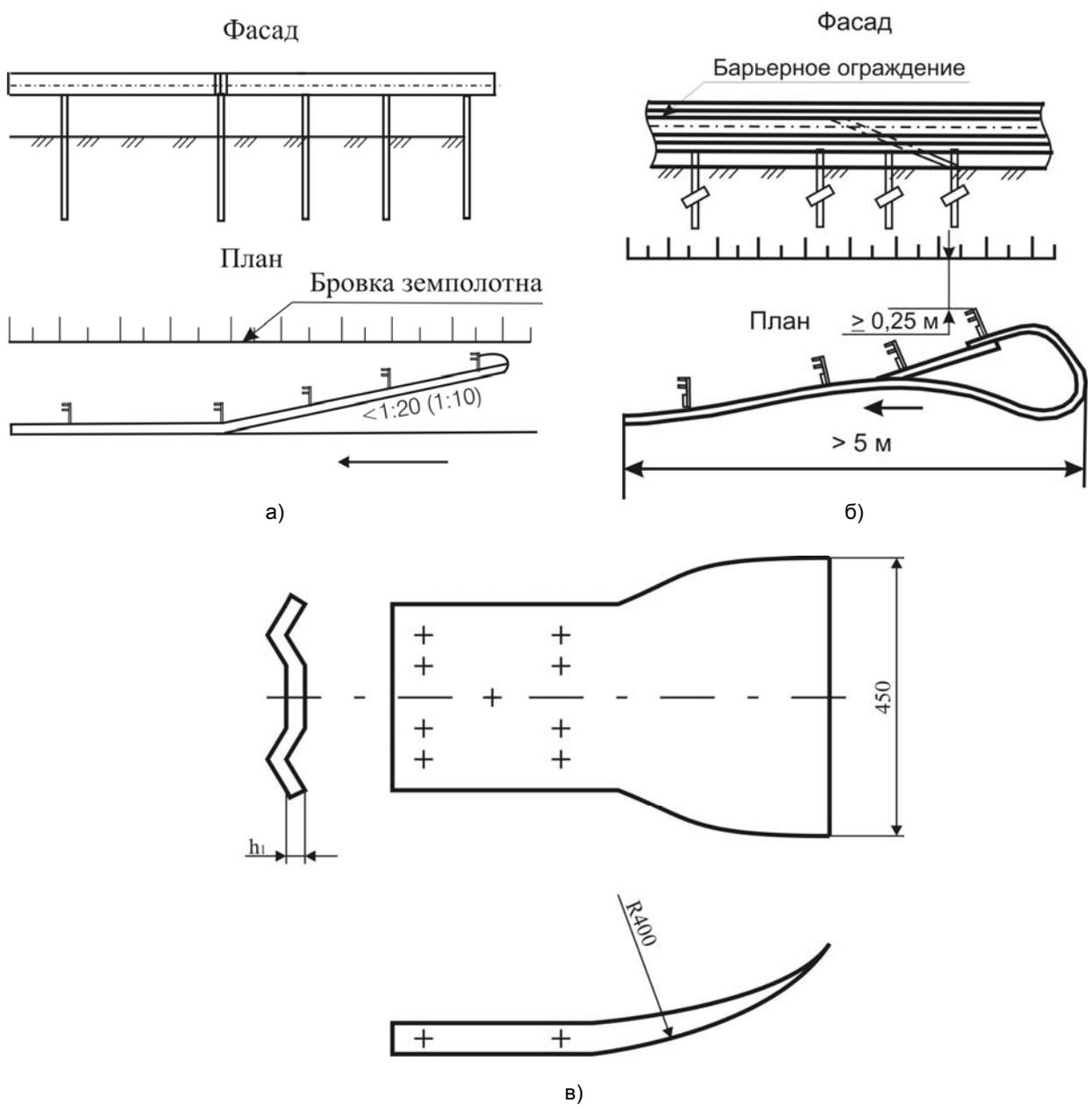


Рисунок В.35

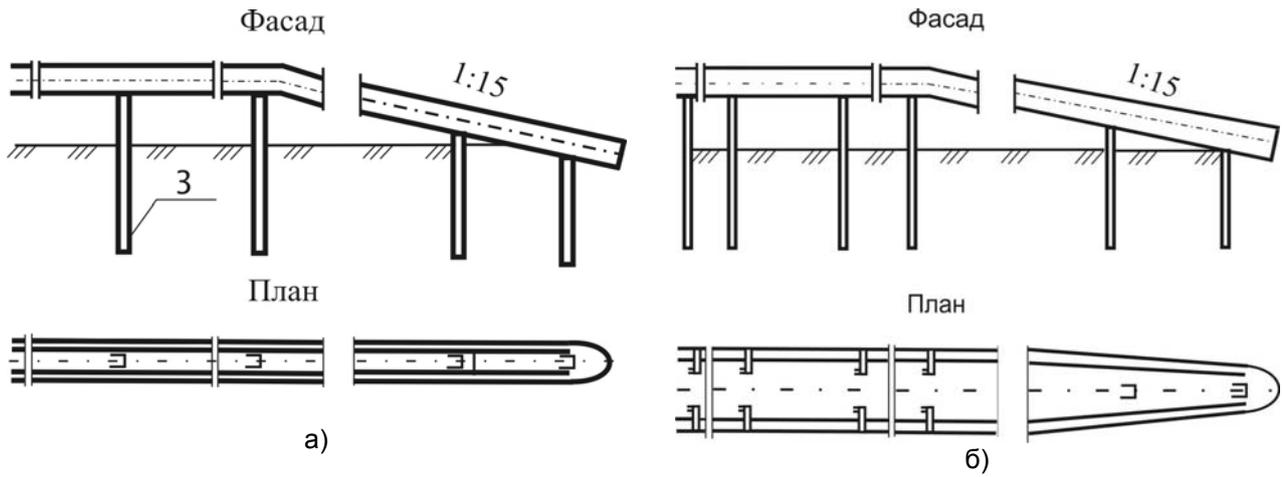


Рисунок В.36

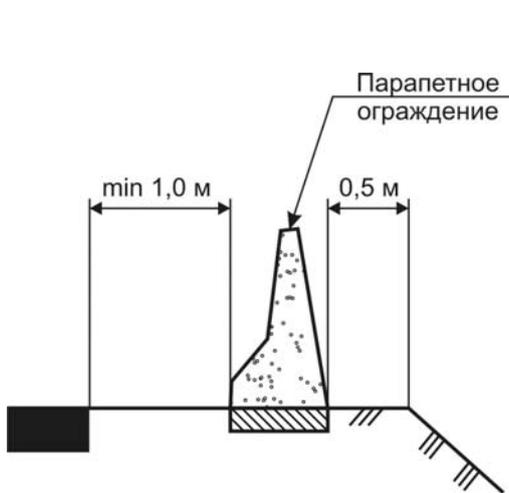


Рисунок В.37

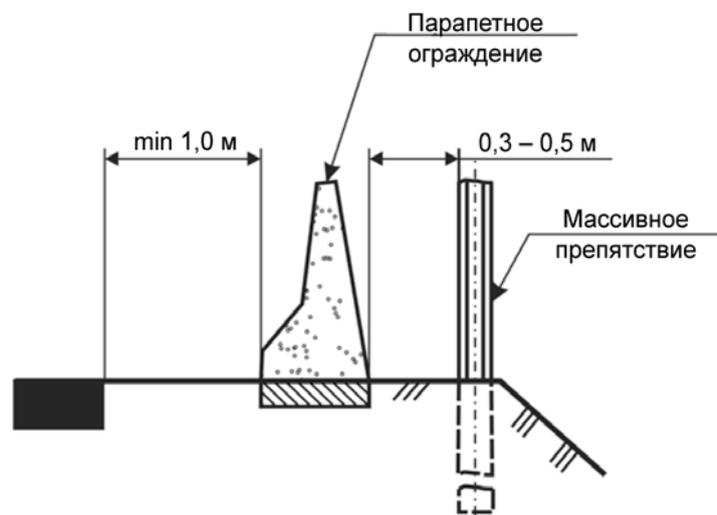


Рисунок В.38

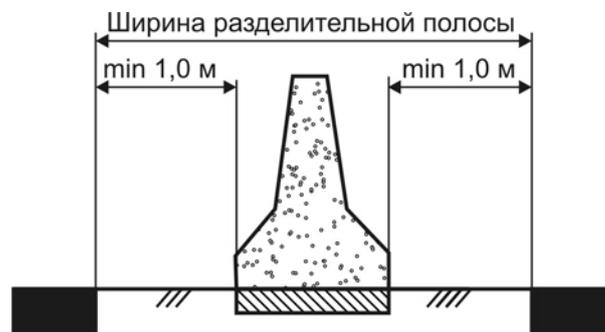


Рисунок В.39

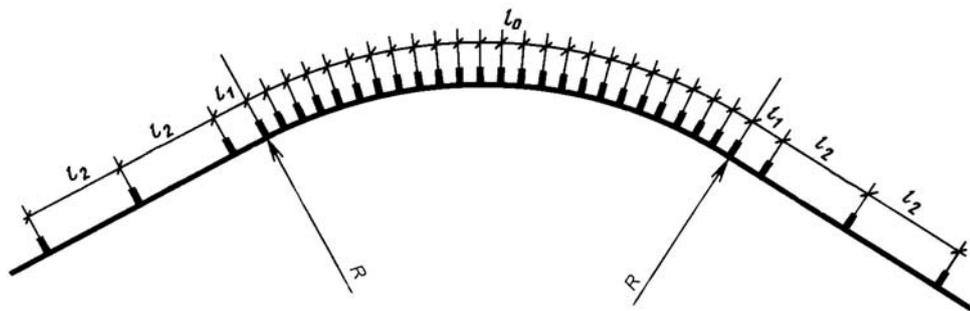


Рисунок В.40

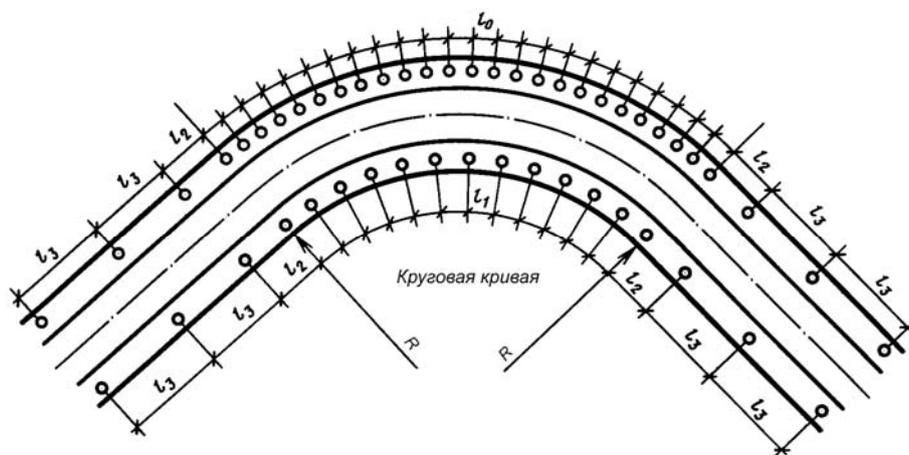


Рисунок В.41

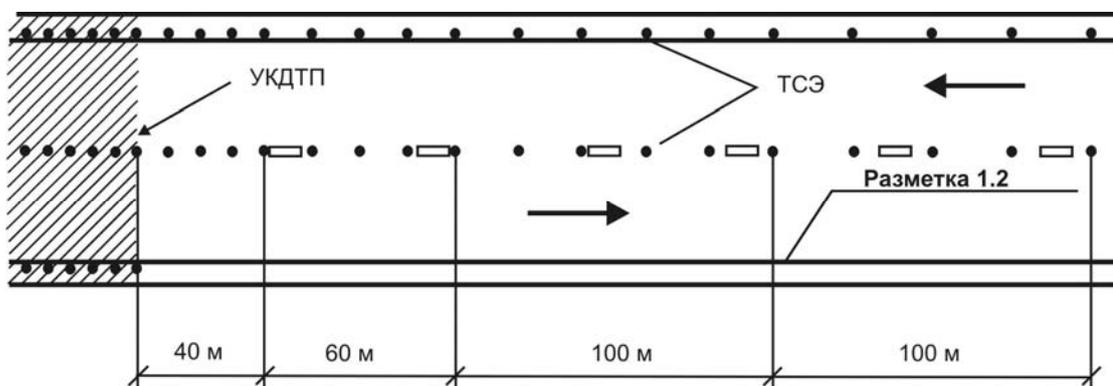


Рисунок В.42

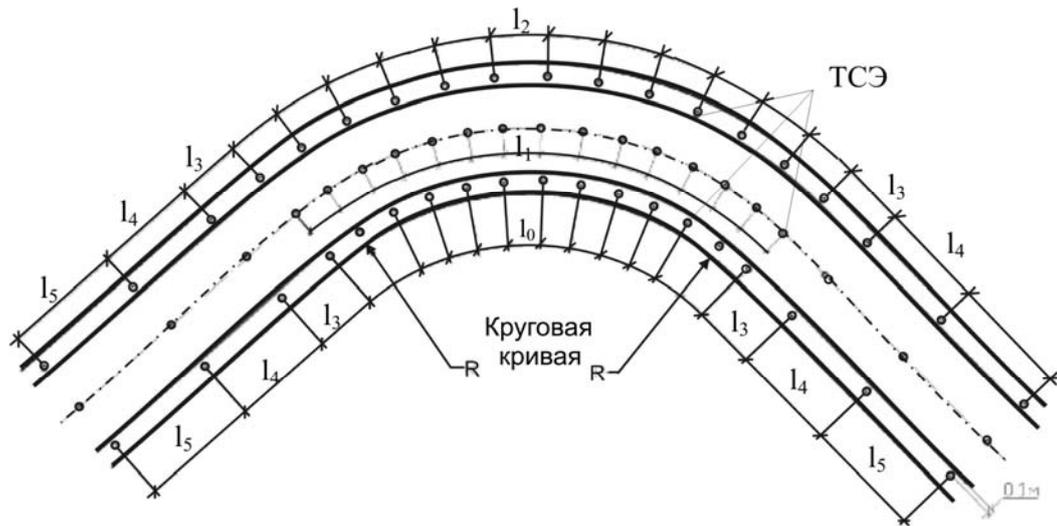


Рисунок В.43

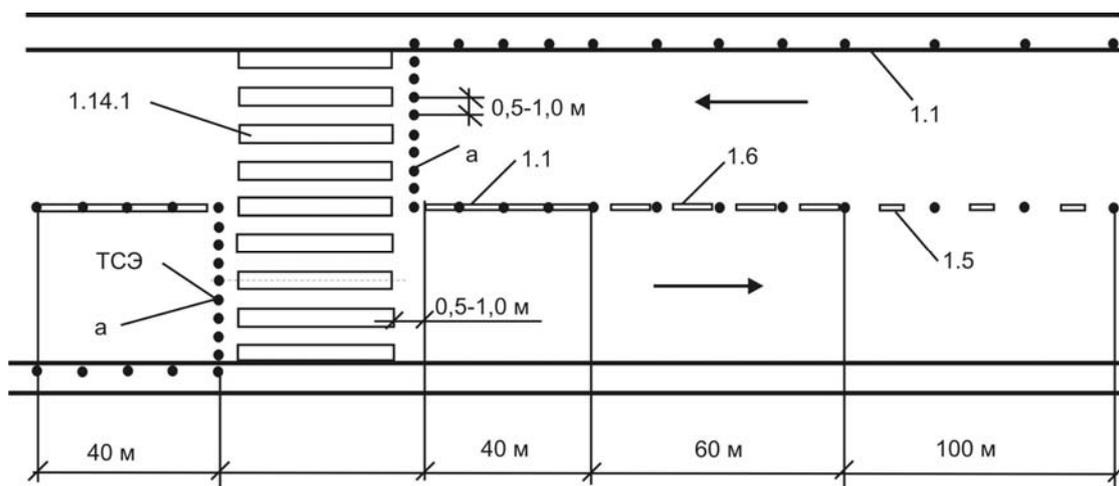


Рисунок В.44

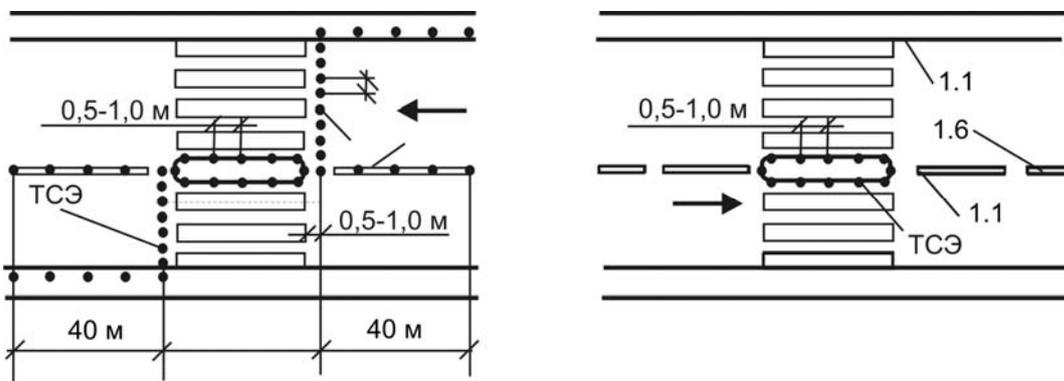
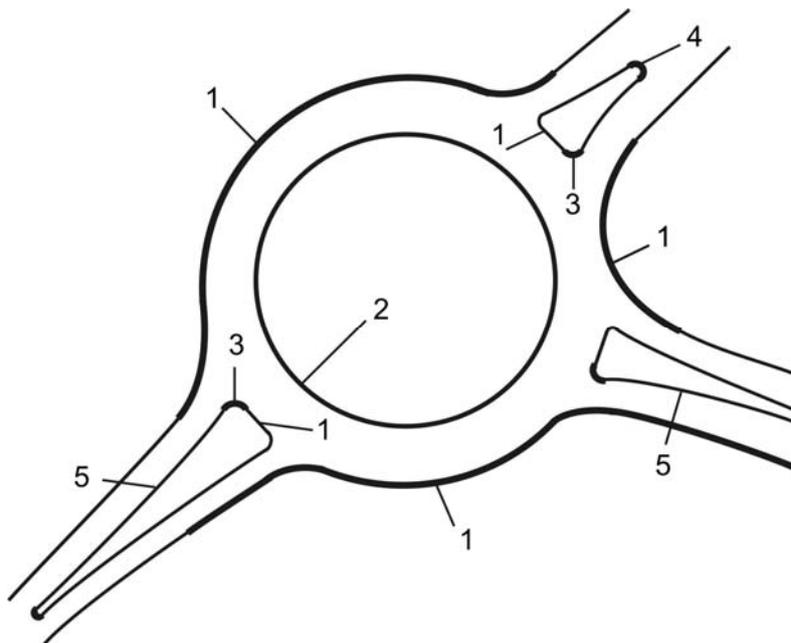


Рисунок В.45



Местоположение	Рекомендуемое расстояние между ТСЭ, м	Максимальное расстояние между ТСЭ, м
Обозначение наружной части кольца 1	1,0	2,0
Обозначение внутренней части кольца 2	0,5	1,0
Обозначение вершины разделительного островка 3	Один бордюрный ТСЭ на каждом элементе бордюра	
Обозначение вершины разделительного островка 4	Один ТСЭ на каждом элементе бордюра	
Обозначение боковых сторон разделительного островка 5	1 участок: 12 шт. через 1,0 м; 2 участок: 12 шт. через 1,0 м. Конечный участок: 1 ТСЭ через каждые 4,0 м	

Рисунок В.46

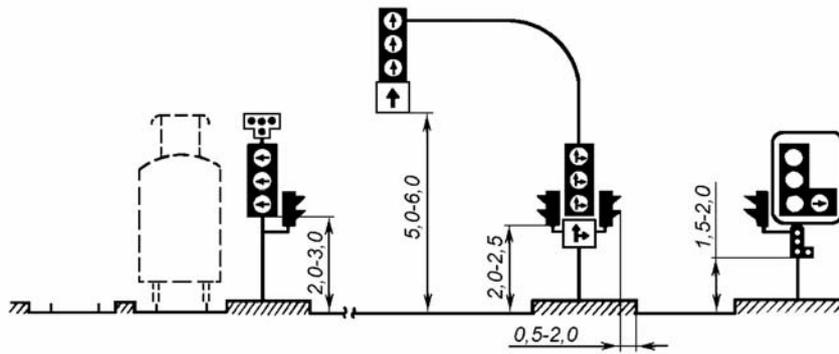


Рисунок В.47

Размеры в метрах

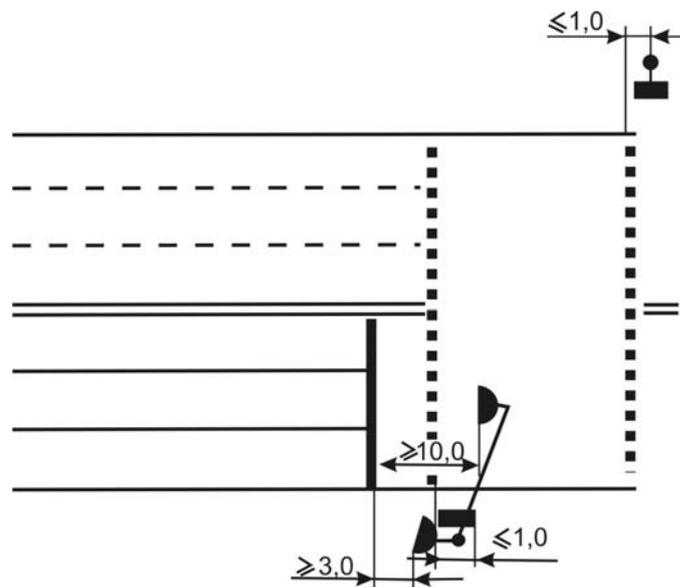


Рисунок В.48

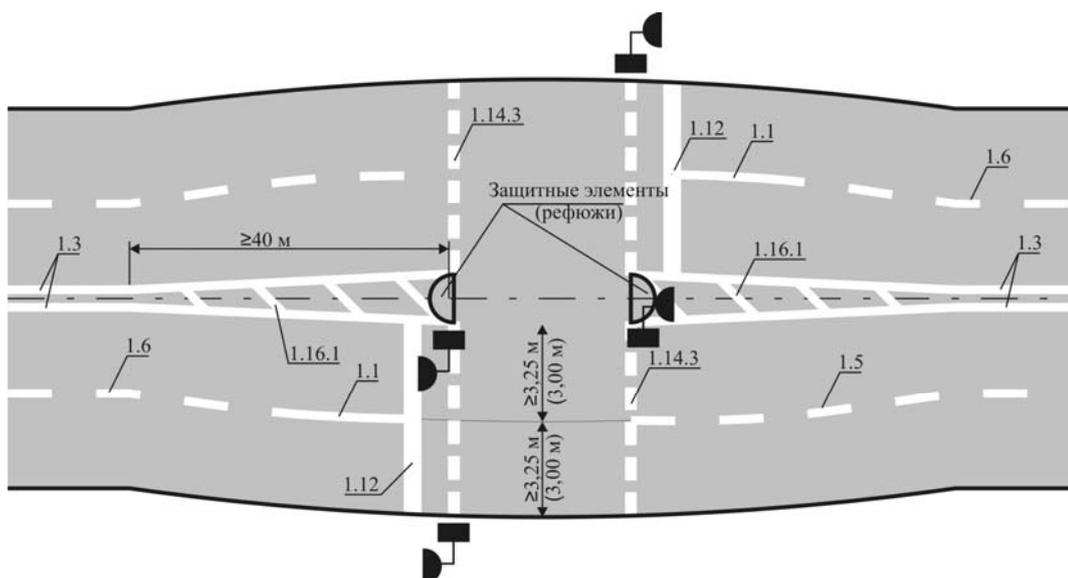


Рисунок В.49

Приложение Г
(обязательное)

Дорожные светофоры

Транспортные светофоры

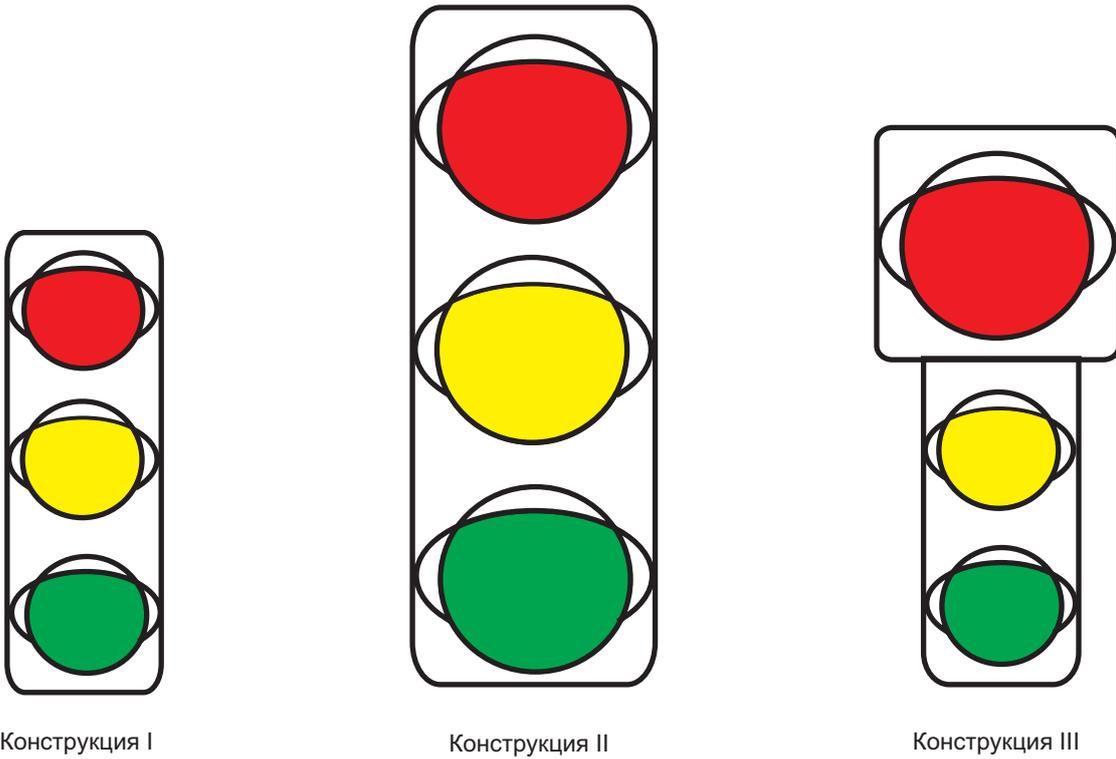


Рисунок Г.1 – Светофоры Т.1

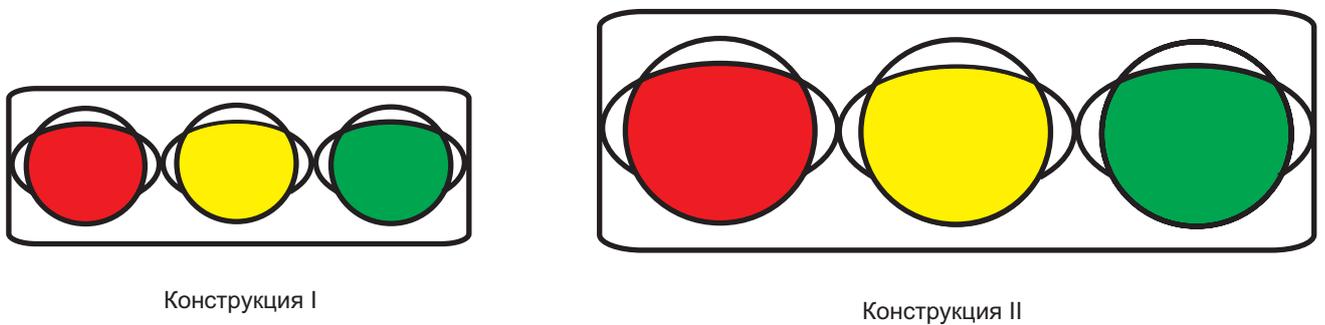
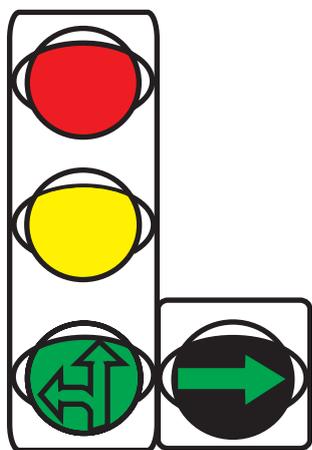
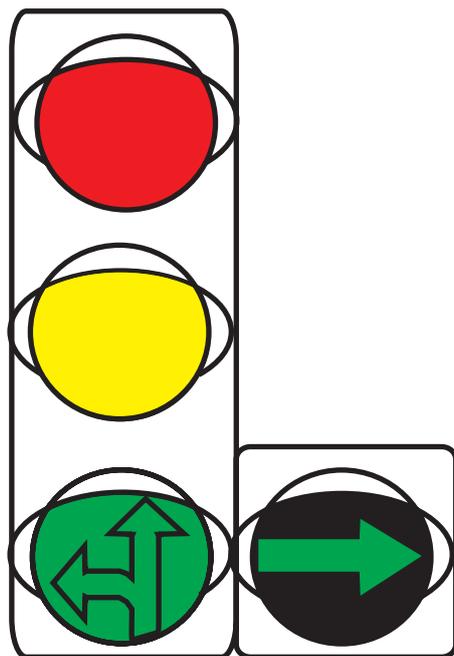


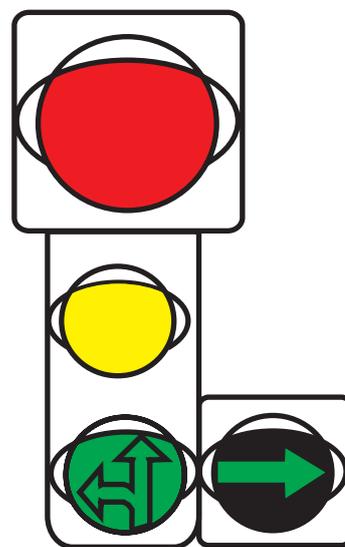
Рисунок Г.2 – Светофоры Т.1.г



Конструкция I

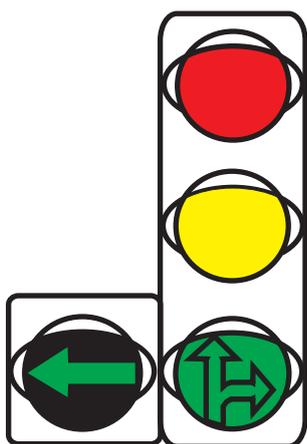


Конструкция II

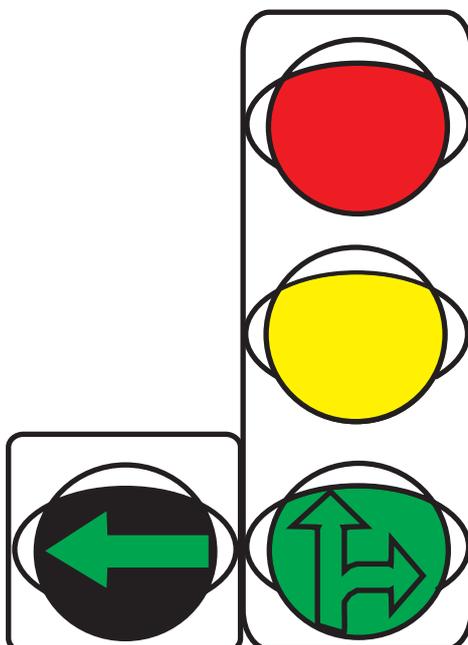


Конструкция III

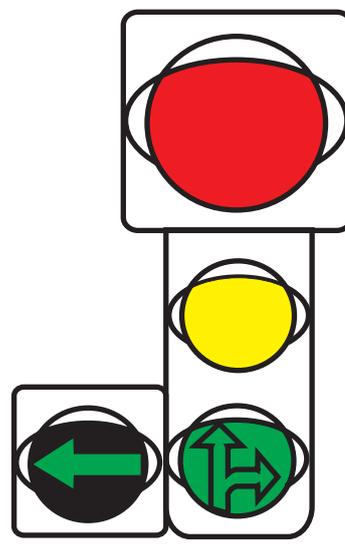
Рисунок Г.3 – Светофоры Т.1.п



Конструкция I

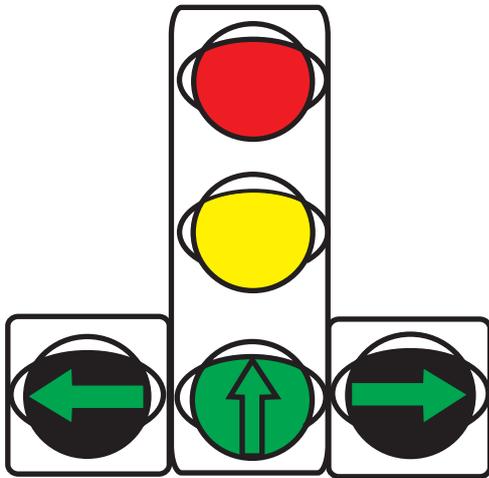


Конструкция II

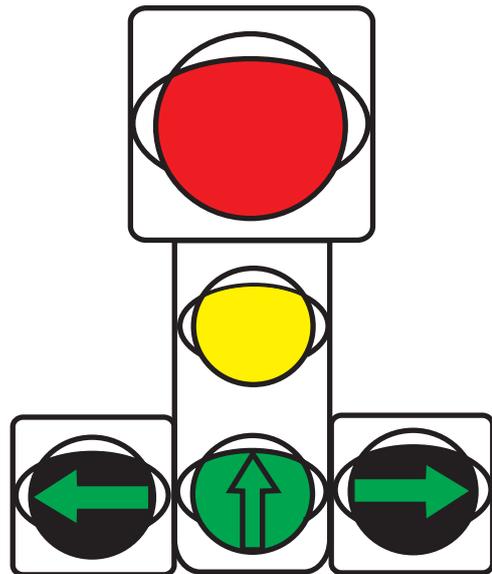


Конструкция III

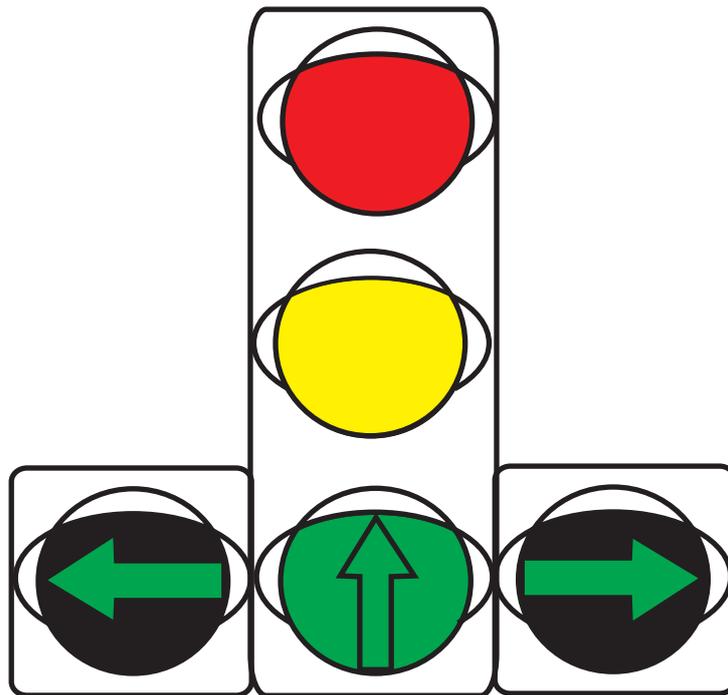
Рисунок Г.4 – Светофоры Т.1.л



Конструкция I

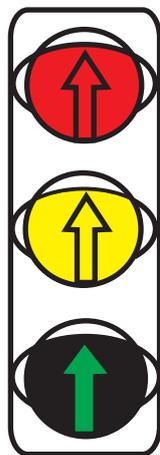


Конструкция II

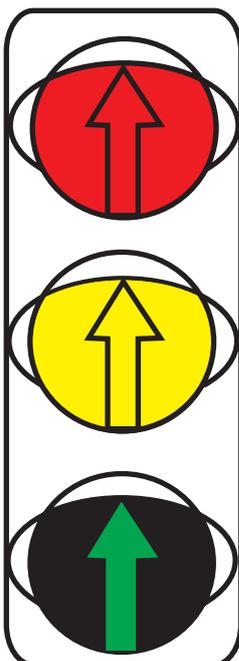


Конструкция III

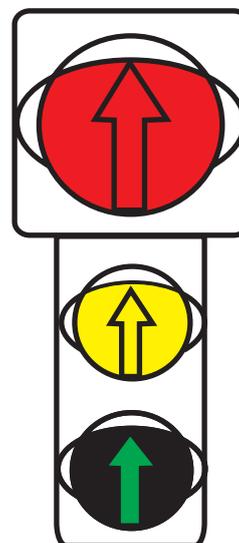
Рисунок Г.5 – Светофоры Т.1.пл



Конструкция I

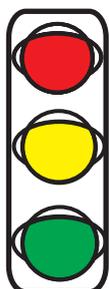


Конструкция II

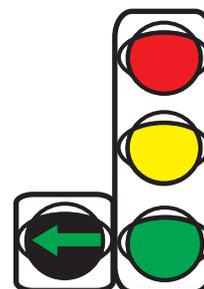
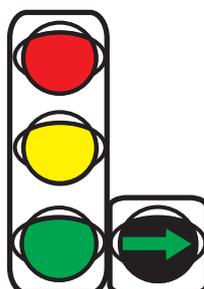


Конструкция III

Рисунок Г.6 – Светофоры Т.2



Светофор Т.3.п

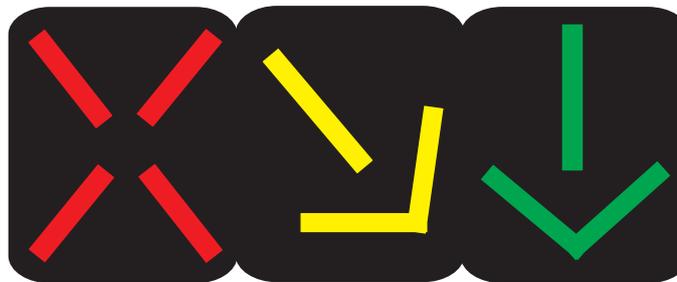


Светофор Т.3.л

Рисунок Г.7 – Светофоры Т.3



Светофор Т.4



Светофор Т.4.ж

Рисунок Г.8 – Светофоры Т.4, Т.4.ж

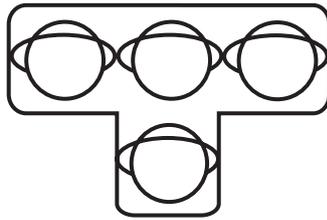
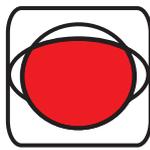
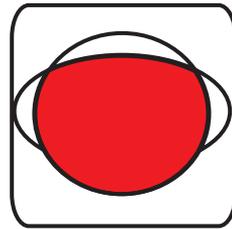


Рисунок Г.9 – Светофор Т.5

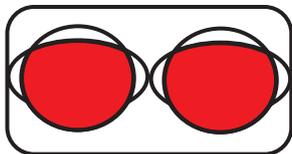


Конструкция I

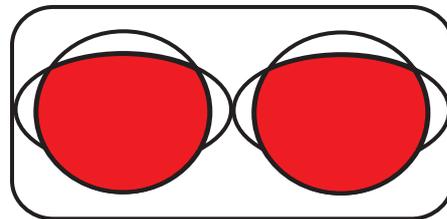


Конструкция II

Рисунок Г.10 – Светофоры Т.6

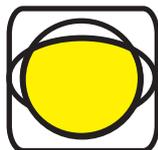


Конструкция I

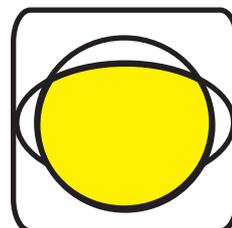


Конструкция II

Рисунок Г.11 – Светофоры Т.6.д

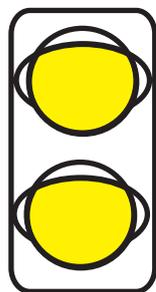


Конструкция I

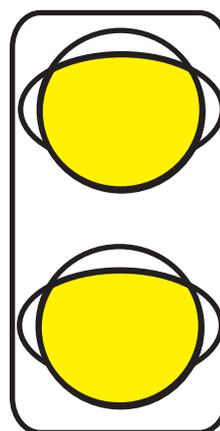


Конструкция II

Рисунок Г.12 – Светофоры Т.7

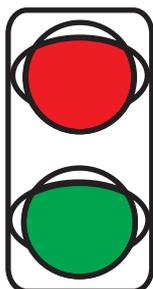


Конструкция I

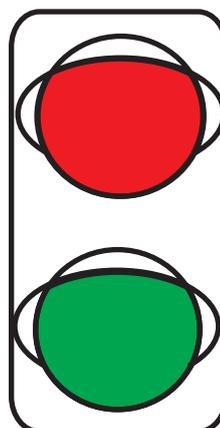


Конструкция II

Рисунок Г.13 – Светофоры Т.7.д



Конструкция I



Конструкция II

Рисунок Г.14 – Светофоры Т.8

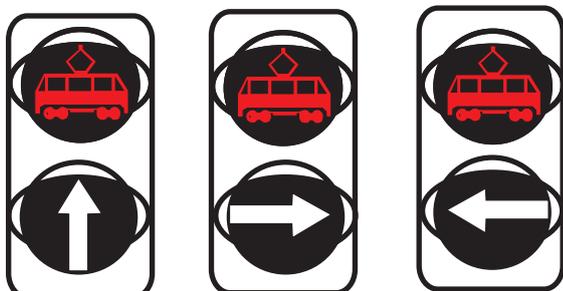


Рисунок Г.15 – Светофоры Т.9

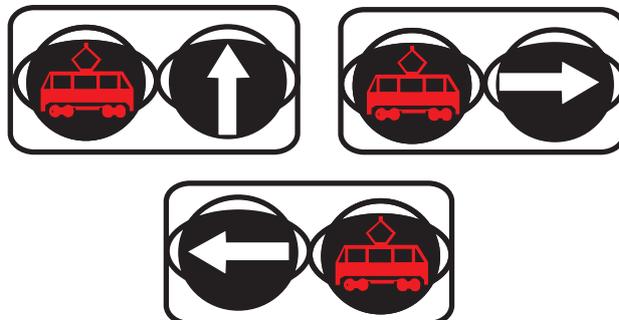


Рисунок Г.16 – Светофоры Т.9.г

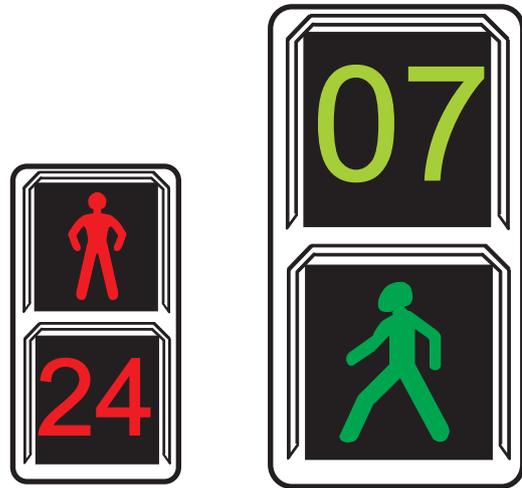
Пешеходные светофоры



Конструкция I

Конструкция II

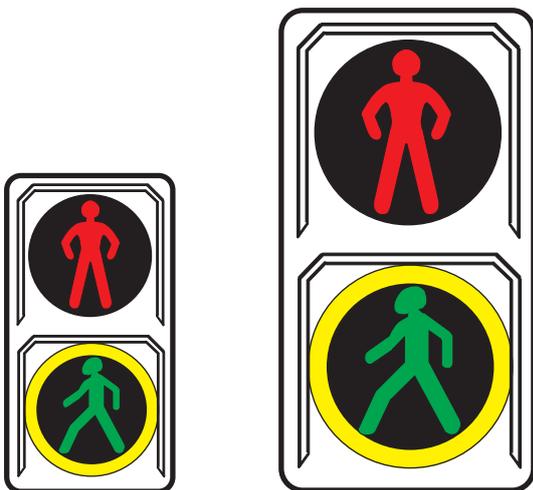
Рисунок Г.17 – Светофоры П.1



Конструкция I

Конструкция II

Рисунок Г.18 – Светофоры П.2



Конструкция I

Конструкция II

Рисунок Г.19 – Светофоры П.1.ж



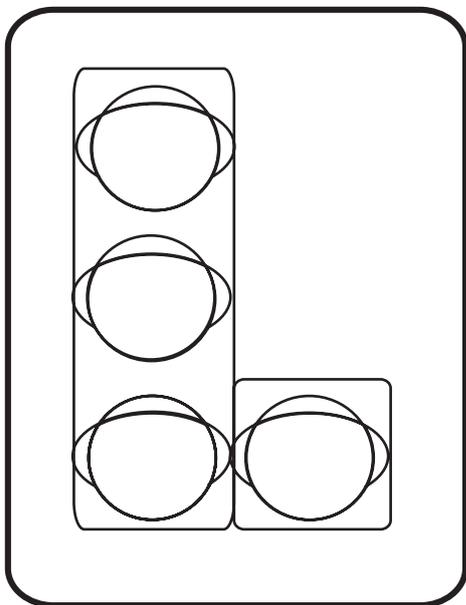
Конструкция I

Конструкция II

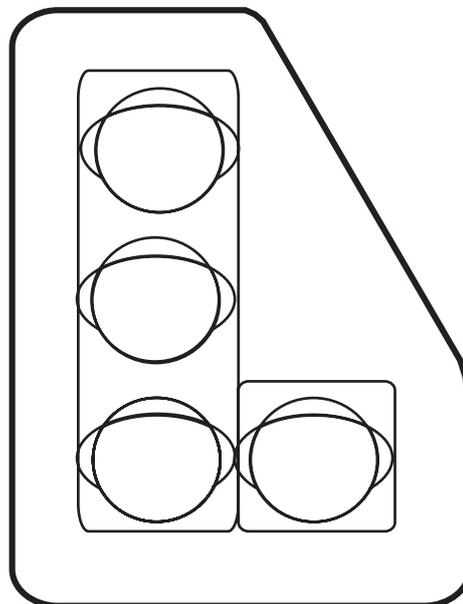
Рисунок Г.20 – Светофоры П.2.ж

Приложение Д
(обязательное)

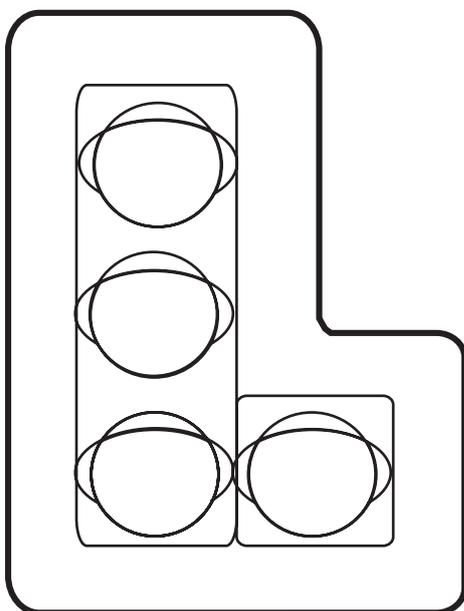
Дополнительное оборудование,
применяемое с дорожными светофорами



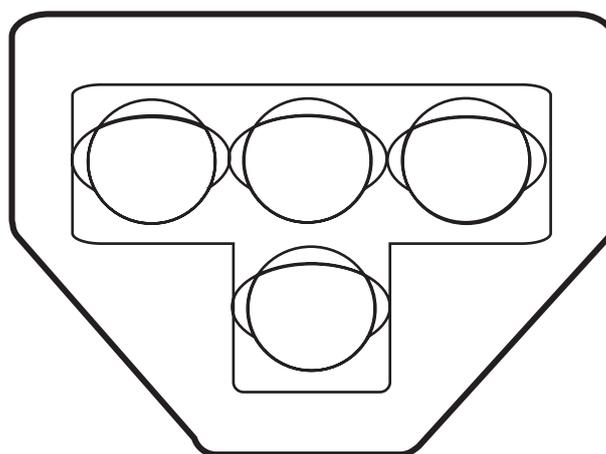
ЭС.1



ЭС.2



ЭС.3



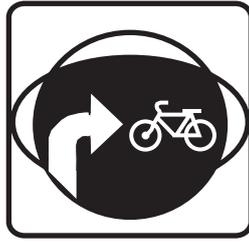
ЭС.4

Рисунок Д.1 – Экраны светофоров*

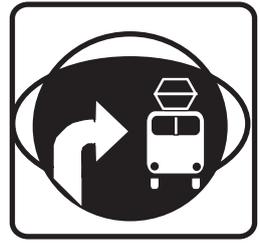
* Для светофоров Т.1.л, Т.1.пл форма и размеры экранов изменяются.



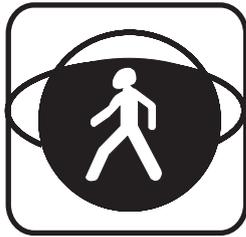
ИС.1.п



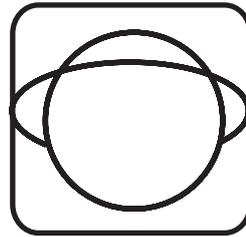
ИС.1.в



ИС.1.т



ИС.2



ИС.3

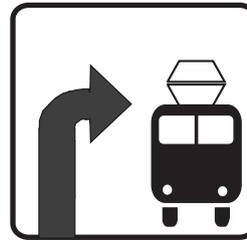
Рисунок Д.2 – Информационные секции



ИТ.1.п

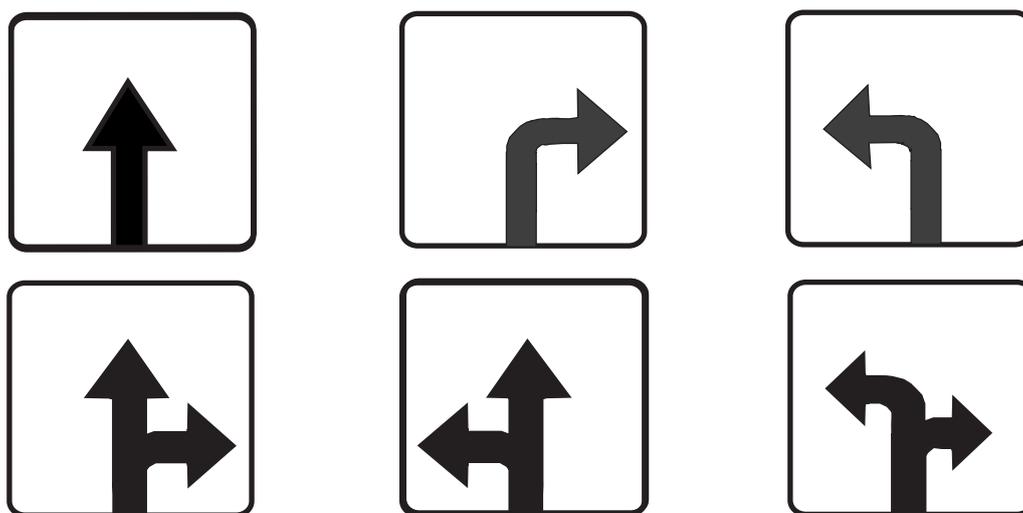


ИТ.1.в

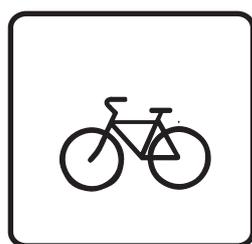


ИТ.1.т

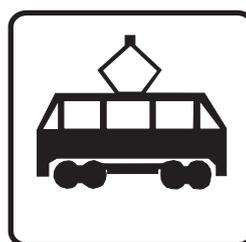
Рисунок Д.3 – Информационные таблички



ОТ.1



ОТ.2



ОТ.3

Рисунок Д.4 – Обозначающие таблички

Приложение Е
(справочное)

Примеры размещения дополнительного оборудования,
применяемого с дорожными светофорами

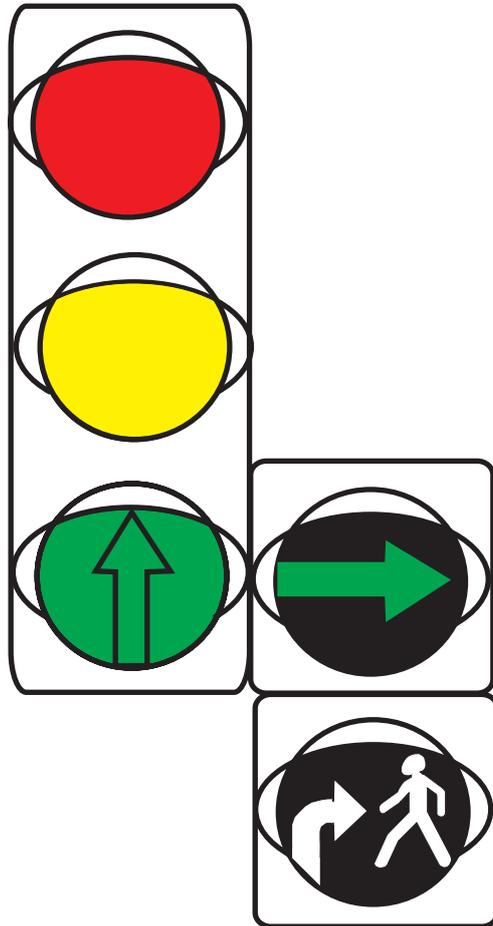


Рисунок Е.1 – Информационная секция ИС.1.п со светофором Т.1.п

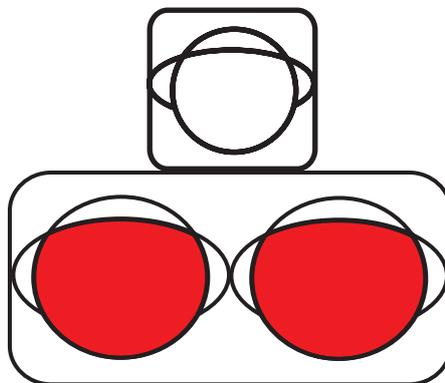


Рисунок Е.2 – Информационная секция ИС.3 со светофором Т.6.д

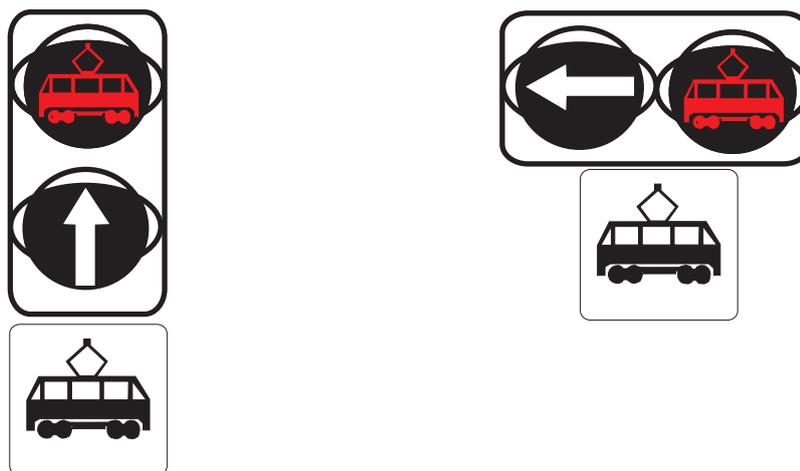


Рисунок Е.3 – Обозначающие таблички ОТ.3 со светофорами Т.9, Т.9.г

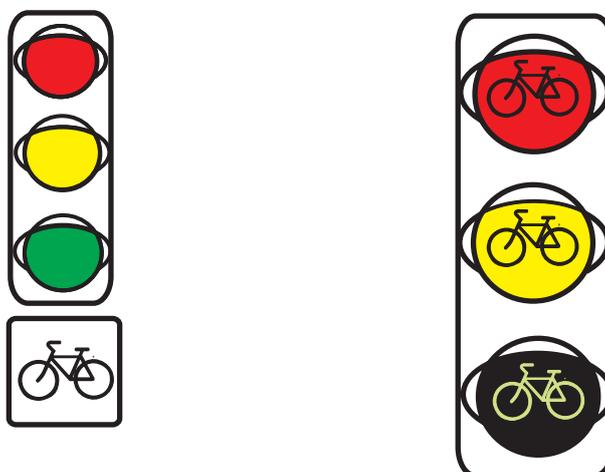


Рисунок Е.4 – Обозначающие таблички ОТ.2 со светофором Т.3, символы велосипеда на линзах сигналов светофора Т.1 (Т.3)

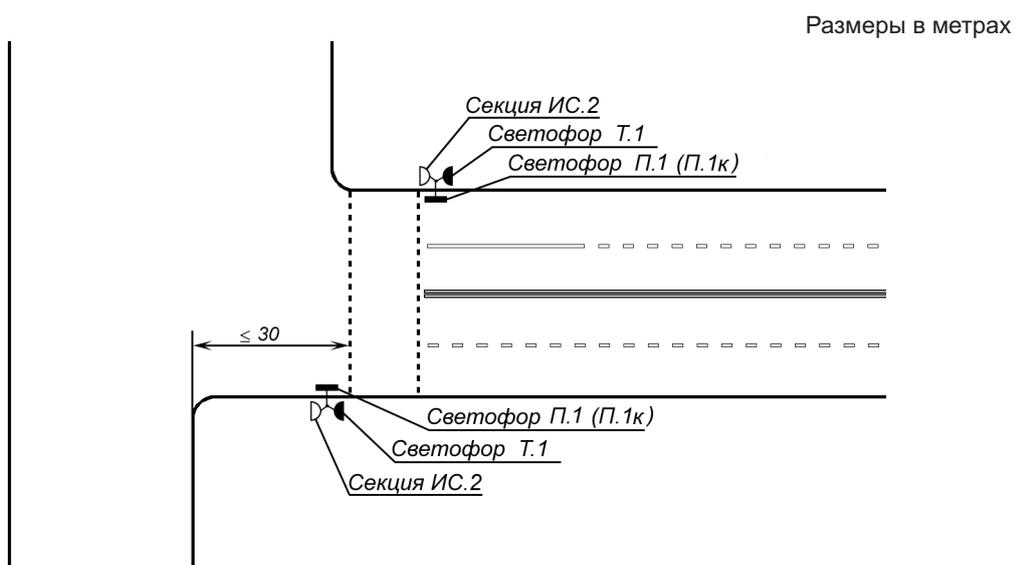


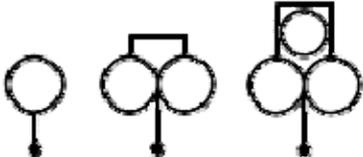
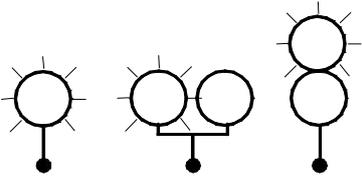
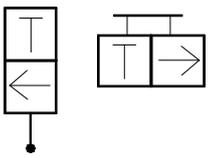
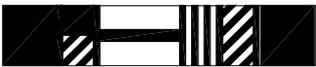
Рисунок Е.5 – Применение информационной секции ИС.2

Приложение Ж (справочное)

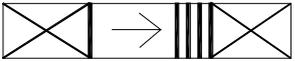
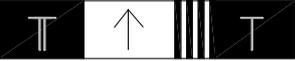
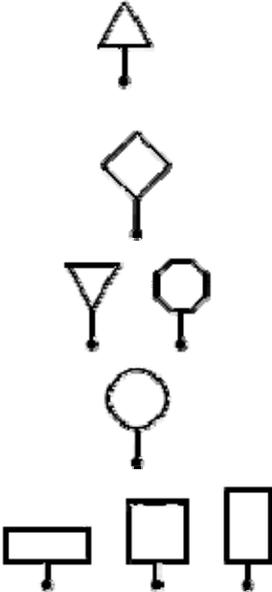
Условные обозначения технических средств организации дорожного движения

Условные обозначения технических средств организации дорожного движения приведены в таблице Ж.1.

Таблица Ж.1

Условное обозначение объекта	Описание объекта
	Транспортный светофор Т.1 с креплением на светофорной колонке или опоре освещения
	Пешеходный светофор П.1, П.1.ж, П.2, П.2.ж
	Транспортный светофор Т.1.л (с левой дополнительной секцией) с креплением к стене здания
	Транспортный светофор Т.2 со стрелкой направо, прямо и направо*
	Транспортные светофоры Т.4.ж, Т.4
	Транспортный светофор Т.5
	Транспортный светофор Т.5 с включенными сигналами, разрешающими движение прямо и налево, направо и налево**
	Транспортные светофоры Т.6, Т.6.д, Т.6.д с информационной секцией ИС.3
	Транспортные светофоры Т.7, Т.7.д
	Транспортные светофоры Т.9, Т.9.г
	Схематическое изображение режима работы светофорной сигнализации (красный – красный с желтым – зеленый – зеленый мигающий – желтый – красный...)
	Сигнал трамвайного светофора Т.5, разрешающий движение в соответствующем направлении.

Окончание таблицы Ж.1

Условное обозначение объекта	Описание объекта
	Сигналы дополнительной секции светофоров Т.1.п, Т.1.л, Т.1.пл (сигнал выключен – включена «стрелка» – мигание «стрелки» – сигнал выключен...)
	Сигналы трамвайного светофора Т.9, Т.9.г (красный – белолунный, разрешающий движение прямо – бело-лунный мигающий – красный...)
	<p>Дорожные знаки***:</p> <p>– предупреждающие, приоритета 2.3.1 – 2.3.4</p> <p>– приоритета 2.1 или 2.2</p> <p>– приоритета 2.4 и 2.5</p> <p>– приоритета 2.6.1, 2.6.2, запрещающие, предписывающие</p> <p>– предупреждающие 1.31.1 – 1.31.5, приоритета 2.7, предписывающие 4.9.1 – 4.9.3, информационно-указательные, сервиса, дополнительной информации (таблички)</p>
	Крепление дорожного знака к тросовой растяжке****
	Светофорный объект (применяется на схеме улично-дорожной сети)
<p>* Прочие символы, используемые на рабочей поверхности светосигнальных устройств светофоров, обозначают аналогично в соответствии с направлением стрелки, изображенной на светофоре.</p> <p>** Прочие варианты сигналов светофора обозначают аналогично этим в зависимости от разрешенных направлений движения.</p> <p>*** Рядом с условным обозначением знака должен быть его номер по СТБ 1140. Значения параметров, стрелки и наименования объектов на знаках наносят и на их условные обозначения. Условное обозначение знака при необходимости может размещаться на свободном месте чертежа, на некотором удалении от места установки знака, обозначенного точкой. В этом случае условное обозначение знака и место установки должны быть соединены тонкой непрерывной линией.</p> <p>**** Прочие способы установки знаков обозначают аналогично светофорам.</p>	

Приложение К
(справочное)

Перечень дорог международной сети Е на территории Республики Беларусь

**Таблица К.1 – Перечень дорог международной сети Е на территории Республики Беларусь
(в соответствии с постановлением Совета Министров Республики Беларусь
от 12.03.2005 г. № 268)**

Номер	Наименование международной дороги	Номер и наименование магистральной дороги Республики Беларусь, совпадающей с международной дорогой	
Е 28	Берлин – Щецин – Голленов – Кошалин – Гданьск ... Калининград – Толпаки – Нестеров – Марьямполь – Вильнюс – Минск	М 7/Е 28	Минск – Ошмяны – гр. Литовской Республики (Каменный Лог)
Е 30	Корк – Уотерфорд – Уэксфорд – Рослэр – Фишгард – Суонси – Кардифф – Ньюпорт – Бристоль – Лондон – Колчестр – Ипсуич – Феликстоу ... Хук-ван-Холланд – Гаага Гоуда – Утрехт – Амерсфорд – Ольденцаль – Оснабрюк – Бад – Ойенхаузен – Ганновер – Брауншвейг – Магдебург – Берлин – Свободзин – Познань – Лович – Варшава – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск	М 1/Е 30	Брест (Козловичи) – Минск – гр. Российской Федерации (Редьки)
Е 85	Клайпеда – Каунас – Вильнюс – Лида – Слоним – Кобрин – Луцк – Черновцы – Сирет – Сучава – Роман – Бакэу – Мэрэшести – Базэу – Урзичени – Бухарест – Джурджу – Русе – Бяла – Велико Тырново – Стара Загора – Хасово – Свилеград – Орменио – Кастаньяс – Дидимотихон – Александрополис	М 11/Е 85	Гр. Литовской Республики (Бенякони) – Лида – Слоним – Бытень
		М 12/Е 85	Кобрин – гр. Украины (Мокраны)
Е 95	Санкт-Петербург – Псков – Гомель – Киев – Одесса ... Самсун – Мерзифон	М 8/Е 95	Гр. РФ (Езерище) – Витебск – Гомель – гр. Украины (Новая Гута)
Е 271	Минск – Гомель	М 5/Е 271	Минск – Гомель

Библиография

- [1] Правила дорожного движения Республики Беларусь
Утверждены Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551
- [2] Строительные нормы и правила
СНиП 2.05.11-83 Внутрихозяйственные автомобильные дороги в колхозах, совхозах и других сельскохозяйственных предприятиях и организациях
- [3] Строительные нормы и правила
СНиП 2.05.07-91 Промышленный транспорт
- [4] Строительные нормы Республики Беларусь
СНБ 3.03.02-97 Улицы и дороги городов, поселков и сельских населенных пунктов
- [5] Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА).
Совершено в Женеве 15 ноября 1975 г. Приложение 1 (с изменением 1999 г.)
- [6] Инструкция по эксплуатации переездов на железной дороге Республики Беларусь РБ-П/4866,
дополнения и изменения к ней

Ответственный за выпуск *В.Л. Гуревич*

Сдано в набор 02.08.2007. Подписано в печать 10.08.2007. Формат бумаги 60×84/8. Бумага офсетная.
Гарнитура Arial. Печать ризографическая. Усл. печ. л. 13,95 Уч.- изд. л. 6,98 Тираж 1000 экз. Заказ 418

Издатель и полиграфическое исполнение
НП РУП «Белорусский государственный институт стандартизации и сертификации» (БелГИСС)
Лицензия № 02330/0133084 от 30.04.2004.
220113, г. Минск, ул. Мележа, 3.