

ШАҲАРСОЗЛИК НОРМАЛАРИ ВА ҚОИДАЛАРИ

**АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛЛАРИ**

1-СОН ЎЗГАРТИШ  
ШНҚ 2.05.02-07\*

**АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ**

Расмий нашр  
(Ўзбекча ва русча)

Ўзбекистон Республикаси  
Давлат Архитектура ва қурилиш қўмитаси

Тошкент

ШАҲАРСОЗЛИК НОРМАЛАРИ ВА ҚОИДАЛАРИ

**АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛЛАРИ**

1-СОН ЎЗГАРТИШ  
ШНҚ 2.05.02-07\*

Расмий нашр

Ўзбекистон Республикаси  
Давлат Архитектура ва қурилиш қўмитаси

Тошкент

1-СОН ЎЗГАРТИШ ШНҚ 2.05.02-07\* «Автомобиль йўллари» етакчи ташкилот “Ўзавтойўл” ДАК Автомобиль йўллари илмий-тадқиқот институти томонидан ишлаб чиқилди.

1-СОН ЎЗГАРТИШ ШНҚ 2.05.02-07\* Ўзбекистон Республикаси давлат архитектура ва қурилиш қўмитасининг 2015 йил 30 октябрдаги 156-сон буйруғи билан 2015 йил 1 декабрдан амалга киритилди.

Мазкур ҳужжат расмий нашр сифатида Ўзбекистон Республикаси давлат архитектура ва қурилиш қўмитасининг рухсатисиз тўла ёки қисман чоп этилиши, кўпайтирилиши ва тарқатилиши мумкин эмас.

1-СОН ЎЗГАРТИШ  
ШНК 2.05.02-07\* «Автомобиль йўллари»  
Ўзбекистон Республикаси Давлат архитектура ва қурилиш  
қўмитасининг 2015 йил 30 октябрдаги 156-сон бўйруғи билан  
2015 йилнинг 1 декабридан амалга киритилди

**Велосипед йўлкалари ва тротуарлар**

4.41. Сутка давомидаги ҳаракат жадаллиги ҳисобий 4000 донга автомобилдан кам бўлманган, велосипед ёки мопедларнинг ҳаракат жадаллиги йўлдан фойдаланишдаги биринчи беш йилликда энг кўп кузатилган 30 минут давомида 200 ва ундан кўпроқ велосипед (мапед)ларни ёки суткалик жадаллик 1000 донани ташкил қилувчи қурилаётган ёки қайта қурилаётган йўл бўлақларининг чекка қисмларида велосипед йўлкалари лойиҳаланиши керак.

Велосипед йўлкалари, одатда, йўл пойининг айрим жойларида, кўтарма чеккаларининг пастки қисмида ёки ўйма ёнбағрининг ташқарисида, шунингдек, махсус қуриладиган бермаларда (камдан-кам ҳолатларда қатнов қисм чеккасида камидан 1 м масофада) лойиҳаланади.

Бир тасмали велосипед йўлкаларини, одатда, йўлнинг шамолга тескари томонида (ёз мавсумидаги шамол йўналишларини ҳисобга олган ҳолда), икки тасмаларини йўлнинг иккала томонида жойлаштириш лозим.

Сунъий иншоотларга кираверишдаги велосипед йўлкаларини қатнов қисмдан тўсиқ ёки ажратувчи тасмалар билан ихоталаган ҳолда йўл чеккасида жойлаштиришга рухсат этилади.

Йўлнинг ажраладиган қисмларидаги велосипед йўлкаларини йўл пойининг ташқарисида ўтказиш лозим. Велосипед йўлкалари автомобил қатнов қисмини  $90^{\circ} \pm 10^{\circ}$  ли бурчакда кесиб ўтиши шарт. Автомобил йўлини кесиб ўтаётган велосипед йўлкаси қатнов қисмнинг ҳар иккала чеккасидаги 3 м масофада тўғри чизиқ бўйлаб ўтиши керак.

Автомагистрал ва тезкор йўлларнинг йўл пойлари чегарасида велосипед йўлкаларини қуриш мўъан этилади.

Алоҳида объект ҳисобланган велосипед йўлкалари яқка тартибда лойиҳаланади.

**Велосипед йўлкаларинининг асосий ўлчамлари 22-жадвалда келтирилган**

22-жадвал

Меъёрланувчи ўлчамлар	Тавсиявий қийматлар	
	янги қурилишда	ободонлаштириш ва чекланган шароитлардаги энг кичиги
Ҳисобий ҳаракат тезлиги, km/h	25	15
Қатнов қисм кенглиги, m: ҳаракат бир тасмада ва бир йўналишда бўлганида	1,0	0,75
ҳаракат икки тасмада ва бир йўналишда бўлганида	1,75	1,50
ҳаракат икки тасмада ва қарама-қарши йўналишларда бўлганида	2,50	2,00
Велосипед ва пиёдалар ҳаракати ажратилган вело-пиёдалар йўлкаси	4,00*	3,25**
Велосипед ва пиёдалар ҳаракати ажратилмаган вело-пиёдалар йўлкаси	2,50***	2,00****
Велосипедчилар йўлкаси	1,20	0,90
Велосипед йўлкаси четининг кенглиги, m	0,5	0,5
Режадаги энг кичик эгрилик радиуси, m: вираж бўлмаганида	50	15
вираж бўлганида	20	10
Тик эгриликнинг энг кичик радиуси, m: қавариқ	500	400
ботиқ	150	100
Энг катта бўйлама нишаблик, ‰	60	70
Қатнов қисмининг кўндаланг нишаблиги, ‰	20	20
Вираж нишаблиги, ‰: радиус 10-20 m бўлганида	40 дан катта	30
радиус 20-50 m бўлганида	30	20
радиус 50-100 m бўлганида	20	15-20
Баландлик бўйича габарит, m	2,50	2,25
Ён тўсиққача бўлган энг кичик масофа, m	0,50	0,50

\* Пиёдалар йўлкасининг кенглиги 1,5 m, велосипедчиларники - 2,5 m.

\*\* Пиёдалар йўлкасининг кенглиги 1,5 m, велосипедчиларники - 1,75 m.

\*\*\* Бир соат давомидаги ҳаракат жадаллиги 30 велосипедчи ва 15 пиёдадан ошмаганда.

\*\*\*\* Бир соат давомидаги ҳаракат жадаллиги 30 велосипедчи ва 50 пиёдадан ошмаганда.

Велосипед йўлкалари асфальтбетон, бетон ёки боғловчи билан ишлов берилган тош материалларидан қурилган қаттиқ қопламали бўлиши керак.

4.42. Аҳоли яшаш жойлари чегарасидан ўтадиган автомобил йўлининг сутка давомидаги ҳисобий ҳаракат жадаллиги 4000 ва ундан кўпроқ бўлган бўлақларида, ва шунингдек, уларга яқинлашганда тротуарлар қуриш кўзда тутилиши ва улар одатда йўл пойи ташқарисида жойлаштирилиши лозим.

Айрим ҳолатларда пиёда ва велосипед йўлкаларини қўшилган кўринишда қуриш мумкин.

Пиёдалар йўлкасини ёки қўшилган ҳолатдаги пиёдалар ва велосипедчилар йўлкасини йўлнинг бир ёки иккала томонида жойлаштириш мумкин.

Бир томонлама жойлаштириш тежамлироқ сифатида тавсия этилади. Қатнов қисм тез-тез кесиб ўтиладиган йўл бўлақларида, масалан, аҳоли пунктлари доирасида, дам олиш зоналари яқинида, йўлчаларни йўлнинг иккала томонида қуриш маъқулроқ ҳисобланади.

4.43. Велосипед йўлчаларидаги бўйлама нишаблик 40% дан ошмаслиги, бир тасмали ҳаракат учун мўлжалланган қатнов қисм кенглиги камида 1,5 м, икки тасмали қатнов қисм учун камида 2,0 м, велосипед йўлкаси алоҳида йўл кўтармасида жойлашганида эса йўл чеккаларининг кенглиги камида 1 м бўлиши керак. Бошқа геометрик элементларнинг параметрлари ҳисоб-китоблар орқали, велосипед йўлкаси учун 20-30 км атрофида бўлиши лозим бўлган ҳисобий тезликни инобатга олган ҳолда аниқланиши керак.

4.44. Пиёда ва велосипед йўлчаларини йўлнинг қатнов қисмига паралел равишда, уларни бордюр тоши ёки 1 метрли ажратиш тасмаси билан ихоталанган ҳолда лойиҳалаш мумкин.

4.45. Тротуарлар асосан йўлнинг иккала томонида, иморатлар йўлнинг бир томонида қурилганда эса бир томонда жойлаштирилади.

4.46. I ва II тоифали автомобиль йўлларининг аҳоли яшаш пунктлари доирасидаги қатнов қисмида пиёдаларнинг ташкиллаштирилмаган ҳаракатига йўл қўймаслик учун тротуар чеккалари бўйлаб тўсиқлар ўрнатилиши керак ва бу тўсиқлар автомобил ҳаракатига ҳалал бермаслиги лозим.

Тротуарлар ва четки нов-ариклар, шунингдек, тротуарларга туташ баландлиги 1 м га яқин кўтарма ёки ўймалар оралиғида кенглиги 0,5 м дан кам бўлмаган бермалар қурилиши керак.

Баландлиги 2 м дан катта бўлган кўтармалар ёнбошига туташ тротуарларда сетка ва бошқа кўринишдаги панжара тўсиқларни ўрнатиш кўзда тутилиши лозим.

4.47. Тротуар ва пиёдалар йўлкасининг кенглиги пиёдалар ҳаракати жадаллигининг энг юқори қийматидан келиб чиқиб белгиланади. Пиёдалар йўлкаси кенглигининг энг кичик қиймати 0,75 м га тенг қилиб олинади. Пиёдаларнинг ҳаракат жадаллиги соатига 10 дан 100 кишигача бўлганида тротуарлар ва пиёдалар йўлкасининг кенглигини, кейинчалик кенгликни ҳар 100 киши/соат учун 0,75 м га оширган ҳолда, 1,5 м га тенг қилиб олинади. Бир тасмали тротуарлар кенглиги камида 1,0 м қилиб олиниши лозим.

Пиёдалар йўлининг шаҳар кўчаси, автомобил йўли ва транспортларнинг асосий ўтиш жойларидаги қатнов қисм билан кесишган жойларидаги бордюр тошининг баландлиги 0,05 м дан ошмаслиги, ва айти пайтда, бундай жойлардаги қатнов қисмининг торайишига йўл қўйилмаслик керак. Пиёдалар йўлининг иккинчи даражали ўтиш ва уйларга кириш (туташиш) жойлари бир сатҳда қурилиши, тротуарлар ва пиёдалар йўлақларининг қопламалари, ишлатилган материали ва ранги билан йўлнинг қатнов қисмидан ажралиб туриши керак. Борт тўсиқларининг (борт тошлари, поребриклар) кўтарилиб турган қисмлари юмолоқланган ёки кесилган (1:1) бўлиши керак.

Таянч органлари шикастланган шахслар, шу жумладан, кресло-коляскаларда ҳаракатланувчилар, кўзи ожизлар, ногиронлар ва коляскачилар ҳаракатланишига мўлжалланган пиёдалар йўли ва ҳаракат тасмаларининг ўлчамлари қуйидаги талаблар асосида белгиланади:

- ҳаракат бир йўналишда бўлганида ҳаракат тасмасининг кенглиги 1,2 m дан, икки йўналишда эса 1,8 m дан кам бўлмаслиги керак;

- коляскаларни орқага қайтариш учун 1,8 x 1,8 m ўлчамдаги майдонча бўлиши лозим;

- ногиронлар тўхтаганида уларнинг кресло-коляскаси 0,9 m даги кенглик ва 1,5 узунликдаги жойни, болалар коляскаси тўхтаганида эса 0,9 m даги кенглик ва 1,8 m узунликдаги жойни эгаллайди;

- ўтиш жойининг баландлик бўйича ўлчами 2,1 m дан кам бўлмаслиги керак.

Энг катта нишабликдаги йўл бўлақларининг узунлиги 300 m дан ошмаганида тротуарларнинг бўйлама нишаблиги 60% дан кўп олинмаслиги лозим. Катта нишабликларда ёки йўл бўлақлари узунроқ бўлганида 5 m дан кам бўлмаган узунликдаги текис йўл бўлақларини ёки узунлиги 12 метрдан ошмайдиган камида 3 зиначали зинапояларни 100% нишабликдаги текис жойлар (пандуслар) билан кетма-кетликда қуриш кўзда тутилиши зарур.

Тротуарларнинг кўндаланг нишаблиги 10-15% да, чекланган шароитлар ва қайта қурилмаларда - 25% да олинishi лозим.

4.48. Кресло-коляскаларда ҳаракатланувчи ва ногиронларга мўлжалланган тротуарлар ва пиёдалар йўлкасининг бўйлама нишаблиги 40% дан, кўндаланг нишаблиги эса 10% дан ошмаслиги керак. Талабдаги нишабликда қуриш имконияти бўлмаган ҳолларда, йўлнинг ҳар 12 m оралиғида 1,8 метрдан кам бўлмаган узунликда майдончалар қуриб, йўлнинг 12 метрдан ошмайдиган узунлигидаги бўйлама нишабликни 100% гача оширишга рухсат этилади.

Бўйлама нишабликлар қиймати унча катта бўлганида ёки йўлнинг узунроқ бўлақларида зиначалар сони ками билан учта, кўпи билан 12 тадан ошмайдиган зинапоялар қурилиши кўзда тутилиши лозим. Зинапоялар тугаган жойда узунлиги 1,5 m дан кам бўлмаган текис майдончалар ҳам қурилиши керак.

Зиначалар баландлигини бутун зинапоя узунлигида бир хил, кўпи билан 0,12 m, кенглигини эса камида 0,38 m қилиб белгилаш лозим. Зиналарнинг кўндаланг нишаблиги 2% дан ошмаслиги керак. Зиначалар юзаси биртекис ғадир-будур бўлиши ва тик юзаларга кириб кетмаслиги лозим.

Зинапояларга кираверишдаги майдончаларнинг 1 m кенгликдаги қопламаси тротуар ва пиёдалар йўлкасининг қопламаларида ишлатилган материал ва ранглардан фарқ қилиши керак.

Зинапоя ва пандусларнинг ҳар иккала томони 0,9 ва 0,7 m баландликдаги панжара ва тўсқичлар билан ихоталаниши шарт. Тутқичлар узунлиги пандус ёки зинапояларнинг ҳар иккала томонидаги узунлигидан камида 0,3 m га узунроқ бўлиши лозим. Тутқичлар 0,03-0,05 m ли диаметрларда ёки томонлари 0,04 m бўлган тўғрибурчакли кесмда бўлиши керак. Тутқичларнинг уч

томонлари пастга қайрилиши, агар улар икки қатор ўрнатилган бўлса туташтирилиши лозим. Бўйлама нишаблиги 60%о дан катта бўлган тротуарларда ҳам тутқичлар ўрнатилиши керак.

Пиёдалар йўлидаги зинапоялар режавий меъморчилик қоидалари асосида кресло-коляскалардаги ногиронлар ва болалар коляскаларининг ҳаракатланиши учун текис йўлак (пандус)лар билан таъминланиши керак.

Пиёдалар йўлкаси, тротуар ва пандуслар қопламасини кресло-коляскадаги ногиронлар, хасса ва қўлтиқтаёқда юрадиган жисмонан ожиз шахсларнинг ҳаракатланишини қийинлаштирувчи тўкма ва йирик донали материаллардан қуришга рухсат этилмайди. Йиғма бетон плиталардан қурилган қопламалар текис бўлиши, улар орасидаги чоклар қалинлиги эса қуйидаги қийматлардан ошмаслиги лозим:

- узунлиги 300 mm гача бўлган плиталарда - 3 mm;
- узунлиги 300-500 mm гача бўлган плиталарда - 10 mm.

4.49. Автомобил йўлларидаги пиёдалар ўтадиган жойлар бир ва ҳар хил сатҳларда лойиҳаланади. Турли сатҳлардаги пиёдалар ўтиш жойи еростидан ёки ерустидан ўтиши мумкин. Пиёдаларнинг еростидан ўтиш жойи асосан шаҳарларда ёки баланд кўтармаларда лойиҳаланади.

4.50. I-В ва II тоифали йўлларнинг ҳар хил сатҳларидан ўтадиган (ерости ёки ерусти) пиёдалар ўтиш жойларини I-В тоифали йўлларда пиёдалар жадаллиги соатига 100 ва ундан кўпроқ кишини, II тоифали йўлларда эса соатига 250 ва ундан кўпроқ кишини ташкил этганда лойиҳалаштириш зарур. Бундай ўтиш жойларида пиёдаларни ҳимоя қилувчи тўсиқлар ўрнатишни кўзда тутиш керак.

Автомобиллар ва ҳаракат тезлиги юқори бўлган автомобил йўлларида пиёдалар ўтиш жойларини битта сатҳда қуришга йўл қўйилмайди.

7.8. Бетон қопламаларининг қалинлиги асос турларини эътиборга олган ҳолда ҳисоблаб топилиши ва айтилган пайтда 38-жадвалда келтирилган қийматлардан кам бўлмаслиги керак.

38-жадвал

Асослар	Йўлнинг энг кўп юкланган тасмасидаги ҳисобий юкга келтирилган сутка давомидаги ҳисобий ҳаракат ҳаракат жадаллиги учун мўлжалланган қопламанинг энг кичик қалинлиги йўл тоифалари бўйича, см да			
	А3 (130 кN)		А1 (100 кN)	
	I 630 - 945	II 315 - 630	III 500 - 1000	IV 100 - 500
Бетонли, тош материалли ва ноорганик боғловчилар билан ишлов берилган тупроқли	25 - 26	24 - 25	20 - 22	19 - 21
Чақиртошли ва чақиртош қўшилган шағалли	-	-	21*	20*

Изоҳ: \*- Тегишли техник-иқтисодий асослангандагина рухсат этилади.

7.33. Цементбетон қоплама ва асослар учун ГОСТ 26633-91 бўйича оғир ва майда донали бетонларни қўллаш зарур.



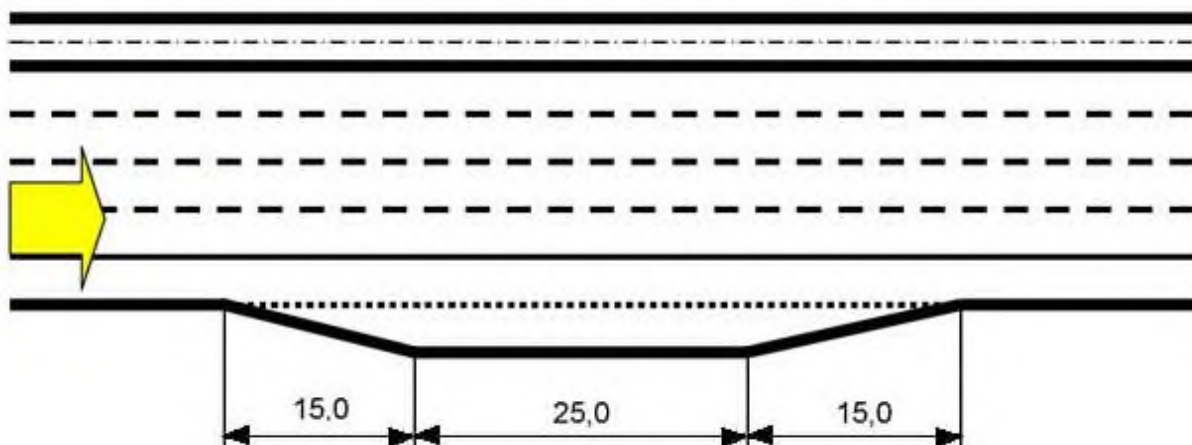
### **10.17.1. Авария ҳолатларида тўхташ учун майдончалар**

**10.17.1.1.** Тўхташ йўлчалари бўлмаган автомобил йўлларининг айрим бўлақларида тўхташ учун махсус жойлар, шунингдек, жамоа транспортлари учун бекатлар ташкил қилиниши зарур.

Автомобилларнинг йўл четида тўхташи тақиқланган чекланган шароитларда авария ҳолатида тўхташга мўлжалланган майдончалар қурилиши керак.

Авария ҳолатида тўхташга мўлжалланган майдончалар авария ҳолатидаги автомобилларнинг йўлнинг қатнов қисмидан чиқиб тўхташи ва туриши, йўл-транспорт ҳодисаларида шикастланган ёки носоз автомобилларни вақтинчалик жойлаштириш учун хизмат қилади.

**10.17.2.** Авария ҳолатидаги автомобилларга мўлжалланган майдончалар йўл четининг мустаҳкамланмаган қисми ташқарисида жойлаштирилади. Авария ҳолатида тўхташга мўлжалланган майдончалар камида иккита енгил ёки битта катта габаритли автомобилни сиғдириши лозим. Майдонча кенглиги 2,5 m қилиб олинади. Майдончалар орасидаги масофани ҳаракат жадаллигидан келиб чиқиб, 10.17.3.1-жадвал асосида топилади.



**Расм. 10.17.2.1** Автомобилларнинг авария ҳолатида тўхташларига мўлжалланган майдончаларни жойлаштириш чизмачи

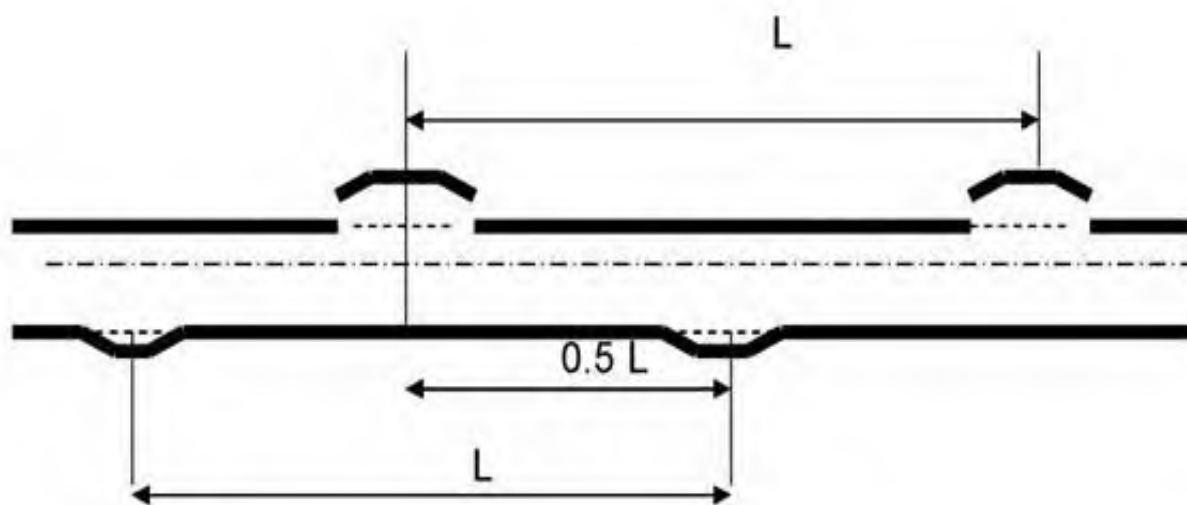
**10.17.3.** Авария ҳолатида тўхташга мўлжалланган майдончалар, туриш йўлақлари ва автомобилларни сақлашга мўлжалланган майдончалар орасидаги масофа амалдаги лойиҳа меъёрлари асосида белгиланади.

**Автомобилларнинг авария ҳолатида тўхташларига мўлжалланган  
майдончалар орасидаги масофа**

Таблица 66

Бир йўналишдаги ҳисобий ҳаракат жадаллиги, ҳисобий авт./с.	Йўл тоифаси		
	1А, 1Б	II, 4 тасмали ҳаракат	II, икки тасмали ҳаракат, III, IV
	Автомобилларнинг авария ҳолатида тўхташларига мўлжалланган майдончалар орасидаги масофа L, м		
3000 ва ундан кўп	400 - 800	-	-
1000-3000	500 -1000	1100	-
500 -1000	500 -1200	1400	800
300-500	700 -1300	1500	1000
100-300	-	1600	1200
100 дан кам	-	-	1500

**10.17.4.** Икки тасмали йўлларда автомобилларнинг авария ҳолатида тўхташларига мўлжалланган майдончалар йўл бўйлаб шахмат усулида жойлаштирилиши лозим (10.17.4.1-расм).



**10.17.4.1-расм. Икки тасмали йўлларда автомобилларнинг  
авария ҳолатида тўхташларига мўлжалланган  
майдончаларни жойлаштириш чизмаси**

L – майдончалар орасидаги ҳисобий масофа

**Оғирлик ва габарит назоратининг стационар пунктлари**

**10.20.** Оғирлик ва габарит назоратининг стационар пунктлари (ОГНП) иложи борича бошқа йўналишдаги маршрутлар орқали айланиб ўтиши мумкин бўлмаган ерларди жойлаштирилиши керак.

**10.21.** ОГНП жойлаштириладиган ерни танлашда, уни жойлаштириш режалаштирилаётган жойдаги йўл участкасининг тўзилиши ва геометрик

ўлчамлари, унинг атроф-мухитга кўрсатадиган салбий таъсири, электр ва сув таъминотлари мавжудлигини ҳисобга олган ҳолда уни қуриш ва ундан фойдаланишга сафланадиган энг кам ҳаражатларни инобатга олиш зарур.

ОГНП ларни жойлаштиришда улар асосий автойўлда, ва шунингдек, кириш ва чиқиш йўллари ҳамда транспорт кесишмаларида ҳаракатланаётган транспортларга ҳалақит бермаслиги керак.

Оғирлик ва габарит назоратининг стационар пўнкти ўрнатиладиган жойни танлашда автомобилларнинг ОГНП худудига кираверишидаги тезкор-ўтиш йўлаги бошланишидан олдин тўхташи учун энг кичик кўриш масофаси таъминланиши лозим.

Тезкор-ўтиш йўлакларининг бошланиш ва тугаш жойларидан яқин атрофда жойлашган кесишмаларигача бўлган масофа оқимлар қўшиладиган зона узунлигидан кичик бўлмаслиги керак.

**10.22.** Торозида тортилиши ва габаритлари ўлчаниши лозим бўлган транспорт воситалари мавжуд автомобил йўлининг чеккаси ва қатнов қисмида тўхтамаслиги ва тўпланиб қолмаслиги лозим.

Шу мақсадда ОГНПлар оғирлиги ва габарити ўлчанадиган автомобилларнинг тўхташи ва тўпланиши учун майдончалар ҳамда туриб қолган автомобиллар учун қўшимча автотурагоҳлар билан таъминланиши лозим. Ушбу майдончаларнинг ўлчами, оғир юк машиналарининг энг юқори ҳаракат жадаллиги, оғирлиги ва габаритларини ўлчаш бўйича ОГНП лойиҳасида белгиланган технологик жараён ва фойдаланиладиган ускуналарни инобатга олган ҳолда белгиланади.

**10.23.** Автотураргоҳ ва тўпланиш майдончаларининг ўлчамини белгилашда 22 m узунликдаги автомобил ҳисобий автомобил сифатида қабул қилинади.

**10.24.** ОГНПнинг бино ва иншоотларини лойиҳалашда йўлда кетаётган автомобиллар ва торозида тортиш майдончаси ОГНП операторига яққол кўриниб туриши таъминланиши керак.

**10.25.** Тортиш майдончасига кириш жойлари ОГНП оператори ўчириб-ёндирадиган “очиқ” ёки “ёпиқ” мазмунидаги электр таблолар билан жиҳозланиши лозим.

**10.26.** Торози ускунасига кираверишдаги иккала томонга ётқизилган асфальтбетон қопламанинг муддатидан олдин емрилиши олдини олиш мақсадида ушбу жойларга темир-бетон плиталарини ўрнатиш тавсия этилади.

**10.27.** Автомобилларни торозида тортиш майдончалари тортиш майдончаси ва асосий йўлнинг ҳаракат тасмалари орасидаги чекланган шароитларда жойлашганида автотранспортнинг беҳосдан урилиши оқибатида ОГНПнинг бино ва иншоотлари шикастланмасликлари учун улар баръер тўсиқлари билан ихота қилиниши лозим.

**10.28.** ОГНП ўрнатиладиган жойлар тегишли йўл белгилари, кўрсаткичлар, ва шунингдек, ОГНП худуди ва оғирликни ўлчаш ускунасига кираверишда ҳаракат тезлигини чекловчи белгилар билан жиҳозланиши керак.

## **Ногиронларга қулайлик яратиш бўйича тадбирлар**

**10.29.** Автомобил йўллари, бино ва иншоотларини лойиҳалашда, ушбу объектларнинг барча тоифадаги ногиронлар ва аҳолининг бошқа кам ҳаракатланувчи қатламлари учун қулайлик яратиш бўйича тегишли чоратадбирлар ишлаб чиқилиши керак.

**10.30.** Пиёдалар йўлкаси, тротуарлар, жамоа транспорти бекатлари ва пийдалар ўтиш жойларининг лойиҳавий ечимлари барча тоифадаги ногиронлар ва аҳолининг кам ҳаракатланувчи бошқа груҳларига оддий фуқоролар фойдаланадиган барча имкониятларни яратиб бериши керак.

Айни пайтда инвалидлар ва аҳолининг кам ҳаракатланувчи груҳлари учун яратилган шароитлар, аҳолининг бошқа груҳлари шароитини чекламаслиги, ва шунингдек, мазкур иншоотларнинг хавсизлиги ва самарадорлигига раҳна солмаслиги лозим.

Шу мақсадда, йўл иншоотларининг аҳолининг барча гуруҳлари томонидан фойдаланиладиган, ва айни пайтда, инвалидлар эҳтиёжини ҳам қондирадиган унверсал элементларини лойиҳалаш тавсия этилади.

**10.31.** Йўл-сервиси бино ва иншоотларини лойиҳалашда барча тоифадаги ногиронлар ва аҳолининг кам ҳаракатланувчи бошқа гуруҳлари, шу жумладан, кўзи ожизларнинг ҳам ушбу объектлар бўйлаб эркин ҳаракатланиши таъминланган бўлиши керак.

**Йўл-сервис объектларининг жойлаштирилишига қўйиладиган талаблар**

**10.32.** Йўл-сервис объекти жойлашган ер участкасининг чегараси, истиқболда автойўлни қайта қуриб юқори тоифага ўтказишда фойдаланиладиган ер чегараларидан нарироқда бўлиши лозим.

АЁҚШ ларни жойлаштиришда йўл пойи четидан бошланадиган энг кичик рухсат этилган масофа 25 m дан кам бўлмаслиги лозим.

Кўрсатилган масофалар ёқилғи қуйиш колонкалари ёки ёқилғи сақланувчи ерости резервуарларининг чегарасидан ўлчаниши керак.

**10.33.** Йўл ҳаракати хавфсизлиги ва қулайлигини таъминлаш мақсадида йўл-сервис объектларининг бино ва иншоотларини транспорт оқимлари кесишадиган йўл бўлақларида жойлаштирмаслик лозим.

Чорраҳалардан ушбу объектларгача бўлган энг кичик масофа камида 500 m бўлиши лозим. Зарурият бўлганида чорраҳадан чиқиш йўлидан сервис объектига олиб борадиган йўл сифатида фойдаланиш мумкин.

Йўл четида жойлашган сервис объектлари ўртасидаги энг кичик масофа, уерда иккита тезкор-ўтиш йўлкаларини (тезликни ошириш ва тормозлаш йўлкалари) жойлаштириш ва улар ўртасида яна 250 m жой қолишини таъминлаши керак.

**10.34.** Йўл сервис объектларига кириш ва чиқиш жойларида тўхташ учун меъёрий хужжат талабларида белгиланган энг кичик кўриш масофаси таъминланиши лозим.

**10.35.** Транзит транспортининг тўсиқларсиз ўтиши ва йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш мақсадида йўл сервис объектлари жойлашган худудлардаги кириш-чиқиш йўлларида тезкор ўтиш йўлақлари қурилиши керак.

Йўл-сервис объектларига кириш ва чиқаверишдаги тезкор ўтиш йўлкаларининг 25 m узунликдаги бошланғич қисми чироқлар билан ёритилиши лозим.

**10.36.** Иншоотлар мажмуаси ва йўл ҳаракати иштирокчиларига хизмат кўрсатадиган майдончаларни жойлаштириш режаси қўйидагиларни таъминлаши лозим:

- транспорт воситаларининг мажмуа ҳудуди бўйлаб бир томонлама ҳаракатланишини;

- йўл ҳаракати иштирокчиларининг хизмат кўрсатиш объектларига бемалол кира олишини;

- машина қўйилган жойдан сервис объектларигача бўлган масофа, мижозларнинг у ердан 5 kg дан оғирроқ юкни кўтариб чиқишларида 10 метрдан ошмаслигини ёки харидорларнинг махсус аравачалар билан таъминланиши;

- хизмат кўрсатиш объектлари бўйлаб автомобилларнинг ҳаракат тезлиги 15 km/h белгилари билан чекланиши керак.

**10.37.** Йўл-сервис объектлари йўлнинг иккала томонида жойлашган бўлакларида турли сатҳлардаги пиёдалар ўтиш жойи қурилиши лозим.

**10.39.** Ҳаракатга хизмат кўрсатувчи алоҳида турган иншоотлар ва иншоотлар мажмуаси, уларнинг жойлашуви ва сифими объектларнинг сифими, иш тартиби, мижозларга кўрсатиладиган хизмат шакилларига мос бўлиши керак. Таркибида узоқ вақт дам олишга мосланган иншоотлари бўлган хизмат кўрсатиш мажмуаларида (мотель, кемпенг) транспорт воситаларининг узоқ вақт туришига мўлжалланган ва қўриқланадиган алоҳида майдончалар кўзда тутилиши керак.

Автомобиллар қўйиладиган жой, парковка зонасини ва бу ерга кириб-чиқаётган машиналар ҳаракатини таъминлайдиган зонани ўз ичига олади.

**10.39.** Йўл ҳаракати иштирокчиларининг дам олиши учун мўлжалланган йўл-сервис объектлари 6 - 20 m кенгликдаги кўкаламзорлаштирилган ҳудуд билан йўлдан ажратилиши лозим.

ШНК 2.05.02-07\* га киритилган №1-сон ўзгартиш етакчи ташкилот «Ўзавтойўл» ДАК нинг Автомобил йўллари илмий-тадқиқот институти томонидан ишлаб чиқилди.



ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ И ПРАВИЛА

**АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ**

ИЗМЕНЕНИЕ № 1  
ШНК 2.05.02-07\*

Издание официальное

Государственный комитет Республики Узбекистан  
по архитектуре и строительству

Ташкент

Изменение №1 ШНК 2.05.02-07\* «Автомобильные дороги» разработаны ведущей организацией разработчиком – Научно-исследовательским автомобильных дорог ГАК «Узавтойул».

Изменение №1 ШНК 2.05.02-07\* «Автомобильные дороги».

Приказом Госархитектстроля Республики Узбекистан введен от 30 октября 2015 года №156 срок введения в действие установлен с 1 декабря 2015 года.

Настоящий документ не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Госархитектстроля Республики Узбекистан.



ИЗМЕНЕНИЕ №1 ШНК 2.05.02-07\* «Автомобильные дороги»  
Введено Приказом Госархитектстроя Республики Узбекистан от  
30 октября 2015 года №156 срок ввода в действие установлен  
с 1 декабря 2015 года

### Велосипедные дорожки и тротуары

4.41. Велосипедные дорожки следует проектировать вдоль сооружаемых или реконструируемых автомобильных дорог на участках, где интенсивность движения достигает не менее 4000 прив. ед/сут, а интенсивность велосипедного движения или мопедов за первые пять лет эксплуатации дорог будет достигать в одном направлении 200 велосипедов (мопедов) и более за 30 мин при самом интенсивном движении или 1000 единиц в сутки.

Велосипедные дорожки, как правило, проектируют на обособленном земляном полотне, возле подошвы насыпи или за пределами откосов выемок, а также на специально устраиваемых бермах (в исключительных случаях на расстоянии не менее 1m от кромки проезжей части).

Однополосные велосипедные дорожки, как правило, следует располагать с наветренной стороны дороги (в расчете на господствующие в летний период ветры), а двухполосные - по обеим сторонам дороги.

На подходах к искусственным сооружениям велосипедные дорожки допустимо размещать на обочине с отделением их от проезжей части ограждениями или разделительными полосами.

Велосипедные дорожки в зоне развязок следует прокладывать за пределами земляного полотна дорог. Проезжую часть автомобильных дорог велосипедные дорожки должны пересекать под углом ( $90^{\circ} \pm 10^{\circ}$ ). При пересечении автомобильной дороги, велосипедная дорожка на расстоянии по 3м с каждой стороны от кромки проезжей части должна быть прямой в плане.

Устройство велосипедных дорожек в пределах земляного полотна автомагистралей и скоростных дорог не допускается.

Велосипедные дорожки, если она является самостоятельным объектом, проектируется в индивидуальном порядке.

### Основные параметры велосипедных дорожек приведены в таблице 22

Таблица 22

Нормируемый параметр	Рекомендуемые значения	
	при новом строительстве	минимальные при благоустройстве и в стесненных условиях
Расчетная скорость движения, км/ч	25	15
Ширина проезжей части, м, для движения:		
однополосного одностороннего	1,0	0,75
двухполосного одностороннего	1,75	1,50
двухполосного со встречным движением	2,50	2,00

Велопешеходная дорожка с разделением пешеходного и велосипедного движения	4,00*	3,25**
Велопешеходная дорожка без разделения пешеходного и велосипедного движения	2,50***	2,00****
Велосипедная полоса	1,20	0,90
Ширина обочин велосипедной дорожки, м	0,5	0,5
Наименьший радиус кривых в плане, м: при отсутствии виража при устройстве виража	50 20	15 10
Наименьший радиус вертикальных кривых, м: Выпуклых Вогнутых	500 150	400 100
Наибольший продольный уклон, ‰	60	70
Поперечный уклон проезжей части, ‰	20	20
Уклон виража, ‰, при радиусе: 10-20 м 20-50 м 50-100 м	Более 40 30 20	30 20 15-20
Габарит по высоте, м	2,50	2,25
Минимальное расстояние до бокового препятствия, м	0,50	0,50

\* Ширина пешеходной дорожки 1,5 м, велосипедной - 2,5 м.

\*\* Ширина пешеходной дорожки 1,5 м, велосипедной - 1,75 м.

\*\*\* При интенсивности движения не более 30 вел./ч и 15 пеш./ч.

\*\*\*\* При интенсивности движения не более 30 вел./ч и 50 пеш./ч.

Велосипедные дорожки должны иметь твердое покрытие из асфальтобетона, бетона или каменных материалов, обработанных вяжущим.

4.42. На участках дорог в пределах населённых пунктов, а при расчётной интенсивности движения 4000 прив. авт/сут и более также на подходах к ним следует предусмотреть тротуары, размещая их, как правило, за пределами земляного полотна.

В отдельных случаях могут устраиваться совмещённые пешеходные и велосипедные дорожки.

Пешеходные дорожки или совмещённые пешеходные и велосипедные дорожки можно располагать по обе стороны или с одной стороны дороги. Одностороннее расположение рекомендуется, как более экономичное. На участках, где ожидается частое пересечение проезжей части, например, в пределах населённых пунктов, вблизи зон отдыха, следует отдавать предпочтение дорожкам по обеим сторонам.

4.43. Продольные уклоны для велосипедных дорожек должны быть не более 40‰, ширина проезжей части для однополосного движения - не менее 1,5 м, для двухполосной проезжей части - не менее 2,0 м, ширина обочин при расположении велосипедной дорожки на отдельном полотне - не менее 1,0 м. Параметры остальных геометрических элементов должны определяться

расчетом, с учетом расчетной скорости для велосипедной дорожки, которая должна быть в пределах 20-30 km/h.

4.44. Пешеходные и велосипедные дорожки можно проектировать параллельно проезжей части с отделением от нее бордюром или разделительной полосой не менее 1,0 м.

4.45. Тротуары располагаются с обеих сторон дороги, а при односторонней застройке - с одной стороны.

4.46. Во избежание неорганизованного движения пешеходов по проезжей части автомобильных дорог в пределах населённых пунктов, на автомобильных дорогах I и II категорий, необходима установка ограждения по краям тротуаров. Конструкция ограждения не должна стеснять движение автомобиля.

Между тротуарами и боковыми канавами, а также примыкающими к тротуарам откосами насыпи высотой не менее 1 м или выемки, должны устраиваться бермы шириной не менее 0,5 м.

На тротуарах, примыкающих к откосам насыпей высотой более 2,0 м следует предусматривать ограждение перильного типа, сетки и т.п.

4.47. Ширина тротуаров и пешеходных дорожек принимается в соответствии с интенсивностью пешеходного движения в «часы пик». Минимальная ширина полосы пешеходного движения принимается равной 0,75 м. При интенсивности движения пешеходов от 10 до 100 чел./ч ширина тротуаров и пешеходных дорожек принимается равной 1,5 м с последующим увеличением ширины на 0,75 м на каждые 100 чел./ч. Ширина однополосных тротуаров следует принимать не менее 1,0 м.

В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц, дорог и основных проездов высота бортовых камней проезжей части должна быть не более 0,05 м, при этом не допускается сужение проезжей части. Пересечения (сопряжения) пешеходных путей со второстепенными проездами и подъездами к домам следует выполнять в одном уровне с выделением их за счет применения покрытий тротуаров и пешеходных дорожек по материалу и цвету, контрастирующих с проезжей частью. Бортовые ограждения (бортовые камни, поребрики) должны иметь округленное или скошенное (1:1) очертание выступающей части.

Размеры полосы движения и площадок на пешеходных путях и зонах, на которых могут находиться лица с повреждением опорно-двигательного аппарата, включая передвигающихся на креслах-колясках, слепые и слабовидящие, взрослые с детскими колясками, назначаются с учетом следующих требований:

- ширина полосы движения должна быть при одностороннем движении не менее 1,2 м; при двустороннем - не менее 1,8 м;
- для разворота колясок требуется площадка размером 1,8 x 1,8 м;
- при остановке инвалидов кресло-коляска занимает участок шириной 0,9 м и длиной 1,5 м, а взрослые с детской коляской - шириной 0,9 м и длиной 1,8 м;
- высота прохода в свету должна быть не менее 2,1 м.

Продольные уклоны тротуаров следует принимать не более 60‰ при протяжении участка с предельным уклоном не более 300 м. При больших уклонах или большей протяженности участков следует предусматривать горизонтальные участки длиной не менее 5 м или лестницы с числом ступеней не менее 3-х, которые должны дублироваться пандусами с уклонами не более 100‰ и протяжением не более 12 м.

Поперечный уклон тротуаров следует принимать 10-15‰, а в стесненных условиях и при реконструкции - 25‰.

4.48. Продольные уклоны тротуаров и пешеходных дорожек, которые предназначены для пользования лиц, передвигающихся на креслах-колясках, и физически ослабленных лиц, следует принимать не более 40‰, поперечный уклон - 10‰. В случаях, когда невозможно обеспечить указанные уклоны, допускается увеличить продольный уклон до 100‰ на протяжении не более 12 м пути с устройством через каждые 12 м горизонтальных промежуточных площадок длиной не менее 1,8 м.

При большей величине продольных уклонов или большей протяженности участков следует предусматривать устройство лестниц с числом ступеней не менее 3 и не более 12 в одном марше. После каждого марша необходимо устраивать площадки длиной не менее 1,5 м.

Высоту ступеней следует назначать не более 0,12 м и одинаковой на всем протяжении лестницы, ширину - не менее 0,38 м. Поперечный уклон ступеней должен быть не более 2 %. Проступь не должна выступать за вертикальную поверхность подступенка. Горизонтальная поверхность проступи должна быть шероховатой.

Площадки на подходах к лестницам следует выделять за счет применения покрытий, контрастирующих по материалу и цвету с покрытием тротуаров и пешеходных дорожек, шириной 1,0 м.

Лестницы и пандусы следует оборудовать с обеих сторон перилами с двумя поручнями, расположенными на высоте 0,9 м и 0,7 м. Длина поручней должна быть больше длины пандуса или марша лестницы с каждой их стороны не менее чем на 0,3 м. Поручни должны быть диаметром 0,03-0,05 м или прямоугольного сечения толщиной не более 0,04 м, концы поручней должны отгибаться вниз, а при парном их расположении - соединяться между собой. При продольном уклоне тротуаров более 60‰ их также следует оборудовать поручнями.

Лестницы на пешеходных путях в местах, определенных архитектурно-планировочным заданием, должны дублироваться пандусами, приспособленными для передвижения лиц на креслах-колясках и взрослых с детскими колясками.

Для покрытия пешеходных дорожек, тротуаров и пандусов не допускается применение насыпных или крупноструктурных материалов, препятствующих передвижению инвалидов на креслах-колясках, физически ослабленных лиц с костылями или тростью. Покрытие из бетонных сборных плит должно быть ровным, а толщина швов между плитами должна быть, мм, не более:

для плит длиной до 300 mm включ. — 3;  
то же св. 300 до 500 mm — 10.

4.49. Пешеходные переходы через автомобильные дороги проектируют в одном и разных уровнях. Пешеходные переходы в разных уровнях могут быть подземными и наземными. Подземные пешеходные переходы проектируют преимущественно в городах или при высокой насыпи.

4.50. Пешеходные переходы в разных уровнях (подземные или надземные) через дороги I-B и II категорий следует проектировать при интенсивности пешеходного движения 100 чел./ч. и более - для дорог I-B категории и 250 чел./ч. и более - для дорог II категории. В местах расположения таких переходов следует предусматривать пешеходные ограждения. Устройство пешеходных переходов в одном уровне на автомагистралях и скоростных автомобильных дорогах не допускается.

7.8. Толщину бетонных покрытий следует назначать по расчету с учетом оснований, но не менее приведенных в табл. 38.

Таблица 38

Основания	Минимальная толщина покрытия (см) для дорог с расчетной интенсивностью движения, приведенной к расчетной нагрузке на наиболее нагруженную полосу (авт/сут), по категориям дорог			
	А3 (130 кН)		А1 (100 кН)	
	I 630 – 945	II 315 - 630	III 500 - 1000	IV 100 - 500
Бетонные, каменные материалы и грунты, обработанные неорганическими вяжущими	25 – 26	24 - 25	20 - 22	19 - 21
Щебеночные и гравийные с добавлением щебня	-	-	21*	20*

*Примечание: \*- Допускается при технико-экономическом обосновании.*

7.33. Для цементобетонных покрытий и оснований следует применять бетоны тяжелые и мелкозернистые по ГОСТ 26633-2012.

#### **10.17.1. Площадки для аварийной остановки**

**10.17.1.1.** При отсутствии на автомобильных дорогах стояночной полосы через определенные расстояния следует создавать специальные места для остановки, а также места для остановки автомобилей общественного транспорта.

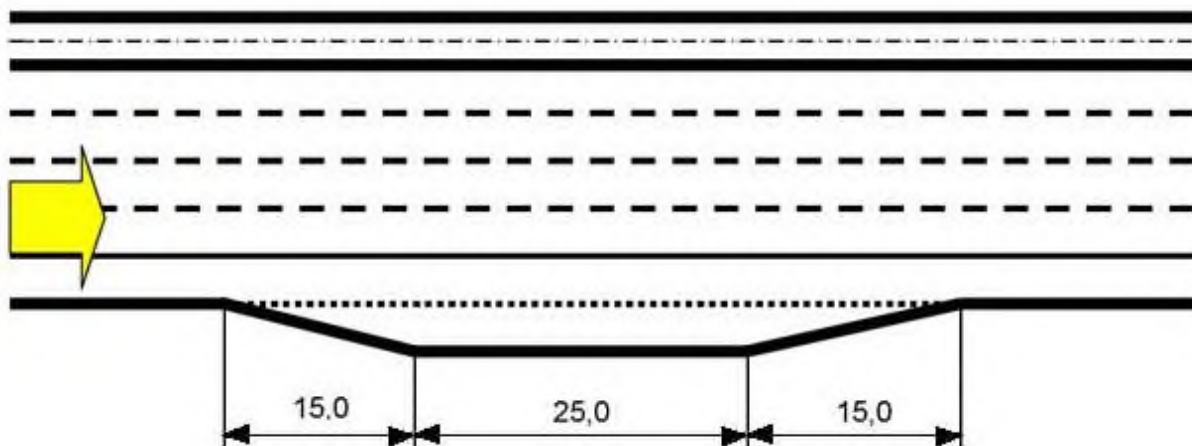
В стесненных условиях при запрещении остановок автомобилей на обочине, необходимо устраивать площадки для аварийной остановки.

Площадки для аварийной остановки служат для съезда с проезжей части, остановки и стоянки автомобилей в аварийных ситуациях, временного размещения неисправных или поврежденных в дорожно-транспортных происшествиях автомобилей.

**10.17.2.** Площадка для аварийной остановки автомобилей располагается за пределами укрепленной части обочины дороги. Площадка для

аварийной остановки должна вмещать не менее двух легковых автомобилей или один

крупногабаритный автомобиль. Ширину площадки принимают равной 2,5 м. Расстояние между площадками устанавливается в зависимости от интенсивности движения по таблице 10.17.3.1.



**Рис. 10.17.2.1** Схема планировки площадки для аварийной остановки автомобилей

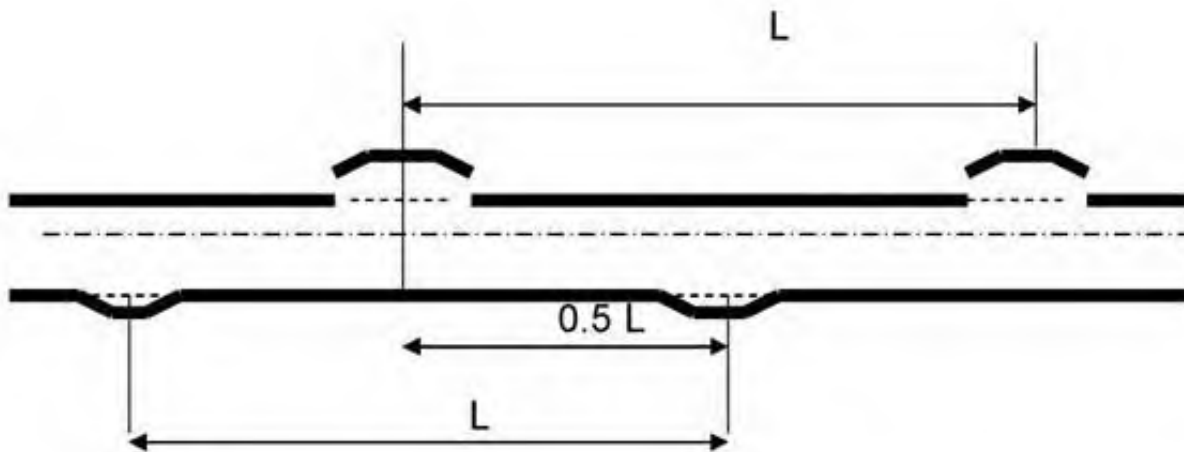
**10.17.3.** Расстояние между площадками для аварийной остановки, стояночными полосами и площадками для стоянок автомобилей должно назначать в соответствии с действующими нормами проектирования.

**Расстояние между площадками для аварийной остановки автомобиля**

Таблица 66

Расчетная интенсивность одном движении в направлении, прив. авт./ч.	Категория дороги		
	1А, 1Б	II, 4 полосы движения	II, две полосы движения, III, IV
	Расстояние между площадками для аварийной остановки автомобилей L, м		
3000 и более	400 - 800	-	-
1000-3000	500 -1000	1100	-
500 -1000	500 -1200	1400	800
300-500	700 -1300	1500	1000
100-300	-	1600	1200
Менее 100	-	-	1500

**10.17.4.** Площадки для аварийной остановки автомобиля на двухполосных дорогах должны располагаться вдоль дороги в шахматном порядке (рис. 10.17.4.1).



**Рис. 10.17.4.1** Схема расположения на двухполосной дороге площадок для аварийной остановки автомобилей

L - расчетное расстояние между площадками

### Стационарные пункты весового и габаритного контроля

**10.20.** Стационарные пункты весового и габаритного контроля (ПВГК) следует размещать по возможности в таких местах, которые не возможно объехать, воспользовавшись другим маршрутом.

**10.21.** При выборе местоположения ПВГК следует учитывать рельеф и геометрические параметры участка дороги, на месте планируемого его размещения, а также минимальное отрицательное влияние на окружающую среду и минимальные затраты на его сооружение и эксплуатацию с учётом наличие электроснабжения и водоснабжения.

ПВГК следует размещать таким образом, чтобы они не создавали препятствий транспорту, движущемуся по основной автодороге, а также на примыканиях, съездах и транспортных пересечениях.

При выборе месторасположения пункта весового и габаритного контроля необходимо обеспечить минимальное расстояние видимости для остановки автомобилей до начала отгона переходно-скоростной полосы при въезде на территорию ПВГК.

Расстояние от начала и окончания переходно-скоростных полос до ближайших транспортных пересечений должно быть не менее длины зоны переплетения потоков.

**10.22.** Транспортные средства, подлежащие взвешиванию и измерению, не должны останавливаться и накапливаться на обочинах и проезжей части существующей автомобильной дороги.

С этой целью ПВГК должны быть оборудованы штрафными стоянками для задержанных автомобилей и площадками для остановки и накоплению автомобилей, подлежащих взвешиванию. Размеры этих площадок определяются с учетом пиковой часовой интенсивности движения тяжелых грузовиков и технологического цикла процесса взвешивания и измерения габаритов определяемого проектом ПВГК с учетом используемого оборудования.

**10.23.** При определении размеров стоянок и накопительных площадок в качестве расчетного автомобиля принимают автомобиль длиной 22 м.

**10.24.** Здания и сооружения ПВГК должны быть запроектированы и размещены таким образом, чтобы оператор ПВГК мог хорошо увидеть проезжающие по дороге автомобили и площадку взвешивания.

**10.25.** Места въезда на площадку взвешивания должны быть оборудованы световыми табло «открыто» и «закрыто», которые должны включаться по команде оператора ПВГК.

**10.26.** С обоих концов, примыкающих к весовой платформе, рекомендуется устраивать железобетонную переходную плиту для предотвращения преждевременного разрушения в этой зоне асфальтобетонного покрытия.

**10.27.** Площадки для взвешивания, расположенные в стесненных условиях, где пространство для их размещения ограничено между площадкой взвешивания и полосами движения на основной дороге, для обеспечения безопасности зданий и сооружений ПВГК от случайного наезда автотранспорта их следует оградить барьерным ограждением.

**10.28.** Места расположения ПВГК должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками и указателями, а также знаками, ограничивающими скорость движения на въезде на территорию ПВГК и въезде на весовую платформу.

#### **Мероприятия по обеспечению доступа инвалидов**

**10.29.** При проектировании автомобильных дорог и дорожных зданий и сооружений следует предусматривать возможность доступности этих объектов для всех категорий инвалидов и других маломобильных групп населения.

**10.30.** Проектные решения пешеходных дорожек, тротуаров, остановок общественного транспорта, пешеходных переходов должны предусматривать возможность их использования всеми категориями инвалидов и других маломобильных групп населения, наравне с другими категориями граждан.

При этом пути движения, доступные для инвалидов и маломобильных групп населения, не должны ограничивать условия жизнедеятельности других групп населения, а также эффективность и безопасность эксплуатации этих сооружений.

С этой целью рекомендуется, как правило, проектировать удовлетворяющие к потребностям инвалидов универсальные элементы дорожных сооружений, используемые всеми группами населения.

**10.31.** При проектировании зданий и сооружений дорожного сервиса необходимо обеспечить беспрепятственное передвижение по этим объектам или доступность к ним инвалидов всех категорий и других маломобильных групп населения, в том числе слепых.

#### **Требования к размещению объектов дорожного сервиса**

**10.32.** Ближайшая граница земельного участка объекта дорожного сервиса должна быть удалена за резервную полосу при перспективной реконструкции автодороги под высшую категорию.



При размещении АЗС минимально допустимое расстояние от бровки земляного полотна должно быть не менее 25 м. Указанные расстояния следует определять от топливораздаточных колонок или границ подземных резервуаров для хранения топлива.

**10.33.** С целью обеспечения безопасности и удобства дорожного движения здания и сооружения объектов дорожного сервиса не должны располагаться на участках дороги в границах зон переплетения транспортных потоков.

Минимальное расстояние до этих объектов от транспортных развязок должно быть не менее 500 м. В необходимых случаях подъезд к объекту сервиса может быть совмещен со съездом транспортной развязки.

Минимальное расстояние между объектами сервиса, расположенными вдоль дороги, должно обеспечивать расположение двух переходно-скоростных полос (разгонная и тормозная полоса) и промежутка между ними не менее 250 м.

**10.34.** В местах въезда и выезда с объектов дорожного сервиса должно быть обеспечено минимальное расстояние видимости для остановки согласно требованиям нормативного документа.

**10.35.** Для обеспечения беспрепятственного проезда транзитного транспорта и обеспечения безопасности дорожного движения съезды и выезды в местах размещения объектов дорожного сервиса должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами. Переходно-скоростные полосы на въездах и выездах с объектов дорожного сервиса должны быть освещены в границах 25 м до начала переходно-скоростных полос.

**10.36.** Площадки для размещений комплекса сооружений и обслуживания участников дорожного движения должны иметь планировочное решение, обеспечивающее:

- одностороннее движение транспортных средств по территории комплекса;
- доступ к объектам обслуживания участников дорожного движения;
- расстояние от парковки до объектов сервиса, из которых посетители могут выносить вещи весом более 5 kg, должно быть не более 10 м или обеспечить возможность подъезда со специальной тележкой для покупателей;
- скорость движения автомобилей по территории объектов обслуживания должна быть ограничена дорожными знаками не более 15 km/h.

**10.37.** На участках автомобильной дороги, при расположении объектов дорожного сервиса по обе стороны от дороги, должны устраиваться пешеходные переходы в разных уровнях.

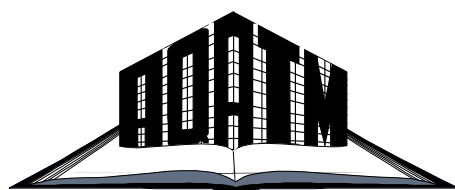
**10.39.** Отдельно стоящие сооружения для обслуживания движения и комплексы сооружений должны быть оборудованы местами для стоянок транспортных средств, планировка и вместимость которых должны соответствовать вместимости объектов, режима их работы, формы обслуживания проезжающих. В комплексах обслуживания, имеющих в своем составе сооружения продолжительного отдыха (мотель, кемпинг), должны быть предусмотрены отдельные охраняемые площадки для длительной стоянки.

Стоянка должна включать зону для парковки автомобилей и зону маневрирования, предназначенную для маневрирования автомобилей при въезде и выезде автомобилей из места парковки.

**10.39.** Объекты дорожного сервиса, предназначенные для отдыха участников дорожного движения, отделяют от дороги полосой зеленых насаждений шириной 6 - 20 м.

Изменения № 1 РАЗРАБОТАНО

Ведущей организацией–разработчиком ШНК 2.05.02–07\* Научно-исследовательский институт автомобильных дорог ГАК «Узавтойул».



Формат 60x84 <sup>1</sup>/<sub>32</sub> Условный печатный лист 0.875 (28 стр).

Подготовлена к изданию и отпечатано в ИВЦ АҚАТМ

Госархитектстроля Республики Узбекистан

г.Ташкент. ул Абай,6

тел.: 244-83-13 244-79-11

Тираж 100 экз

