

## Изменения и дополнения главы СНиП II-Д. 5-72

Постановлением Госстроя СССР от 31 декабря 1976 г. № 232 утверждены и с 1 февраля 1977 г. введены в действие публикуемые ниже изменения и дополнения главы СНиП II-Д.5-72 «Автомобильные дороги. Нормы проектирования».

**Таблицу 4** дополнить примечанием следующего содержания:

«Ширину обочин служебных и патрульных автомобильных дорог, внутренних дорог V категории, располагаемых на территории совхозов и колхозов, внутренних дорог сельскохозяйственных и промышленных предприятий при расчетной интенсивности движения в среднегодовые сутки от 25 до 50 транспортных единиц, весовые параметры и габариты которых удовлетворяют требованиям ГОСТ 9314—59, допускается уменьшать до 1 м, а ширину земляного полотна до 6,5 м.

При расчетной интенсивности движения в среднегодовые сутки менее 25 указанных транспортных единиц (для внутренних дорог сельскохозяйственных и промышленных предприятий при отсутствии пешеходного движения, для подъездов к отдельным животноводческим, звероводческим и птицеводче-

ским фермам, складам, насосным станциям, трансформаторным подстанциям и другим пунктам сельскохозяйственного и промышленного назначения с ограниченным грузопотреблением и грузоотправкой) и отсутствие при этом встречного их движения ширину проезжей части допускается принимать равной 3,5 м, а ширину земляного полотна — 5,5 м; при высоте насыпи до 0,5 м и применении устойчивых грунтов для ее возведения ширину обочин этих дорог допускается уменьшать до 0,75 м, а ширину земляного полотна до 5 м».

**Пункт 3.22** дополнить примечанием 5 следующего содержания:

«5. На внутренних дорогах, располагаемых на территории совхозов и колхозов, при обосновании технико-экономическими расчетами согласно пп. 1.2 и 1.3 настоящей главы и с учетом особенностей транспортных средств, размещения полей севооборота, ценности земель, а на полизных землях также мелиоративных сооружений, допускается уменьшать радиусы кривых в плане: для дорог IV категории — до 20 м; для дорог V категории — до 15 м».

Второй абзац пункта 3.29 изложить в следующей редакции:

«для дорог I и II категорий — 5%».

Пункт 6.13 дополнить примечанием следующего содержания:

«Для верхней части насыпи, возводимой из скальных и крупнообломочных грунтов, следует предусматривать отсыпку слоя грунта, позволяющего обеспечить необходимую ровность поверхности земляного полотна».

Пункт 6.20 изложить в следующей редакции:

«6.20. Для участков автомобильных дорог I, II и III-п категорий, где интенсивность движения за первые 5 лет эксплуатации достигнет 50% и более расчетной перспективной, в местах систематических остановок автомобилей, определяемых и обосновываемых проектом, а также на расстоянии не менее 100 м в обе стороны в местах пересечений, примыканий и съездов с дорог I, II и III-п категорий, на которых не предусматривается устройство переходно-скоростных полос, следует предусматривать устройство на обочинах твердых покрытий шириной 2,5 м. На остальных участках дорог I, II и III-п категорий покрытия обочин надлежит предусматривать шириной не менее 0,75 м, а для дорог III и IV-п категорий с усовершенствованными покрытиями шириной не менее 0,5 м».

Второй абзац пункта 6.21 изложить в следующей редакции:

«При этом в качестве основных типов покрытий на обочинах надлежит предусматривать покрытия из битумоминеральных смесей с применением щебня преимущественно крупных размеров (до 25—45 мм), а также из местных каменных, гравийных, шлаковых и других минеральных материалов, укрепленных цементом, известью и другими вяжущими, или из цементобетонных плит со специально обрабатываемой поверхностью (мелкое рифление, устройство борозд и т. п.)».

Пункт 6.22 изложить в следующей редакции:

«6.22. Дорожную одежду на дорогах с покрытиями переходного типа, а также на внутренних дорогах, располагаемых на территории совхозов и колхозов, надлежит проектировать серповидного (или полусерповидного) профиля, а при других конструктивных решениях следует предусматривать укрепление обочин на ширину 0,2—0,3 м со стороны кромок проезжей части.

Патрульные и служебные дороги при благоприятных природных условиях и незначительной интенсивности движения (до 25 транспортных единиц в среднегодовые сутки) допускается проектировать в виде грунтовых профилированных дорог».

Примечание 2 к пункту 7.7 изложить в следующей редакции:

«2. Ширину проезжей части дорог с бордюрами следует увеличивать на двукратную высоту бордюра (или на двукратную сумму их высот при двусторонних бордюрах), но не менее чем на 0,5 м со стороны каждого бордюра».

Пункт 2 таблицы 30 изложить в следующей редакции:

«2. Ограждения:

а) территория предприятия — 1,5

б) опор эстакад, осветительных столбов, мачт и других сооружений — 0,5».

Второе предложение пункта 7.20 изложить в следующей редакции:

«На застроенной территории в трудных условиях угол пересечения с железными дорогами допускается принимать не менее 30°».

Пункт 9.3 дополнить в конце словами «но не менее 20%».

Пункт 9.5 дополнить примечанием 4 следующего содержания:

«4. Ширину полос безопасности для реконструируемых мостов при обосновании технико-экономическими расчетами, учитывающими поперечные габариты, длину и конструкции существующих мостов, интенсивность движения, состав транспортных средств и другие местные условия, допускается уменьшать. При этом наименьшая ширина полос безопасности должна составлять не менее двукратной высоты боковых ограждений на мостах».

В пунктах 3 и 4 таблицы 43 для дорог V категории принять следующие значения размеров элементов поперечного профиля мостов:

«3. Ширина полосы безопасности (предохранительной), м — 1

4. Габарит (Г), м — Г-6,5».

Таблицу 43 дополнить примечанием 3 следующего содержания:

«3. Для служебных и патрульных автомобильных дорог, внутренних дорог V категории, располагаемых на территории совхозов и колхозов, внутренних дорог промышленных и сельскохозяйственных предприятий, а также для дорог V категории об'ей сети при расчетной интенсивности движения в среднегодовые сутки (с учетом перспективы) менее 25 транспортных единиц, весовые параметры и габариты которых удовлетворяют требованиям ГОСТ 9314—59, и при отсутствии встречного движения допускается уменьшать габарит мостов до 4,5 м. В этих случаях мосты длиной до 25 м допускается проектировать без тротуаров, с защитной полосой (от передней грани бордюра до перил) 0,5 м с каждой стороны моста».