

СВОДКА ОТЗЫВОВ на проект технического кодекса установившейся практики

ТКП «Автомобильные дороги. Нормы проектирования»

(обозначение (принадлежности) и наименование проекта технического кодекса)

Проект

(стадия разработки проекта технического кодекса (проект, окончательная редакция, проект, представляемый на утверждение))

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
<p>Перечень организаций, не имеющих замечаний и предложений: - РУП «Могилевавтодор» (письмо от 24.12.2024 №07-02/3066) - КУП «Гомельоблдорстрой» (письмо от 08.01.2025 №03-30/11)</p>			
В целом по проекту	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Отсутствуют указания по мероприятиям по ФОЛ, иначе мы например вынуждены руководствоваться п.16 главы 3 постановления Совета Министров Республики Беларусь от 21 ноября 2022 №796, п.5.4 СН 3.02.12-2020 в части оборудования остановочных пунктов общественного транспорта речевыми звуковыми электронными информаторами с дистанционным управлением, а также информационными электронными табло, даже вне населенных пунктов.	Принято частично. Пункт 10.1.13 дополнен абзацем «На посадочных площадках в той части, где происходит посадка (высадка) пассажиров следует соблюдать требования к проектированию доступной среды ФОЛ в соответствии с [17]» в соответствии с разделом 6.1 проекта ТКП 507, представленного к утверждению. Справочно: При проведении государственной экспертизы проектной документации экспертами РУП «Главгосстройэкспертиза» обращается внимание на наличие оборудования остановочных пунктов речевым информатором, информационным электронным табло, расположенных исключительно в населенных пунктах.
Титульный лист, обратная сторона	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Заменить МКС на ОГКС	Принято.
		Исключить абзац «ВНЕСЕН...»	Принято.
		Исключить слова «(с отменой СН 3.03.04-2019)», т.к. в соответствии с Планом мероприятий по переработке национальных ТНПА в указанный документ вносится изменение.	Принято.
Раздел 1, первый абзац	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Слово «пределов» предлагаем заменить на слово «границ».	Принято.
Раздел 1	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Привести указания по проектированию дорог общего пользования, проходящих через населенные пункты, возможно, с ссылкой к п. 4.15.	Принято. См. п.1.2

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
Раздел 2	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем учесть, что ТКП 45-3.02-6-2005 (02250), а также ТКП 45-3.02-69-2007 (02250) будут отменены и заменены на строительные правила СП 3.02.09-2024 «Благоустройство территорий».	Принято. См. раздел 2, п.10.5.12, п.11.5, раздел «Библиография»
	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	ТКП 45-3.03-96-2008 (02250) и ТКП 45-3.03-112-2008 (02250) будут отменены. Предлагаем заменить их аналогичными действующими ТНПА.	Отклонено. Утверждение проекта ТКП предусматривается в I кв. 2025 года. Срок окончания разработки ТКП 45-3.03-96 и ТКП 45-3.03-112 IV кв. 2025 г. Согласно п.3.9.8 СТБ 1.5 в раздел включают информацию только об утвержденных ТНПА.
Раздел 3	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Дополнить определением «производственно-технологическая площадка»: Объект обустройства, включающий здания и сооружения, используемые при эксплуатации автомобильных дорог, и предназначенные для приготовления и хранения противогололедных материалов (соль, песчано-соляная смесь), инертных материалов (песок, щебень, песчано-гравийная смесь и др.), размещения специальной техники и оборудования».	Принято. См. п.3.31.
	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Приведенные термины с определениями 3.18, 3,21, 3.32, 3.37 дополнить источником информации: «(ГОСТ 33176)»	Принято. См. пп. 3.18, 3,21, 3.33, 3.38.
	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Предлагаем вернуться к использованию терминов «дорожное полотно» и «бровка дорожного полотна», которое использовалось в Республике Беларусь более 10 лет, согласно ТКП 45-3.03-19. Исходя из разрабатываемого ТКП земляное полотно является конструктивным элементом автомобильной дороги, служащим основанием для размещения дорожной одежды. Дорожная одежда также при этом является конструктивным элементом автомобильной дороги. Ширина земляного полотна величина изменчивая, которая зависит в том числе и от толщины дорожной одежды, в то время, как ширина дорожного полотна остается неизменной. За годы действия ТКП 45-3.03-19, разработанный такими организациями как ГП «Белгипродор», ГП «БелдорНИИ» и БНТУ, в стране подготовлено более 1000 специалистов-дорожников, поэтому такая подмена понятий может вызвать негативные последствия, например, чрезмерное возвышение бровки обочины над расчетным уровнем	Отклонено. Терминологические статьи проекта ТКП увязаны с ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» и стандартами, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований ТР ТС 014/2011. Введение терминов «дорожное полотно» и «бровка дорожного полотна» будет также не соответствовать терминологии действующего ТКП 200-2018 «Автомобильные дороги. Земляное полотно. Правила проектирования». Разночтения приведут к коллизиям норм и сложностям правоприменения. Справочно: Термин «дорожное полотно» впервые был указан в ТКП 45-3.03-19-2006 «Автомобильные дороги. Нормы проектирования», введенного в действие с 01.07.2006 г., и отменен изменением №3 ТКП 45-3.03-19-2006 с 01.05.2010 г.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
		снегового покрова, над расчётным уровнем воды при паводках, возможного подпора и набега волны на откосы, что приведет к увеличению объема земляных работ и стоимости строительства.	
Пункт 3.11	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Развернуть слово другие, чтобы не воспринималось, что дорожные сооружения – это мосты и трубы. Есть подпорные стенки, водоотводные устройства, отстойники и т.п.	Принято. Терминологическая статья соответствует ТР ТС 014/2011. Более детально сведения о дорожных сооружениях приведены в разделе 5.7 ГОСТ 33100-2023 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования автомобильных дорог».
Пункт 3.20	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Нумерация данного нового пункта должна быть 3.21 либо 3.20а (например) для сохранения сквозной нумерации пунктов.	Принято частично. См. п. 3.28. Нумерация терминологической статьи «пешеходная дорожка» принята в соответствии с п. 3.10.8 СТБ 1.5-2017.
Пункт 3.23	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Термин оставить в редакции СН 3.03.04 (далее СН) т.к. исходя из нового определения не понятно входит ли в остановочную полосу укрепленная обочина, что в последствии влияет на значения таблицы 6.	Принято частично. См. п. 3.23.
Пункт 3.28	РУП «Гродноавтодор» Письмо от 24.12.2024 №03-40/4050	Уточнить определение «пешеходной дорожки» как противоречащее п. 10.4.7 в части расположения за пределами земполотна и вне населенного пункта.	Принято. См. п. 3.28.
Пункт 3.29	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Считаем целесообразным разделить понятия «системы управления содержанием автомобильных дороги» и «системы управления безопасностью автомобильной дороги», и в целом разделять эти понятия.	Принято частично. Термин «системы управления содержанием автомобильных дорог и безопасностью дорожного движения» исключен в виду его отсутствия в тексте проекта ТКП.
Пункт 3.30		Нумерация данного нового пункта должна быть 3.31 либо 3.30а (например) для сохранения сквозной нумерации пунктов.	Принято частично. См. п. 3.40. Нумерация терминологической статьи «тротуар» принята в соответствии с п. 3.10.8 СТБ 1.5-2017.
Пункт 3.41	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Предлагается следующая редакция термина: «укрепленный грунт: Искусственный материал, получаемый смешением на автомобильной дороге или в смесительных установках грунтов с органическими или гидравлическими вяжущими с активными добавками или без них, представляющий собой уплотненную затвердевшую смесь с нормируемыми физико-механическими показателями в проектом возрасте».	Принято.
Пункт 3.42		Уточнить ссылочный «(ГОСТ 32953)».	Принято. Терминологическая статья соответствует п.3.1.14 ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования».

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
Раздел 4	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Предлагаем дополнить требованием, содержащимся в таблице 2: протяженность участка не менее 150 км.	Отклонено. Считаем не целесообразным дублирование требования, указанного в пункте раздела, в других пунктах этого же раздела.
		Предлагаем дополнить раздел 4 Общие положения пунктом 4.20 следующего содержания: «При проектировании автомобильных дорог общего пользования необходимо использовать современные достижения науки и техники».	Отклонено. Согласно Закону РБ от 05.01.2004 №262-З одним из принципов технического нормирования и стандартизации является использование современных достижений науки и техники. При проектировании объектов строительства необходимо руководствоваться действующими нормативными правовыми актами и техническими нормативными правовыми актами, при разработке/пересмотре которых учитываются современные достижения науки и техники.
Пункт 4.3	РУП «Гомельавтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №18-09/3412	Детализировать требование абзаца 7 второй части «ограничение доступа на дорогу автомобилей, осуществляющих перевозку тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов» исходя из возможности его реализации на практике.	Отклонено. Виды ограничений проезда по автомобильным дорогам тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (ТКТС) регламентированы в Инструкции о порядке участия в дорожном движении ТКТС, утвержденной постановлением Минтранса от 25.08.2011 №50.
Раздел 4, таблица 1	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Дополнить требованиями к пересечению с пешеходными дорогами.	Отклонено. Данное предложение не обосновано в части определения категории дорог общего пользования, относящимся к «пешеходным». Проект ТКП разработан в соответствии с Планом мероприятий по переработке национальных ТНПА, применение которых обеспечит соблюдение требований ТР ТС 014/2011. В перечне стандартов ТР ТС 014/2011, в т.ч. ГОСТ 33382-2015 «ДАОП, Техническая классификация», пешеходные дороги и требования к ним отсутствуют.
	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Не соответствует аналогичной таблице ГОСТ 33382-2015 (касаемо разделительной полосы для дорог II категории).	Принято.
Раздел 4, таблица 2	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Интервалы интенсивности оформить в соответствии с СТБ 1.5 – 2017.	Принято.
		Для «обычной дороги» объединить строки первого и четвертого столбца.	Принято.
	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г.	Введен термин физические единицы. Нет методики его определения и не понятен смысл его введения.	Принято. По тексту проекта ТКП данные об интенсивности движения представлены как в

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
	№09-13/711		<p>физических (транспортных) единицах, так и в приведенных к легковому автомобилю, обозначение которых указано «ед/сут» и «приведенных ед/сут» соответственно. В таблице 2 конкретизирована интенсивность движения «физическая» для правильного определения категории автомобильной дороги по таблицам 2 и 3, в которых приведены разные интенсивности движения.</p> <p>Справочно: Различия между транспортными средствами (ТС) касаются габаритных размеров, нагрузки на дорожную одежду, разгонной и тормозной динамики. Принято приводить все ТС к общему знаменателю – легковому автомобилю – с помощью коэффициентов приведения. Такая интенсивность называется приведенной. Интенсивность движения без использования коэффициентов приведения считается физической, т.е. количество физических транспортных средств, проходящих через сечение дороги в единицу времени.</p>
	<p>РУП «Гомельавтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №18-09/3412</p>	<p>Предусмотреть дополнительные параметры для II категории автомобильной дороги с четырьмя полосами движения, т.к. класс автомобильной дороги, расчетная интенсивность движения, основные транспортные функции в таблице 2 пункта 4.8 аналогичны автомобильной дороге категории I-в. Одновременно предлагаем II категорию автомобильных дорог разделить на II-а (с четырьмя полосами) и II-б (с двумя полосами), внося соответствующие дополнения в таблицы и пункты ТКП.</p>	<p>Отклонено. Основным критерием отличия автомобильных дорог, относящихся к классу «обычные дороги» является расчетная интенсивность движения: для категории I-в составляет более 10 000 ед/сут, для II – от 5 001 до 10 000 ед/сут. Обозначение категории II-а (с четырьмя полосами) и II-б (с двумя полосами) не соответствует стандартам ТР ТС 014/2011: ГОСТ 33382-2015 «Техническая классификация», ГОСТ 33475-2015 «Геометрические элементы», ГОСТ 32959-2014 «Габариты приближения» и др.</p>
Пункт 4.5	<p>РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541</p>	<p>Дополнить информацией, какая интенсивность считается «средней и малой».</p>	<p>Принято частично. Пункт изложен в редакции: «К обычным автомобильным дорогам относят дороги, имеющие единую проезжую часть или с центральной разделительной полосой, доступ на которые возможен с пересечений и примыканий в разных и одном уровнях».</p>
Пункт 4.7	<p>ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04</p>	<p>П. 4.7 и таблице 1 не соответствует разделу 6 для автомобильных дорог I-а и I-б категорий.</p>	<p>Принято. См. п.6.1.2.1.</p>

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
Пункт 4.8	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Исключить слова «(часовой или суточной)».	Принято частично. Пункт дополнен «и таблицей 3».
Пункт 4.9	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Предлагаем изложить в другой редакции «За расчетную интенсивность движения следует принимать среднегодовую суточную интенсивность движения механических транспортных средств суммарно в обоих направлениях определенную по ГОСТ 32965 с учетом экономических изысканий на перспективный период».	Отклонено. Для назначения категории дороги следует принимать среднегодовую суточную интенсивность движения механических транспортных средств суммарно в обоих направлениях за последний год перспективного периода. ГОСТ 32965-2014 устанавливает требования к определению интенсивности движения на момент выполнения работ по ее учету (методы учета интенсивности, оформление результатов учета).
Пункт 4.10	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Обосновать отмену таблицы 3 и абзацев, являющихся ссылкой на нее, в части методики определения интенсивности транспортных средств.	Отклонено. Таблица значений коэффициентов приведения указана в пункте 4.10 «Таблица 4» проекта ТКП, представленного к рассмотрению.
	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Таблица 3. Слово «расчетная» заменить на слово «суточная».	Отклонено. В таблице приведена интенсивность, определяемая по наибольшей часовой интенсивности движения, достигаемой в течение не менее 50 ч за последний год перспективного периода, и измеряемая в ед/ч.
	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Слова «имеющим выраженную» заменить на слова «имеющих выраженную».	Принято.
Пункт 4.10, таблица 3	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Не ясно, для какого случая дорог II категории представлены значения. Кроме того, в данной таблице отсутствуют значения для I-а категории.	Принято. Значения таблицы 3 применяются для определения категории дороги по наибольшей часовой интенсивности движения, достигаемой в течение не менее 50 ч за последний год перспективного периода и приведенной к легковому автомобилю, на участках дорог, расположенных в пригородных зонах крупных и крупнейших городов. По функциональному назначению дороги категории I-а предназначены для движения интенсивных транспортных потоков на большие расстояния (не менее 150 км) и не могут быть ограничены расстоянием зоны влияния крупных и крупнейших городов.
Пункт 4.10, таблица 4	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	В строке 3 указано – «небольшие грузовики (фургоны) и другие автомобили с прицепом или без него». Предлагается записать: «небольшие грузовики	Отклонено. Типы транспортных средств увязаны с ГОСТ 32965. Вид транспортных средств «небольшие грузовики (фургоны) и другие автомобили с

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
		(фургоны) и другие автомобили с прицепом или без него грузоподъемностью до 1000 кг». Так как понятие небольшой требует конкретизации и однозначного толкования.	прицепом или без него» относятся к категории «В», к которому, согласно приложению Б ГОСТ 329656, относятся пассажирские и грузовые ТС малой грузоподъемности (автомобили, включая грузо-пассажирские автофургоны, с количеством мест для сидения не более девяти, и легкие автофургоны массой до 3,5 т. В шапке таблицы указано «Виды транспортных средств по ГОСТ 32965».
		В строке 15 указано – «автобусы малой вместимости». Предлагается записать: «автобусы малой вместимости с количеством пассажиров до 20». Так как понятие малой вместимости требует конкретизации и однозначного толкования.	Принято частично. Количество пассажиров принято не более 22 чел., что соответствует ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».
		В позиции 16 указано – «автобусы». Предлагается записать: «пассажирские автобусы». Так как понятие автобусы включает все виды автобусов в т.ч. и малой вместимости. Для разделения этих видов транспорта предлагается дополнить понятием «пассажирский автобус» (по аналогии с терминологией, примененной в статье 24 Закона Республики Беларусь «О дорожном движении».	Принято частично.
Пункт 4.11	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	«4.9» заменить на «4.8».	Принято.
Пункт 4.13	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Слово «выбору» заменить на слово «определению».	Принято.
Пункт 4.14	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Слова «на сопоставлении вариантов» заменить на слова «на технико-экономическом обосновании».	Принято.
	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Дополнить расстояниями до застройки (как было указано в редакции СН 3.03.04), т.к. в СН 3.01.03 идет ссылка на этот пункт СН.	Принято.
Пункты 4.15 – 4.17	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Обосновать отмену либо замену пунктов в части аспектов прохождения автодорог через населенные пункты.	Принято. См. п.4.14
Пункт 4.15	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 31.12.2024 г. №03-28/5639	Исключить слова «и обходные дороги городов», т.к. обходные дороги размещаются за пределами перспективных границ населенных пунктов и не должны проектироваться по СН 3.03.06-2022.	Принято. Пункт изложен в редакции: «В случаях, когда по технико-экономическим расчетам установлена целесообразность проложения автомобильных дорог через населенные пункты, а

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
			также в пределах перспективных границ населенных пунктов проектирование следует выполнять в соответствии с градостроительными проектами, разрешительной документацией и [4]».
Пункт 4.17	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Предлагаем изложить в следующей редакции: «Автомобильные дороги рекомендуется прокладывать за пределами прибрежных полос. При прохождении дорог в прибрежных полосах необходимо предусматривать мероприятия по предупреждению загрязнения поверхностных водных объектов.»	Принято.
Раздел 5	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Название главы 5 изложить в следующей редакции «Основные технические показатели».	Отклонено. В соответствии со ст. 20 Закона РБ от 05.01.2004 №262-3 «О техническом нормировании и стандартизации» в технических кодексах должны содержаться технические требования. За основу состава разделов проекта ТКП принят ГОСТ 33100-2023 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования автомобильных дорог» (раздел 5 «Основные требования»), входящий в перечень стандартов ТР ТС 014/2011.
Пункт 5.1.1, таблица 5	РУП «Гомельавтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №18-09/3412	Расчетную скорость 120 км/ч принять только для автомобильной дороги II категории с четырьмя полосами движения. Для автомобильной дороги категории II с двумя полосами предусмотреть расчетную скорость 100 км/ч.	Отклонено. Требование не обосновано. Проектирование (устройство виража, проектирование плана и продольного профиля) дорог категории II (с двумя полосами движения) с интенсивностью от 5 000 до 7 000 ед/сут будет идентичным дорогам категории III с интенсивностью движения от 2 000 до 5 000 ед/сут, что не обеспечит безопасные условия движения и соответствие требованиям ТР ТС 014/2011.
Пункт 5.1.2	КУП «Гроднооблдорстрой» Письмо от 24.12.2024 №04/807	Дополнить информацией, что границы отвода земельного участка под автомобильную дорогу являются стесненными условиями для капитального ремонта. Ввести понятие «стеснённые условия» в раздел 3 проекта ТКП «Термины и определения».	Принято частично. См. таблицы 1 и 6.
			Принято к сведению. В соответствии с Законом РБ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» от 02.12.1994 №3434-XII под капитальным ремонтом следует понимать комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной доро-

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
			<p>ги, дорожных сооружений и (или) их частей в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги. Устройство новых элементов дороги и дорожных сооружений по капитальному ремонту не допускается.</p> <p>В то же время, по ГОСТ 33100-2023 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования», который принят в качестве национального стандарта РБ и входит в доказательную базу ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» капитальный ремонт – комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляют в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагивают конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяют границы полосы отвода на основном протяжении автомобильной дороги. Критерии определения стесненных условий для проектирования дорог указаны в п. 5.1.2.</p>
Пункт 5.2.1, таблица 6	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Строка «остановочные полосы» добавить для категории II (с двумя полосами движения) «2,5».	Отклонено. Проект ТКП разработан в дополнение и развитие ТР ТС 014/2011 и стандартам к ТР ТС 014/2011, а также реализации п.5 «Унификация требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог» раздела V Союзной программы по унификации регулирования транспортного рынка государственных участников Договора о создании Союзного государства от 08.12.1999. <p>Изменением №1 ГОСТ 33475-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы» (таблица 11) и ТНПА РФ не предусмотрено устройство остановочной полосы на дорогах II категории.</p>

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
Пункт 5.2.1	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Предлагаемые параметры поперечного профиля для дорог I-в категории и II категории (с разделительной полосой) практически одинаковые, при этом класс дороги, основные транспортные функции, расчетные интенсивность в физических единицах и скорость дорожного движения одинаковые. В связи с этим считаем нецелесообразным введение II категории (с разделительной полосой), ведь согласно предлагаемым параметрам поперечного профиля ширина земляного полотна различается на 1-2 м. При этом, величина разделительной полосы меньше значений динамического прогиба дорожных ограждений, наиболее распространенных в Республике Беларусь. Предлагаем вместо вариантов II категории из разрабатываемого ТКП использовать параметры II категории по СН 3.03.04. Если данное предложение будет отклонено, и разработчики решат оставить в ТКП II категорию (с разделительной полосой), предлагаем именовать ее 1-г, для сохранения единства по критерию поперечного профиля.	Принято частично. См. таблицы 1 и 6.
	РУП «Гомельавтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №18-09/3412	Предусмотреть проектную норму устройства разделительной полосы с покрытием усовершенствованного типа.	Отклонено. Пунктом 5.2.6 определено, что на разделительной полосе следует устраивать газон только в случаях увеличения ширины разделительной полосы, когда в перспективе возможно увеличение количества полос проезжей части, а также в других случаях при соответствующем технико-экономическом обосновании. При увеличении в перспективе количества полос движения проезжей части, ширину разделительной полосы необходимо будет увеличить не менее чем на 9,7 м. Устройство асфальтобетонного покрытия на таком участке дороги и его содержание (ремонт) экономически не целесообразно.
Пункт 5.2.1, таблицы 6 и 2	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Необходимо дать более четкие критерии по выбору I-в категории и II категории в различных модификациях. Все табличные значения для II категории представлять по аналогии с I категорией.	Принято частично. См. таблицы 1 и 6.
Пункт 5.2.2	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Предлагается изложить в соответствии с СТБ 1.5-2017 в следующей редакции:	Принято частично. Учтены требования пункта 4.14.4 СТБ 1.5-2017.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
		<p>«Количество полос движения при возведении и реконструкции автомобильных дорог следует принимать при расчетной интенсивности движения, приведенных ед/сут:</p> <p>для категории I-а и I-б: - до 40 000 включ. – четыре полосы; - св. 40 000 до 80 000 включ. – шесть полос; - св. 80 000 – восемь полос;</p> <p>для категории II: - до 10 000 включ. – две полосы; - св. 10 000 – четыре полосы».</p>	
Пункт 5.2.3	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Из соображений безопасности участников дорожного движения п. 5.2.3. предлагаем изложить в следующей редакции: «На дорогах не допускается локальное уменьшение ширины полосы движения или устройство специальных направляющих островков для принудительного снижения скорости. Для снижения скорости допускается использовать на пересечениях и примыканиях дорог I-в -V категорий кольцевые развязки в одном уровне».	Принято частично. Пункт 6.1.3.6 дополнен абзацем в редакции «Кольцевые пересечения могут применяться в качестве граничного элемента, указывающего на изменение дорожных условий». Изменением №1 ГОСТ 33475-2015 установлено, что на дорогах II-V категорий допускается локальное (на участках длиной до 100 м) уменьшение ширины полос движения до 3 м для психологического воздействия на водителей с целью снижения скорости движения. Так же, данное требование указано в СН 3.03.04-2019 по предложению УГАИ МВД РБ.
Пункт 5.2.4	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Обосновать отмену абзаца в части устройства переходно-скоростных полос для категорий I-б и I-в категорий. Также, данную редакцию согласовать в ГАИ.	Отклонено. В пункте 5.2.4 проекта ТКП, представленного к рассмотрению, регламентированы требования к устройству остановочных полос. Требования приведены в соответствии с изменением №1 ГОСТ 33475-2015.
	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	После «I-а - I-в» добавить «II (с двумя полосами движения)».	Отклонено. Проект ТКП разработан в дополнение и развитие ТР ТС 014/2011 и стандартам к ТР ТС 014/2011, а также реализации п.5 «Унификация требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог» раздела V Союзной программы по унификации регулирования транспортного рынка государств-участников Договора о создании Союзного государства от 08.12.1999. Изменением №1 ГОСТ 33475-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы» (таблица 11) и ТНПА РФ не

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
			предусмотрено устройство остановочной полосы на дорогах II категории.
	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Не указано необходим ли отгон для остановочной полосы для дороги II технической категории, если да, то на каком участке.	Принято.
Пункт 5.2.5	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Слова «равной ширине основных полос» заменить на слова «равной ширине полосы движения».	Принято.
Пункт 5.2.6		Исключить слово «числа».	Принято.
	РУП «Гродноавтодор» Письмо от 24.12.2024 №03-40/4050	Дополнить абзац 1 п. 5.2.6 возможностью асфальтирования разделительной полосы с целью уменьшения затрат на ее содержание и обеспечения безопасности дорожного движения в зимний период.	Отклонено. При увеличении в перспективе количества полос движения проезжей части, ширину разделительной полосы необходимо будет увеличить не менее чем на 9,7 м. Устройство асфальтобетонного покрытия на таком участке дороги и его содержание (ремонт) экономически не целесообразно.
Пункт 5.2.7		Исключить необходимость устройства площадок аварийной остановки на дорогах III категории.	Отклонено. Устройство площадок для кратковременной (аварийной) остановки автомобилей на дорогах III категории предусмотрено ГОСТ 33062-2014, принятым в качестве государственного стандарта РБ с 01.07.2017 и входящим в перечень стандартов к ТР ТС 014/2011.
Пункт 5.2.9	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Слова «ширины обочин, приведенных» заменить на слова «ширину обочины, приведенную».	Отклонено. В таблице 6 приведены ширины обочин для дорог всех категорий. Начало пункта изложено в редакции «Ширины обочин, приведенные в таблице 6,...».
Пункт 5.2.15		После слова «радиуса» добавить слова «кривой в плане».	Принято.
Пункт 5.3.2		Исключить слова «и капитальном ремонте».	Отклонено. Проектирование продольного профиля прямыми линиями при капитальном ремонте позволяет максимально использовать существующее покрытие с целью его восстановления (ремонта).
Пункт 5.3.3	РУП «Гродноавтодор» Письмо от 24.12.2024 №03-40/4050	Внести дополнение или критерии обязательности обеспечения боковой видимости только для реконструкции и возведения. В случае реконструкции или нового строительства участка автодорог, проходящие по лесным землям или землям, покрытым древесно-кустарниковой растительностью, необходимо включать в полосу постоянного отвода с целью	Принято.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
		дальнейшего их содержания. В случае капитального ремонта строительные работы выполняются на ранее предоставленном земельном участке.	
	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Нет ясности как предусматривать специальные сооружения и устанавливать направляющие конструкции при капитальном ремонте, где работы проводятся в пределах существующей полосы отвода.	Принято. Изменена редакция пункта 5.3.3.
Пункт 5.3.4, таблица 10		Т.к. ТКП распространяется на капитальный ремонт, считаем необходимым допустить сохранение существующих радиусов вертикальных кривых при капитальном ремонте, т.к. их увеличение влечет изменение ширины дороги и как следствие увеличение полосы отвода.	Отклонено. Капитальный ремонт дороги – комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода на основном протяжении автомобильной дороги.
Раздел 6	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем переработать и сократить, исключив дублирование положений, изложенных в ТКП 509-2014 «Автомобильные дороги. Примыкания и пересечения. Правила проектирования».	Отклонено. Проект ТКП разработан взамен СН 3.03.04-2019, с учетом норм ранее действующего ТКП 45-3.03-19-2006, а также в дополнение и развитие ТР ТС 014/2011 и стандартам к ТР ТС. В отдельных разделах проекта ТКП содержатся необходимые общие требования к проектированию элементов дороги и сооружениям, которые конкретизированы и дополнены в иных ТНПА, предусматривающих более полный и расширенный перечень требований к проектированию основных конструктивных элементов дороги и сооружениям на них. Данная форма изложения разделов ТКП соответствует принятой в ГОСТ 33100-2023 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования».
	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	В части проектирования концевых транспортных развязок дать ссылку на ТКП 509 «Автомобильные дороги. Примыкания и пересечения. Правила проектирования»	Отклонено. В п. 6.1.1.5 общих положений указана ссылка на ТКП 509, включая требования к кольцевым пересечениям.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
Пункт 6.1.1.2	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Слово «удобство» заменить на слово «комфортность», слова «расстояния и условия видимости, соответствующие» заменить на слова «видимость, соответствующую». Дать пояснение, что такое «учет потребностей всех групп пользователей» или исключить эти слова.	Принято. «Учет потребностей всех групп пользователей» приведено в соответствии с ГОСТ 33100-2023 и изложено в редакции «Учет потребностей всех групп пользователей проектируемого пересечения: пешеходов (при наличии пешеходного движения), в том числе физически ослабленных лиц, велосипедистов (при наличии велосипедного движения), автомобильного движения».
Пункт 6.1.1.3	КУП «Минскоблдорстрой» Письмо от 30.12.2024 №08-15/104	Изложить в следующей редакции: Пересечения и примыкания в плане следует располагать на прямых участках или с внешней стороны кривых в плане с радиусами не менее, м: - 1200 - на дорогах категории I-а; - 800 - то же I-б - II; - 600 - « III - 400 - « IV. Не допускается располагать пересечения и примыкания с внутренней стороны кривых в плане с радиусами менее 2000 м на дорогах категорий I-а - II и с радиусами менее 800 м на дорогах категорий III - IV.	Отклонено. Проект ТКП разработан в дополнение и развитие ТР ТС 014/2011 и стандартам к ТР ТС 014/2011, а также реализации п.5 «Унификация требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог» раздела V Союзной программы по унификации регулирования транспортного рынка государств-участников Договора о создании Союзного государства от 08.12.1999. Указанные в проекте ТКП радиусы кривых в плане приняты в соответствии с СП 34.13330.201 «Автомобильные дороги» РФ. В предложении КУП «Минскоблдорстрой» отсутствуют требования к расположению примыканий и пересечений на дорогах категории V.
Пункт 6.1.1.4	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Нумерация пункта 6.1.1.4 указана дважды	Принято.
	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Исключить слова «необщего пользования».	Принято. См. п. 6.1.5.
Пункты 6.1.3.3, 6.2.2	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Слова «для замедления» заменить на слова «для торможения».	Принято частично. Слова «для замедления» заменены на слова «для снижения скорости».
Пункт 6.1.3.6	КУП «Минскоблдорстрой» Письмо от 30.12.2024 №08-15/104	После 25 000 добавить в скобках (40 000 - для местных автомобильных дорог) - это обоснованно тем, что на сегодняшний день реализованы несколько кольцевых пересечений с физической интенсивностью более 25 000 приведенных автомобилей в сутки - пример кольцо на км 3,3 автодороги Н-9034 Новый Двор-Михановичи-	Принято к сведению. При указанной фактической суммарной интенсивности движения 28 000 ед/сут или 40 000 приведенных ед/сут на дороге Н-9034 коэффициент загрузки этой дороги движением составляет более 1,0, что свидетельствует о сверхплотном состоянии потока, ведущему к

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
		Пятевщина, где в настоящее время интенсивность более 28 000 тысяч автомобилей в сутки. Кольцо работает без заторов и безопасно.	затарам и ограничению режима пропускной способности. Согласно ТКП 586-2016 (табл. 3) для дорог IV категории, к которой относится дорога Н-9034, допустимый коэффициент загрузки составляет 0,7, при большем коэффициенте загрузки требуется принятие решения о реконструкции дороги. Требование об устройстве кольцевых пересечений на дорогах категорий I-в – V при суммарной расчетной интенсивности движения на подходах к кольцу от 150 до 25000 приведенных ед/сут так же приведено в изменении №1 ТКП 509-2014, разработанному РУП «Белдорцентр».
	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Необходимо исключить либо гармонизировать с требованием изменения №1 ТКП 509-2014.	Принято. Пункт гармонизирован с требованием п. 6.1.2 изменения №1 ТКП 509-2014.
Подраздел 6.2	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Пояснить по тексту входит ли длина отгона в общую длину переходно-скоростных полос	Принято. См. п. 6.2.2.
	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Правильно ли мы понимаем, что укрепленная обочина снова устраивается на полосах разгона?;	Укрепленная полоса обочины устраивается на ПСП для возможности нанесения горизонтальной дорожной разметки и защиты кромки от разрушения.
Пункт 6.2.1	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Исключить слова «а также категории IV при расчетной интенсивности движения, превышающей 1000 ед./сут», так как в пункте 6.2.2 не указан порядок определения длины переходно-скоростных полос.	Отклонено. Требования к проектированию переходно-скоростных полос на дорогах категории IV указаны в пункте 6.2.4.
Пункт 6.2.2	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Обосновать отмену абзаца в части устройства переходно-скоростных полос для остановочных пунктов на дорогах IV категории. Также, данную редакцию согласовать с органами Госавтоинспекции.	Отклонено. Требования к устройству переходно-скоростных полос для остановочных пунктов на дорогах IV категории указаны в пункте 6.2.4 проекта ТКП.
	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Дополнить «— для остановочных пунктов маршрутного пассажирского транспорта на дорогах категории IV — 40 м для разгона и торможения.»	Отклонено. Требования к устройству переходно-скоростных полос для остановочных пунктов на дорогах IV категории указаны в пункте 6.2.4 проекта ТКП.
Пункт 6.2.2, рисунок 6.1	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Добавить дополнительные вспомогательные вертикальные линии сетки для точного определения длин переходно-скоростных полос. Целесообразно будет вместо графика представить математические формулы или таблицу со значениями.	Принято.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
Пункт 6.2.4	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Исключить.	Отклонено. В данном пункте содержатся требования к проектированию ПСП у остановочных пунктов на дорогах IV категории.
Пункт 6.2.6	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Обосновать отмену абзаца в части укрепленных полос обочин вдоль переходно-скоростных полос разгона.	Отклонено. Устройство укрепленной полосы обочины на дорогах предусматривается с целью предохранения кромки дорожных покрытий от разрушения и размещения на ней дорожной горизонтальной разметки для обозначения края проезжей части, границ ПСП, дополнительных полос. Геометрические параметры и категории дорог, на которых устраивается укрепленная полоса обочины, приведены в таблице 6 проекта ТКП.
	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Два раза написано «Длину отгона полосы разгона и торможения».	Принято.
Пункт 6.4.3	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Обосновать отмену абзаца в части минимальных расстояний при прокладке инженерных сетей до подошвы насыпи или внешней бровки кювета автодорог.	Отклонено. В таблице 19 пункта 6.4.5 проекта ТКП приведены значения наименьших расстояний до подошвы насыпи или внешней бровки кюветов в свободных и стесненных условиях.
	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Исключить, так как он противоречит ст. 23 Закона Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности».	Принято частично. Пункт изложен в редакции: «Прокладку подземных инженерных сетей вдоль автомобильных дорог, не относящихся к их обслуживанию, следует осуществлять за пределами границ постоянного отвода дорог и охранной зоны сетей, предназначенных для их обслуживания, а также создания необходимых условий для реконструкции и ремонта автомобильных дорог, за исключением случаев, установленных законодательством об автомобильных дорогах и дорожной деятельности». Статьей 23 Закона об автомобильных дорогах и дорожной деятельности установлено, что в пределах полосы отвода, размеры которой определяются проектной документацией, без разрешения владельцев автомобильных дорог запрещаются прокладка коммуникаций, размещение сооружений для контроля за дорожным движением, обслуживания участников дорожного движения и иных объектов, а также осуществление деятельности, не связанной с работами по

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
			содержанию, ремонту и развитию (возведению, реконструкции) автомобильных дорог.
	КУП «Витебскоблдорстрой» Письмо от 24.12.2024 №03/1268	Дополнить вторым абзацем: «Для улиц населенных пунктов, являющихся продолжением местных автомобильных дорог (стесненные условия) допускается прокладка подземных инженерных сетей вдоль автомобильных дорог на расстоянии не менее 1 м до подошвы насыпи или внешней бровки кювета».	Отклонено. Требования проекта ТКП не распространяются на улицы населенных пунктов. Согласно разделу 1 «Область применения» СН 3.03.06-2022 «Улицы населенных пунктов» строительные нормы устанавливают требования к проектированию улиц и проездов городов, поселков и сельских населенных пунктов (далее — улицы), в том числе улиц, являющихся продолжением автомобильных дорог общего пользования в пределах перспективных границ населенных пунктов.
Пункт 6.4.4	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Исключить с учетом требований пункта 6.4.1.	Принято частично. Исключен первый абзац.
Пункт 6.4.7	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Оформить диапазон «до 20 кВ вкл.–10»; св.20 кВ до 35 кВ вкл.–15», а также для напряжения 110 и выше кВ, для линий с самонесущими изолированными проводами и защищенными проводами.	Принято.
Раздел 7	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем переработать и сократить, исключив дублирование положений, изложенных в ТКП 200-2018 «Автомобильные дороги. Земляное полотно. Правила проектирования».	Отклонено. Проект ТКП разработан взамен СН 3.03.04-2019, с учетом норм ранее действующего ТКП 45-3.03-19-2006, а также в дополнение и развитие ТР ТС 014/2011 и стандартам к ТР ТС. В отдельных разделах проекта ТКП содержатся необходимые общие требования к проектированию элементов дороги и сооружениям, которые конкретизированы и дополнены в иных ТНПА, предусматривающих более полный и расширенный перечень требований к проектированию основных конструктивных элементов дороги и сооружениям на них. Данная форма изложения разделов ТКП соответствует принятой в ГОСТ 33100-2023 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования».
Пункт 7.2.3	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Заменить термин «связные грунты» на «глинистые грунты», как классифицировано в СТБ 943, на который дана ссылка в п.7.2.1.	Принято.
Пункт 7.3.8,		Заменить слово «средств» на «материалов», как наиболее приемлемое.	Принято.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика								
второй абзац, третье перечисление											
Пункт 7.6.2	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем первое предложение 3-го абзаца изложить в следующей редакции - «Дно кювета должно иметь продольный уклон не менее 5 ‰.»	Отклонено. В целях гармонизации требований ТНПА РБ и реализации п.5 «Унификация требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог» раздела VСоюзной программы по унификации регулирования транспортного рынка государств Договора о создании Союзного государства от 08.12.1999 продольный уклон дна кюветов в исключительных случаях (наличие у подошвы насыпи дренирующих грунтов) допускается принимать не менее 3 ‰(см. пп.8.25, 9.2.10 ТКП 200-2018 и п.7.59 СП 34.13330-2021).								
Пункт 7.6.4	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем первое перечисление изложить в следующей редакции - «1 - для дорог категорий I-a - II;»	Отклонено. Предложение о принятии значения вероятности превышения расчетного паводка при проектировании кюветов, водоотводных канав 1 % не обосновано. В действующих ТНПА РБ, РФ и ранее действующих ТНПА при проектировании кюветов, лотков, водоотводных канав вероятность превышения принята 2 %.								
Раздел 8, Таблица 25	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	<p>Изложить в новой редакции вторую графу:</p> <table border="1" data-bbox="786 919 1485 1468"> <tbody> <tr> <td data-bbox="786 919 902 1121" rowspan="3">Капитальный</td> <td data-bbox="902 919 1485 946">Монолитный цементобетон</td> </tr> <tr> <td data-bbox="902 946 1485 973">Сборный железобетон</td> </tr> <tr> <td data-bbox="902 973 1485 1121">Асфальтобетон из плотных смесей марки I по СТБ 1033, укладываемых в горячем состоянии</td> </tr> <tr> <td data-bbox="786 1121 902 1468" rowspan="3">Облегченный</td> <td data-bbox="902 1121 1485 1222">Асфальтобетон из плотных смесей марки II по СТБ 1033, укладываемых в горячем состоянии, асфальтобетон из плотных смесей по [1], укладываемых в теплом состоянии</td> </tr> <tr> <td data-bbox="902 1222 1485 1345">Каменные материалы, обработанные органическими вяжущими методами смешения в установке, на дороге, пропитки (полупропитки) Органо-минеральные смеси по ГОСТ 30491 Эмульсионно-минеральные смеси по СТБ 2413</td> </tr> <tr> <td data-bbox="902 1345 1485 1468">Асфальтобетон из плотных смесей марки III по СТБ 1033, укладываемых в горячем и теплом состоянии, асфальтобетон из плотных смесей по [1], укладываемых в теплом состоянии Эмульсионно-минеральные смеси по СТБ 2413</td> </tr> </tbody> </table>	Капитальный	Монолитный цементобетон	Сборный железобетон	Асфальтобетон из плотных смесей марки I по СТБ 1033, укладываемых в горячем состоянии	Облегченный	Асфальтобетон из плотных смесей марки II по СТБ 1033, укладываемых в горячем состоянии, асфальтобетон из плотных смесей по [1], укладываемых в теплом состоянии	Каменные материалы, обработанные органическими вяжущими методами смешения в установке, на дороге, пропитки (полупропитки) Органо-минеральные смеси по ГОСТ 30491 Эмульсионно-минеральные смеси по СТБ 2413	Асфальтобетон из плотных смесей марки III по СТБ 1033, укладываемых в горячем и теплом состоянии, асфальтобетон из плотных смесей по [1], укладываемых в теплом состоянии Эмульсионно-минеральные смеси по СТБ 2413	Принято частично. Грунты, укрепленные органическими и (или) неорганическими вяжущими, отнесены только к переходному типу в соответствии с действующим СН 3.03.04-2019. Использование асфальтогранулята в составе плотных смесей марок II и III, пористых и высокопористых в количестве не более 20 % определено п. 11.4 СТБ 1033-2016
Капитальный	Монолитный цементобетон										
	Сборный железобетон										
	Асфальтобетон из плотных смесей марки I по СТБ 1033, укладываемых в горячем состоянии										
Облегченный	Асфальтобетон из плотных смесей марки II по СТБ 1033, укладываемых в горячем состоянии, асфальтобетон из плотных смесей по [1], укладываемых в теплом состоянии										
	Каменные материалы, обработанные органическими вяжущими методами смешения в установке, на дороге, пропитки (полупропитки) Органо-минеральные смеси по ГОСТ 30491 Эмульсионно-минеральные смеси по СТБ 2413										
	Асфальтобетон из плотных смесей марки III по СТБ 1033, укладываемых в горячем и теплом состоянии, асфальтобетон из плотных смесей по [1], укладываемых в теплом состоянии Эмульсионно-минеральные смеси по СТБ 2413										

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение		Заключение разработчика
		Переходный	Щебеночное покрытие из смесей щебеночных оптимального состава по СТБ 2507 Грунты и малопрочные каменные материалы, укрепленные органическими и (или) неорганическими вяжущими. Каменные мостовые Щебеночно (гравийно)-песчаные смеси по СТБ 2318	
Пункт 8.1.2	УКП «Брестдорпроект» Письмо от 17.12.2024 г. №14/570	Низший	Грунты, укрепленные органическими и (или) неорганическими вяжущими или улучшенные различными местными материалами	Отклонено. Требования проекта ТКП не распространяются на улицы населенных пунктов. Положения пункта 16 Указа №26 предназначены для внесения изменений в Указ Президента Республики Беларусь от 07.02.2006 N 72 «О мерах по государственному регулированию отношений при размещении и организации строительства жилых домов, объектов инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры» и указывают, что предоставление заказчикам (застройщикам) земельных участков для строительства и обслуживания многоквартирных, блокированных жилых домов в районах (кварталах) индивидуальной жилой застройки осуществляется только при наличии объектов инженерной и транспортной инфраструктуры, обеспечивающих минимально необходимый уровень инженерного оборудования земельных участков. В соответствии с Кодексом «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности» от 17.06.2023 №289-З инженерная и транспортная инфраструктура, обеспечивающая минимально необходимый уровень инженерного оборудования земельных участков, – капитальные строения (здания, сооружения), их части, инженерные сети электроснабжения, сети водоснабжения, улично-дорожная сеть (улицы с проезжей частью, обеспеченной усовершенствованным покрытием, пешеходными тротуарами с твердым покрытием).
Пункт 8.1.6	РУП «Белдорцентр» Письмо от 24.12.2024 №05-43/3562		Исключить последний абзац пункта, либо дать ссылку по всем типам покрытия на ТКП 059.1, в котором содержатся требования к шероховатости покрытия.	Принято. Последний абзац исключен.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
		<p><i>Справочно: Согласно пункту 9.14 ТКП 059.1 среднее значение глубины впадин шероховатости по методу «песчаное пятно» для всех типов асфальтобетона, кроме типа С, на дорогах I–III категории должно быть не менее 0,8 мм, для асфальтобетона типа С и цементобетонных покрытий – не менее 0,9 мм, для асфальтобетона на дорогах IV–VI категории – не менее 0,5 мм.</i></p> <p><i>Повышение нормы для шероховатости цементобетонных покрытий до 1,0 мм требует обоснования, так как, исходя из опыта измерений на новых цементобетонных покрытиях, существующая норма (0,9 мм) зачастую достигается только после выполнения дополнительных мероприятий.</i></p> <p>Согласно СТБ 1291-2016 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» коэффициент сцепления колеса автомобиля с поверхностью покрытия проезжей части с капитальным или облегченным типом дорожной одежды должен быть не менее 0,35.</p> <p>Согласно ТКП 140-2015 «Автомобильные дороги. Порядок выполнения диагностики» значение коэффициента сцепления для эксплуатируемых автомобильных дорог должно быть не ниже 0,42 для дорог II и III категории, и не ниже 0,40 для дорог IV – VI категории.</p> <p>С учетом вышесказанного, а также для исключения разногласий в определении требуемого значения коэффициента сцепления для расчётной скорости движения 100 км/ч предлагаем перечисление в п. 8.1.6 изложить в следующей редакции:</p> <p>«0,5 – на дорогах с расчетной скоростью движения свыше 120 км/ч; 0,45 – то же от 100 км/ч вкл. до 120 км/ч вкл.; 0,4 – «менее 100 км/ч.»</p>	Принято.
Пункт 8.1.6	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Не указан какой коэффициент сцепления должен быть на мостовых сооружениях;	Принято к сведению. Коэффициент сцепления на мостовом сооружении принимается в соответствии с п.5.1.8.7 СТБ 2516-2017 «Мостовое полотно автодорожных мостовых сооружений. Общие технические требования».

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
Пункт 8.1.9	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	В 4-м абзаце «погодно-климатических» следует заменить на «природно-климатических».	Принято. См. 8.1.11.
	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	После слова «шлака» добавить слово «асфальтогранулята».	Принято. См. 8.1.11.
Пункт 8.1.9, четвертый абзац	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Конкретизировать «особенности климата» ссылкой на ТНПА или др.	Принято.
Пункт 8.2.4, второй абзац		Конкретизировать термин «климатических условий».	Принято.
Пункт 8.2.5		Конкретизировать минимально допускаемые требования к герметизирующим материалам или дать ссылку на действующие ТНПА.	Принято. См. п.8.2.6.
Пункт 8.2.6		Заменить термин «минеральные» на «гидравлические».	Принято. См. п.8.2.7.
Подраздел 8.3	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Нумерация для данного нового пункта и подпунктов должна быть 8.4 либо 8.3а (например) для сохранения сквозной нумерации пунктов и Глав. Обосновать отмену п. 8.3.4 и таблицы 26 к нему в части назначения параметров бетонов по категориям автодорог.	Принято частично. См. подраздел 8.4. Нумерация подразделов принята в соответствии с п. 4.2.1.4 СТБ 1.5-2017. Минимальные классы бетонов по прочности приведены в подразделе 8.2 проекта ТКП, представленного на рассмотрение.
	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Дополнить подпунктом «8.3.7 Нижний слой покрытия на основании из цементобетона следует устраивать из плотного асфальтобетона».	Принято.
Пункт 8.3.4	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем изложить в следующей редакции - «Основание из цементобетона с каждой стороны должно быть на 0,25 м шире асфальтобетонного покрытия.»	Принято.
Пункт 8.3.5	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем изложить в следующей редакции - «Для повышения сцепления асфальтобетонного покрытия и бетонного основания поверхность последнего должна быть обработана грунтовкой из латексной катионной эмульсии».	Принято к сведению. В действующих ТНПА отсутствуют требования о грунтовке бетонного основания битумной эмульсией с применением катионных латексов. Исключительное применение только катионной латексной эмульсии будет противоречить требованиям СТБ 1245-2024 (приложение А) и СП 3.03.01-2020 (п.6.4.5).
Пункт 8.3.6	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Вместо «- повышение трещиностойкости асфальтобетона за счет модификации битума и дисперсного армирования;» написать «- повышение трещиностойкости асфальтобетона за счет модификации битума или применения модифицирующих добавок в асфальтобетон;».	Принято.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика						
Пункт 8.4.3		Дополнить абзацем «- рекомендуется проводить дополнительный расчет по критерию усталостной долговечности по [2] для автомобильных дорог с суммарным расчетным числом накопленных осей нагрузки группы А2 за расчетный срок службы более 4,0 млн. шт. или предназначенных для движения нагрузок группы А3»	Принято.						
	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Используется термин “уровень надежности”, при этом в ТКП 45-3.03-112 используется термин “коэффициент надежности”. Вместе с тем, два этих понятия спорные, ведь с точки зрения теории надежности надежность является комплексным свойством, которое в зависимости от назначения объекта и условий его применения может включать безотказность, долговечность, ремонтпригодность и сохраняемость или определенные сочетания этих свойств. Известно, что показателями безотказности является вероятность безотказной работы и связанный с ней индексом надежности, средняя наработка до отказа, интенсивность отказов и др. К показателям долговечности относят средний ресурс, средний срок службы и др. Коэффициент надежности, определяемый по ТКП 45-3.03-112 представляет собой нечто иное, как вероятность безотказной работы. В настоящее время в БелдорНИИ осуществляют переработку ТКП 45-3.03-112, в адрес которых были направлены соответствующие предложения. Предлагаем исключить противоречивый п.8.4.3 проекта ТКП, так как данный пункт по сути дублирует п. 8.4.1, в котором указано, что дорожные одежды следует проектировать по ТКП 45-3.03-112, где и содержатся представленные критерии.	Принято частично.						
Пункт 8.5.2	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем во втором абзаце значение коэффициента фильтрации заменить на «не менее 0,5 м/сут», чтобы исключить разночтение с 7.2.4.	Отклонено. Коэффициент фильтрации не менее 0,2 м/сут указан для непучинистых и слабопучинистых песчаных грунтов, при расположении которых в верхней части рабочего слоя устройство дренажного слоя может не предусматриваться.						
Пункт 8.6.2, Таблица 27	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	<p>Изложить в новой редакции:</p> <table border="1" data-bbox="779 1348 1496 1476"> <tr> <td data-bbox="779 1348 902 1449">I-a – II Капитальный</td> <td data-bbox="902 1348 1189 1449">Горячие смеси для плотного асфальтобетона типов С, А марки I по СТБ 1033.</td> <td data-bbox="1189 1348 1496 1449">Горячие смеси для пористого и плотного асфальтобетона марки I по СТБ 1033</td> </tr> <tr> <td data-bbox="779 1449 902 1476">III, IV</td> <td data-bbox="902 1449 1189 1476">Горячие смеси для</td> <td data-bbox="1189 1449 1496 1476">Горячие смеси для по-</td> </tr> </table>	I-a – II Капитальный	Горячие смеси для плотного асфальтобетона типов С, А марки I по СТБ 1033.	Горячие смеси для пористого и плотного асфальтобетона марки I по СТБ 1033	III, IV	Горячие смеси для	Горячие смеси для по-	Принято частично. В соответствии с таблицей Д.1 СТБ 1033 тип Б асфальтобетонной смеси применяется на дорогах II категории.
I-a – II Капитальный	Горячие смеси для плотного асфальтобетона типов С, А марки I по СТБ 1033.	Горячие смеси для пористого и плотного асфальтобетона марки I по СТБ 1033							
III, IV	Горячие смеси для	Горячие смеси для по-							

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение			Заключение разработчика
		Капитальный	плотного асфальтобетона типов А, Б марки I, II по СТБ 1033 и теплые смеси для плотного асфальтобетона по [1].	ристого асфальтобетона марки I по СТБ 1033 и теплые смеси для пористого асфальтобетона по [1].	Использование асфальтогранулята в составе плотных смесей марок II и III, пористых и высокопористых в количестве не более 20 % определено п. 11.4 СТБ 1033-2016.
		III, IV, V Облегченный	Горячие и теплые смеси для плотного асфальтобетона типов А, Б, В и Г марки II, III по СТБ 1033, теплые смеси для плотного асфальтобетона по [1].	Горячие и теплые смеси для пористого асфальтобетона марки II по СТБ 1033, в том числе и с содержанием асфальтогранулята по СТБ 1705 в количестве до 20 %. Теплые смеси для пористого асфальтобетона по [1]. Эмульсионно-минеральные смеси.	
		IV, V Облегченный	Горячие и теплые смеси для плотного асфальтобетона типов Б, В и Г марки II, III по СТБ 1033, теплые смеси для плотного асфальтобетона по [1]. Эмульсионно-минеральные смеси по СТБ 2413. Органо-минеральные смеси по ГОСТ 30491	Горячие и теплые смеси для пористого и высокопористого асфальтобетона марки I, II по СТБ 1033 в т.ч. и с содержанием асфальтогранулята по СТБ 1705 в количестве до 20 %. Теплые смеси для пористого асфальтобетона по [1]. Каменные материалы, обработанные органическим вяжущими. Органо-минеральные смеси по ГОСТ 30491.	
Пункт 8.6.3	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем слова «При соответствующем технико-экономическом обосновании» - исключить.			Принято частично. Пункт изложен в редакции «При соответствующем технико-экономическом обосновании на дорогах категорий III – V для обеспечения повышенной сдвигоустойчивости и трещиностойкости асфальтобетонных покрытий следует применять асфальтобетоны с использованием модифицированных вяжущих или модифицирующих добавок».
	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Заменить «вяжущих с модифицирующими добавками» на «модифицирующих добавок».			Принято. См. п. 8.6.1.
Пункт 8.6.6		Из таблицы 28 исключить применение высокопористых асфальтобетонных смесей в верхнем слое основания для категорий дорог I-a – II.			Принято.
Раздел 9	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем назвать «Искусственные сооружения».			Отклонено. Термин «Искусственные сооружения» в Законе №3434-ХII «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» и ТР ТС 014/2011

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
			«Безопасность автомобильных дорог» отсутствует. Согласно законодательству и ТР ТС дорожное сооружение – инженерное (искусственное) сооружение (мост, путепровод, эстакада, тоннель, водопропускная труба и другие) для пропуска транспортных средств, пешеходов, животных в местах пересечения автомобильной дороги с естественным или искусственным препятствием.
	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Если все ТКП будут утверждаться в один срок (конец 2025 г.), то надо давать ссылку на проект ТКП «Мосты и трубы...».	Отклонено. Согласно п. 3.9.8 СТБ 1.5-2017.
	КУП «Минскоблдорстрой» Письмо от 30.12.2024 №08-15/104	Дополнить следующим пунктом: «Габариты приближения конструкций мостов на автомобильных дорогах следует принимать в соответствии с ГОСТ 33391».	Отклонено. Габариты приближения конструкций мостовых сооружений приведены в СН 3.03.01-2019 «Мосты и трубы». В настоящее время ГП «БелдорНИИ» начаты работы по пересмотру СН 3.03.01-2019, в котором будут уточняться требования к проектированию мостовых сооружений. Пунктом 9.1 проекта ТКП определено, что проектирование мостов и водопропускных труб следует осуществлять в соответствии с СН 3.03.01.
Пункт 9.5	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Исключить слово «железнодорожных» - на железнодорожные мосты ТКП не распространяется. Пункт дополнить словами «при новом строительстве». Это позволит избежать вопросов при проектировании ремонтов сооружений.	Принято.
Пункт 9.7, таблица 30		Дать разъяснения, чем отличается биопереход тоннельного типа от трубного. Тоннель – это тоже труба в насыпи дороги.	Принято. Под термином «биопереход тоннельного типа» следует понимать биопереход, обеспечивающий безопасное пересечение автомобильной дороги представителями фауны под проезжей частью дороги по тоннелю, «биопереход трубного типа» – биопереход в виде водопропускного сооружения, обеспечивающий безопасное пересечение автомобильной дороги отдельными видами мелких млекопитающих, пресмыкающихся и земноводных под проезжей частью дороги.
Пункты 9.8, 9.9, 9.10, 9.11		Исключить, т. к. могут возникнуть противоречия с другими разрабатываемыми ТКП, которые все это детально регламентируют.	Принято частично. Пункт 9.8 исключен.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
			Остальными пунктами регламентированы общие подходы к проектированию водопропускных сооружений.
Пункт 9.12		См. общее замечание к разделу 9.	Отклонено. Согласно п. 3.9.8 СТБ 1.5-2017.
Раздел 10		Привести в соответствие с новой редакцией ТКП 507 «Автомобильные дороги. Размещение и обустройство объектов сервиса».	Принято.
Подраздел 10.1	РУП «Гродноавтодор» Письмо от 24.12.2024 №03-40/4050	Дополнить данный раздел критериями: Остановочные пункты должны устраиваться: - при наличии регулярных пассажирских перевозок в населенных пунктах, на республиканских автодорогах в местах примыканий подъездов к ним при условии расположения жилой застройки не далее 5 км от автодороги; - на автодорогах I-IV категорий не чаще, чем через 1,5 км.	Отклонено. Раздел увязан с разделом 6.1 проекта ТКП 507, согласованным с организациями дорожного хозяйства, органами государственного управления и представленным на утверждение. В соответствии с системой государственных социальных стандартов по обслуживанию населения республики, утвержденной постановлением Совмина РБ от 30.05.2003 №724, зона охвата населенных пунктов транспортным обслуживанием составляет до 3 км.
Пункт 10.1.2	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	После слова «перевозок» написать слова «с учетом обеспечения безопасности дорожного движения», исключить слова «и указывать в задании на разработку проектной документации».	Принято частично. Пункт дополнен словами «с учетом обеспечения безопасности дорожного движения». Согласно п. 15.7 приложения Л ТКП 605-2017 в задании на разработку проектной документации указывается перечень объектов придорожного и дорожного сервиса, к которым относятся остановочные пункты маршрутных транспортных средств), с их местоположением.
	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Дополнить абзацем следующего содержания: «Размещение остановочных пунктов маршрутного пассажирского транспорта должны обеспечивать безопасность и удобство всех категорий пассажиров.»	Отклонено. Согласно Закону РБ от 05.01.2004 №262-З «О техническом нормировании и стандартизации» требования ТНПА должны обеспечивать защиту жизни, здоровья и наследственности человека, имущества; охрану окружающей среды; качество; безопасность. Разработка ТНПА в иных целях не допускается.
	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 31.12.2024 г. №03-28/5639	Исключить слова «и указывать в задании на разработку проектной документации», т.к. ТКП 605-2017 «Дороги автомобильные общего пользования. Состав, порядок разработки и утверждения предпроектной (предынвестиционной) документации» определяет порядок разработки и утверждения предпроектной (предынвестиционной) документации.	Отклонено. Размещение остановочных пунктов на этапе разработки предпроектной документации определяется и согласовывается со всеми заинтересованными (местными исполнительными и распорядительными органами, заказчиком). Задание на разработку проектной документации является завершающей стадией предпроектной

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
			документации, в котором, согласно п. 15.7 приложения Л ТКП 605, указывается местоположение объектов сервиса.
Пункт 10.1.3, пятое перечисление	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Слова «со стороны примыкающей дороги» заменить на слова «при наличии примыканий».	Принято.
Пункт 10.1.3	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Предлагается размещение остановочных пунктов на распределительных проездах транспортных развязок. Вместе с тем, согласно ТКП 509, транспортные развязки с распределительными проездами относятся к категории улучшенных и используются при пересечении дорог I категорий. Учитывая интенсивность движения транспортных средств в узле и общую ширину проезжей части, такое размещение остановочного пункта нельзя назвать безопасным. При этом, открытым остается вопрос доступа пассажиров к остановочному пункту с различных направлений. Вопросы безопасности пассажиров остаются открытыми и в случае других полных транспортных развязок, в частности «обжатый клеверный лист». Таким образом, предлагаем изложить 4 критерий в следующей редакции «остановочные пункты маршрутного пассажирского транспорта не допускается устраивать в границах транспортных развязок»	Отклонено. Данное требование приведено в качестве допустимого и основано на опыте проектирования (транспортная развязка на пересечении а.д. М-6 и Р-5, эксплуатируется с 2019 года) с двусторонним размещением автобусных остановок на распределительных проездах транспортной развязки. При этом обеспечивается достаточный уровень безопасности движения маршрутных транспортных средств и пешеходов.
Пункт 10.1.3, шестой абзац	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Считаем излишним устройство разделительных полос для дорог II категории с двумя полосами движения.	Принято. Устройство боковых разделительных полос предусмотрено для дорог II категории с четырьмя полосами движения.
Пункт 10.1.6		Не указаны расстояния от конца закругления до посадочной площадки для дорог II категории.	Принято.
Пункт 10.1.7	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Исключить слова «заездной карман».	Принято. См. п.10.1.8.
	КУП «Витебскоблдорстрой» Письмо от 24.12.2024 №03/1268	Внести следующие уточнения и дополнения: «В состав остановочных пунктов входят следующие элементы: - (абзац 4) заездной карман (устраиваемый по пункту 10.1.10); - (абзац 5) боковая разделительная полоса (устраиваемая по пункту 10.1.11); - (абзац 8) освещение (устраиваемое по пункту 10.2.1).	Отклонено. Дополнять ссылками на пункты, указанными в этом же подразделе проекта ТКП, считаем нецелесообразно. Согласно п. 4.8.2 СТБ 1.5-2017 «Правила построения, изложения, оформления и содержания технических кодексов и государственных стандартов» допускаются ссылки на отдельные элементы ТКП в случаях, когда целесообразно исключить повторение в ТКП отдельных его положений.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
	РУП «Гродноавтодор» Письмо от 24.12.2024 №03-40/4050	Изложить в редакции «В состав остановочного пункта могут входить следующие элементы: ...» и далее по тексту.	Принято частично. См. п. 10.1.8. Пункт увязан с разделом 6.1 проекта ТКП 507, согласованным с организациями дорожного хозяйства, органами государственного управления и представленным на утверждение.
Пункт 10.1.8, пятый абзац	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем изложить в следующей редакции - «Дорожную одежду на остановочных площадках и переходно-скоростных полосах рекомендуется предусматривать равнопрочной.» - чтобы исключить противоречие с 10.1.9.	Отклонено. Пунктом 10.1.9 определены требования к посадочным площадкам, на которых предусматривается посадка/высадка пассажиров в/из маршрутного транспортного средства.
Пункт 10.1.8	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Слова «вдоль бортового камня остановочной площадки» заметить на слова «остановочной площадки вдоль бортового камня».	Принято. См. п. 10.1.9.
Пункт 10.1.9	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Считаем указание направления уклона посадочной площадки излишним, т.к. оно принимается совместно с решением по водоотводу.	Принято. Пункт дополнен словами «или в сторону полосы отвода» и увязан с п.6.1.12 проекта ТКП 507.
Пункт 10.1.10	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Изложить в следующей редакции: «При размещении остановочного пункта в зоне пересечения или примыкания автомобильных дорог, когда переходно-скоростная полоса одновременно используется как транспортными средствами, въезжающими на дорогу с автобусным сообщением, так и автобусами, остановочная площадка примыкает к проезжей части переводно-скоростной полосы и отделяется от нее боковой разделительной полосой».	Принято к сведению. Пункт 10.1.10 исключен. Предложенная информация по устройству заездных «карманов» дополнена в пп.10.1.7, 10.1.8, 10.1.9.
Пункт 10.1.10	КУП «Могилевоблдорстрой» Письмо от 31.12.2024 №8-19/3524	Дорожную одежду на заездных карманах следует предусматривать в соответствии с требованиями п.10.1.8, а не п. 10.1.6.	Принято. См. пп. 10.1.7 – 10.1.9.
Пункт 10.1.11	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Обосновать отмену абзаца в части исключения пешеходных дорожек при капитальном ремонте автодорог с переходным или низшим типом дорожной одежды. Также, данную редакцию согласовать с органами Госавтоинспекции.	Принято. См. п. 10.1.13. Согласование проекта ТКП с органами государственного управления осуществляется в соответствии с утвержденным техническим заданием.
Пункт 10.1.12, первый абзац	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	«погодно-климатических» следует заменить на «природно-климатических».	Принято.
Пункт 10.1.12	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Слова «от бетонного бортового камня» заменить на слова «от кромки остановочной площадки».	Принято частично. Второй абзац пункта приведен в соответствии с п. 6.1.10 проекта ТКП 507, прошедшем этап согласования с органами государственного управления.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
Пункт 10.2.1		Исключить слова: - «на подъездах к объектам дорожного сервиса (большие площадки отдыха по ТКП 507, остановочные пункты маршрутного пассажирского транспорта) в границах переходно-скоростных полос торможения»,	Отклонено. Одной из задач разработки ТКП – гармонизация с требованиями ТР ТС 014/2011 и стандартов к нему. ТР ТС 014/2011 и ГОСТ 33151-2014 определено устройство освещения на подъездах к сооружениям и объектам дорожного и придорожного сервиса без уточнения данных по протяженности и объектам, что обязывает устраивать освещение на всех объектах дорожного (придорожного) сервиса и протяженностью, принятой на этапе согласования проектной документации с органами ГАИ. Пунктом в данной редакции предусмотрено устройство освещения только на больших площадках отдыха и исключительно пределах ПСП, что позволит уменьшить стоимость объектов строительства.
	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541 и от 31.12.2024 г. №03-28/5639	Исключить категорию II из текста «в границах накопительных полос для выполнения левых поворотов на дорогах категорий I-в и II». - «в пределах переходно-скоростной полосы разгона, примыкающей к крайней левой полосе движения, в местах устройства левых отнесенных поворотов».	Отклонено. Требование указано в действующем СН 3.03.04 и принято на основании многократных замечаний органов ГАИ при согласовании проектной документации. Законом о техническом нормировании и стандартизации установлено, что технические требования технических кодексов должны основываться на результатах установившейся практики.
		- «в зоне пересечения велосипедных дорожек с автомобильной дорогой».	Принято. Пересечения велодорожек с проезжей частью дорог предусматриваются в местах пешеходного перехода, обозначаемого соответствующими ТСОДД. Устройство освещения пешеходных переходов определено отдельным перечислением п.10.2.1 проекта ТКП, а освещение велодорожек в зоне пересечений с дорогой на расстоянии не менее 60 м – в п.6.8 государственного стандарта РБ ГОСТ 33150-2014.
	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Дополнить подпунктом следующего содержания: «на пешеходных дорожках на подходах к пешеходным переходам на расстоянии не менее 50 м, и зонах остановочных пунктов маршрутного пассажирского транспорта».	Принято частично. Разделом установлены требования по устройству освещения на автомобильных дорогах, в т.ч. на подъездах к обозначенным пешеходным переходам и на остановочных пунктах маршрутного пассажирского транспорта. Требования к освещению пешеходных дорожек, тротуаров и велосипедных дорожек

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
			указаны в ГОСТ 33150-2014, ГОСТ 32944-2014, ГОСТ 33176-2014.
	РУП «Гомельавтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №18-09/3412	В пятом абзаце исключить текст «на вновь строящихся дорогах и на существующих дорогах».	Принято.
	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Дополнить пункт текстом «на других участках автомобильных дорог при наличии технико-экономического обоснования».	Принято.
Пункт 10.2.1	РУП «Гродноавтодор» Письмо от 24.12.2024 №03-40/4050	Дополнить словами «в населенных пунктах или для автомобильных дорог I - III категории» в части устройства освещения автобусных остановок, пешеходных переходов и пересечений с велодорожками».	Принято частично. Дополнение словами «в населенных пунктах» не корректно, т.к. требования проекта ТКП не распространяются на улицы населенных пунктов. Устройство освещения на подходах к обозначенным пешеходным переходам установлены в ТР ТС 014/2011, ГОСТ 33151-2014, ГОСТ 32944-2014. Слова «в зоне пересечения велосипедных дорожек с автомобильной дорогой» исключены.
Пункт 10.2.1, девятый абзац	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Вернуть в редакции СН, т.к. в текущей редакции читается что необходимо освещение на всех остановочных пунктах маршрутного пассажирского транспорта.	Отклонено. Пунктом 11.17 ТР ТС 014/2011 предусмотрено обязательное устройство освещения на подъездах к объектам дорожного сервиса. К объектам дорожного сервиса относятся площадки отдыха и остановочные пункты маршрутного пассажирского транспорта. С целью конкретизации протяженности устройства освещения на этих объектах принята формулировка «в пределах переходно-скоростных полос».
Пункт 10.2.2	РУП «Гродноавтодор» Письмо от 24.12.2024 №03-40/4050	Исключить абзац 1 об устройстве освещения на подъездах к пешеходным переходам и пересечениям с велодорожками.	Отклонено. Устройство освещения на подходах к обозначенным пешеходным переходам установлены в ТР ТС 014/2011, ГОСТ 33151-2014, ГОСТ 32944-2014.
Пункт 10.2.2, первый абзац	БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044	Изложить в следующей редакции: «Протяженность освещаемых подъездов к пешеходным и велосипедным переходам должна быть не менее минимального расстояния видимости для остановки, представленного в таблице 10».	Отклонено. Требование пункта 10.2.2 соответствует п. 6.2.15 ГОСТ 32944-2014 «ДАОП. Пешеходные переходы. Классификация», входящего в доказательную базу к ТР ТС 014/2011.
Пункт 10.2.2	РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711	Какое расстояние для скорости 120км/ч (II категория с двумя полосами движения);	Принято к сведению. В соответствии с Правилами дорожного движения скорость движения транспортных средств вне населенных пунктов на дорогах (за исключением автомагистралей и

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
			дорогах, обозначенных знаком 5.3) не должна превышать 90 км/ч. При <u>установленной</u> скорости движения более 90 км/ч на дорогах II категории в проектах организации дорожного движения на подъездах к обозначенным пешеходным переходам (для пешеходов, велосипедистов) устанавливается дорожный знак ограничения скорости до 90 км/ч.
Пункт 10.2.7	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	Дополнить нормами освещенности для всех видов объектов (пешеходные переходы, надземные и подземные велопереезды и др.).	Принято.
Пункт 10.2.8	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	После слов «проезжей части» добавить слова (при наличии укрепленных полос или обочины с асфальтобетонным или цементобетонным покрытием до внешних краев таких полос или обочин)» согласно СТБ 1300	Отклонено. В настоящее время ГП «БелдорНИИ» осуществляется пересмотр СТБ 1300-2014. В согласованном проекте СТБ слова «при наличии укрепленных полос или обочины с асфальтобетонным или цементобетонным покрытием до внешних краев таких полос или обочин» разработчиком исключены.
Пункт 10.3.1		Дополнить следующим текстом «При размещении объектов дорожного и придорожного сервиса необходимо учитывать наличие энергоснабжения, водоснабжения и обслуживающего персонала, а также возможность их дальнейшего развития».	Отклонено. Общие требования к проектированию объектов дорожного и придорожного сервиса приведены в соответствии с проектом ТКП 507, согласованным с органами государственного управления и направленный на утверждение.
Пункт 10.3.2	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Предоставить разъяснения в части интервалов размещения малых и больших площадок отдыха по категориям автодорог. Также, данную редакцию согласовать с органами Госавтоинспекции	Принято. Расстояния между объектами дорожного сервиса приведены в соответствии с требованиями ГОСТ 33062-2014 и окончательной редакцией проекта ТКП 507. Согласование проекта ТКП с органами государственного управления осуществляется в соответствии с утвержденным техническим заданием.
Пункт 10.3.6	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Первые три абзаца изложить в следующей редакции «Для организации служб по эксплуатации автомобильных дорог, обеспечивающих восстановление транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, их сохранность, улучшение дорожного движения и повышение его безопасности, в проектной документации автомобильных дорог следует предусматривать комплекс соответствующих зданий и сооружений. В состав комплекса зданий и сооружений дорожной	Принято.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
		<p>службы могут входить: административно-бытовой корпус, производственный корпус по ремонту и техническому обслуживанию дорожных машин и автомобилей, стоянки (холодные или теплые) на списочный состав парка машин, цех по ремонту технических средств организации дорожного движения, производственно-технологические площадки, склады и др.</p> <p>Комплексы зданий и сооружений дорожной службы рекомендуется располагать на площадках единых для всего комплекса».</p>	
Пункт 10.4.2	<p>РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766</p>	<p>Обосновать отмену абзаца в части исключения пешеходных дорожек на участках автодорог 1-б - IV категорий на подходах к населенным пунктам. Также, данную редакцию согласовать с органами Госавтоинспекции.</p>	Отклонено. Требование учтено в п. 10.4.6 проекта ТКП, представленного на рассмотрение.
Пункт 10.4.4, таблица 33	<p>РУП «Бреставтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №09-13/711</p>	<p>Вернуть старые значения ширин велосипедной и пешеходной дорожки с совмещенным движением (ранее в СН значения были меньше).</p>	Принято частично.
Пункт 10.4.6	<p>РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541</p>	<p>Исключить слова «на подходах к населенным пунктам».</p>	Принято.
	<p>БНТУ Письмо от 30.12.2024 г. №01-27/11044</p>	<p>Предлагаем изложить в следующей редакции «Пешеходные дорожки следует предусматривать на участках дорог категорий I-б - IV при интенсивности движения пешеходов, превышающей 100 чел./сут.; на подходах к населенным пунктам при интенсивности движения транспортных средств свыше 3000 авт/сут и интенсивности движения пешеходов не менее 50 чел/сут на расстоянии не менее 1000 м; на подходах у мест отдыха, на подходах к пешеходному переходу на расстоянии не менее 50 м, в местах с ограниченной видимостью, на кривых в плане с радиусами 1000 м, а также на расстоянии видимости для остановки до и после закругления, в местах, где не предусмотрено освещение; в зонах остановочных пунктов маршрутного пассажирского транспорта; на участках автомобильных дорог, по которым осуществляется движение пешеходов интенсивностью не менее 50 чел/сут к железнодорожным остановочным пунктам в радиусе до 4 км.»</p>	<p>Отклонено. Предложения не обоснованы. Основным критерием устройства пешеходных дорожек является наличие интенсивного движения пешеходов. Указанная в проекте ТКП интенсивность движения не менее 200 чел/сут, а также иные условия устройства пешеходных дорожек, приняты на основании действующего СН 3.03.04-2019 и ГОСТ Р 52766-2007 (в целях реализации п.5 «Унификация требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог» раздела V Союзной программы по унификации регулирования транспортного рынка государств-участников Договора о создании Союзного государства от 08.12.1999).</p> <p>Устройство дорожек в остальных предлагаемых случаях считаем экономически не целесообразным.</p>

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
Пункт 10.4.7	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Изложить в следующей редакции «При наличии высоких насыпей или глубоких выемок пешеходные дорожки следует размещать за пределами земляного полотна автомобильных дорог или на присыпных бермах».	Принято.
Пункт 10.4.8	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	Обосновать уменьшение ширины полосы движения для пешеходных дорожек до 0,75 м. Также, данную редакцию согласовать с органами Госавтоинспекции.	Отклонено. Проектом ТКП п. 10.4.10 определена минимальная ширина пешеходных дорожек (тротуара) 1,0 м. Число полос движения пешеходов на тротуаре и пешеходной дорожке зависит от интенсивности пешеходного движения. Ширина одной полосы движения составляет не менее 0,75 м и приведена в таблице 34.
	РУП «Гомельавтодор» Письмо от 27.12.2024 г. №18-09/3412	Исключить, т.к. ТКП распространяется на дороги вне населенных пунктов.	Принято частично. Изменена редакция пункта.
Пункт 10.4.10	КУП «Минскоблдорстрой» Письмо от 30.12.2024 №08-15/104	Пункт 10.4.10 и таблица 34 увязать параметры пешеходных дорожек (тротуаров) в части ширины полосы движения - 1,00 и 0,75м., ширину полосы движения в табл.34 указать для однополосного и многополосного.	Принято. См. таблицу 34, первая строка. Пунктом 10.4.10 и таблицей 34 установлено соответственно, что ширина полосы движения принимается 1 м при однополосном движении пешеходов и 0,75 м при многополосном движении пешеходов.
	КУП «Гроднооблдорстрой» Письмо от 24.12.2024 №04/807	С учетом требований п.5.5 ГОСТ 33150 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования» и п. 10.4.13 проекта ТКП в случае обеспечения возможности беспрепятственного передвижения лиц в креслах-колясках и пешеходов с детскими колясками минимальная ширина пешеходных дорожек и тротуаров должна составлять не менее 1,2 м, а не как указано в настоящем пункте.	Отклонено. Пунктом 10.4.10 установлена минимальная ширина однополосной пешеходной дорожки или тротуара 1 м согласно п. 5.4 ГОСТ 33150-2014. Требования к проектированию дорожек и тротуаров, на которых возможно движение физически ослабленных лиц изложены в пункте 10.4.13 с указанием ссылок на ГОСТ 33150, СН 3.03.06-2022 и СН 3.02.12-2020.
Пункт 10.4.13	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем первое предложение изложить в следующей редакции - «Пешеходные дорожки и тротуары должны обеспечивать возможность беспрепятственного передвижения физически ослабленных лиц.» Второе предложение предлагаем изложить в следующей редакции - «Проектирование пешеходных дорожек и тротуаров, по которым возможно движение физически ослабленных лиц, следует осуществлять в соответствии с ГОСТ 33150, [4] и [17].»	Принято.
Пункт 10.4.14	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Изложить в следующей редакции - «На дорогах вдоль велосипедных дорожек, пешеходных дорожек и	Принято.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
		тротуаров устраивают пешеходные ограждения по СТБ 1300 и ГОСТ' 33128».	
	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Слова «устанавливают» заменить на слова «могут быть устроены».	Принято частично. Пункт изложен в редакции «Для обеспечения безопасности дорожного движения велосипедные дорожки, пешеходные дорожки и тротуары должны оборудоваться пешеходными ограждениями в соответствии с СТБ 1300 и ГОСТ 33128».
	КУП «Гроднооблдорстрой» Письмо от 24.12.2024 №04/807	Проект ТКП устанавливает требования к проектированию автомобильных дорог общего пользования расположенных вне пределов населенных пунктов, соответственно наличие данного пункта носит противоречивый характер или требует переформулирования.	Принято. Пункт изложен в редакции: «Для обеспечения безопасности дорожного движения велосипедные дорожки, пешеходные дорожки и тротуары должны оборудоваться пешеходными ограждениями в соответствии с СТБ 1300 и ГОСТ 33128».
Пункты 10.5.5 и 10.5.6	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	Предлагаем слово «туннель» заменить на слово «тоннель» для устранения противоречий с действующими ТНПА.	Принято. Справочно: В ГОСТ 32944-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы» при проектировании подземного пешеходного перехода используется термин «туннель».
Пункт 10.5.5	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Необходимо дать определение какая пропускная способность является максимальной.	Принято. Пункт изложен в редакции «Общую ширину тоннеля подземного пешеходного перехода устанавливают из расчета максимальной пропускной способности одной полосы, равной 2000 чел/ч, но не менее 3 м».
Пункт 10.5.10	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 31.12.2024 г. №03-28/5639	Текст «Перепад высот пешеходной части островка безопасности, накопительных площадок с проезжей частью не допускается» просим изложить в следующей редакции «Перепад высот в местах сопряжения пешеходной части островка безопасности, накопительных площадок с проезжей частью не допускается».	Принято.
Пункты 10.5.12	РУП «Стройтехнорм» Письмо от 18.12.2024 г. №14-10-24/7113	ТКП 45-3.02-6 заменить на СТБ 2619-2022 «Средства помощи для незрячих людей и людей с нарушениями зрения. Тактильные указатели на пешеходных поверхностях» и указать ссылку на данный СТБ в разделе 2.	Принято.
Пункт 10.5.14	РУП «Витебскавтодор» Письмо от 24.12.2024 г. №03-28/5541	Дополнить текстом «с учетом наличия энергоснабжения».	Отклонено. Данное требование содержится в ГОСТ 32944-2014. ГОСТ 32944 является государственным стандартом РБ и входит в доказательную базу к ТР ТС 014/2011.

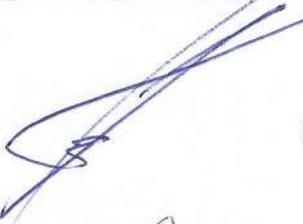
Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
Раздел 13	РУП «Минскавтодор-Центр» Письмо от 09.12.2024 г. №04-23/5766	В разделе «Информирование участников дорожного движения и других заинтересованных лиц» таблицы 37 в колонки «Основные функции» приведен ряд функций, реализация которых в рамках проектирования автомобильной дороги представляется мало вероятной, либо может оказаться экономически не целесообразной. Требуется обоснование включения каждой функции в таблицу 37, а также примеры ее реализации.	Отклонено. В представленной редакции проекта ТКП таблица 37 отсутствует.
	РУП «Белдорсвязь» Письмо от 26.12.2024 г. №05-05/2194	Дополнить пунктами: «13.4 При проектировании ИТС на автомобильных дорогах общего пользования необходимо предусматривать интеграцию и взаимодействие ИТС и(или) их элементов с программно-аппаратным комплексом Центра мониторинга дорожного движения через соответствующий модуль взаимодействия. 13.5 Развитие ИТС, внедряемых на автомобильных дорогах общего пользования, по решению Заказчика может выполняться отдельным проектом».	Принято частично. Пункты изложены в редакции: «13.4 При проектировании ИТС на автомобильных дорогах необходимо предусматривать интеграцию и взаимодействие ИТС и(или) их элементов с программно-аппаратным комплексом Центра мониторинга дорожного движения через соответствующий модуль взаимодействия. 13.5 Проектирование ИТС на автомобильных дорогах по решению заказчика может выполняться отдельным проектом».
Пункт 13.3		«13.3 Назначение элементов ИТС и их сервисных групп на автомобильных дорогах следует принимать в соответствии с СТБ 2556, [2] и требованиями заказчика с учётом функций единого оператора ИТС Министерства транспорта и коммуникаций и технических требований ГАИ МВД».	Принято частично. Пункт изложен в редакции «Назначение элементов ИТС и их сервисных групп на автомобильных дорогах следует принимать в соответствии с СТБ 2556, [2], требованиями заказчика с учётом функций единого оператора ИТС Министерства транспорта и коммуникаций и разрешительной документацией». Согласно п.4 Положения о порядке подготовки и выдачи разрешительной документации на строительство объектов, утвержденного постановлением Совмина РБ от 20.02.2007 №223 (ред. от 10.04.2024) технические требования ГАИ МВД входят в состав разрешительной документации (см. приложения 1 и 1-3).
Приложение Б, Таблица Б.2	ГП «БелдорНИИ» Письмо от 27.12.2024 г. №4203/05-04	В названии слово «подразделение» заменить на «классификация», как наиболее приемлемое.	Принято.
Библиография		Добавить 2 источника: [1] ТУ ВУ 190893882.011-2015 Смеси асфальтобетонные теплые и асфальтобетон с повышенными прочностными свойствами. Технические условия [2] ДМД 33200.031-2024 Рекомендации по расчету дорожной одежды по критерию усталостной долговечности с учетом ресурсных свойств асфальтобетонов.	Принято.

Элемент технического кодекса	Наименование организации, номер письма и дата	Замечание и предложение	Заключение разработчика
		<p>При разработке окончательной редакции документа в раздел 8 включить ссылку на ТУ ВУ 190893882.014-2018 Смеси холодные с цементом и битумной эмульсией и ДМД 33200.7.010-2018 Рекомендации по приготовлению и применению смесей холодных с цементом и битумной эмульсией для устройства конструктивных слоев дорожных одежд. В таблицах 27 и 28 учесть применение данного вида смесей и эмульсионно-минеральных смесей в соответствии с областью применения, указанной с СТБ 2413-2015 и ДМД 33200.7.010-2018.</p>	<p>Принято частично. ДМД 33200.7.010-2018 отменен с 01.01.2024</p>

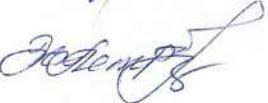
Директор
государственного предприятия «Белгипродор»

Начальник технического отдела
государственного предприятия «Белгипродор»

Главный специалист технического отдела
государственного предприятия «Белгипродор»



В.Н.Билоус



Ж.Р.Петровская



Н.В.Кречетников