

Министерство ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Проект приказа

Об утверждении особых требований к организации и обеспечению безопасности перевозки пассажиров автобусами в горной местности в период проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи

На основании пункта 10 протокола от 7 февраля 2012 г. № ДК-П9-14пр об утверждении нормативов, обеспечивающих возможность перевозок пассажиров автобусами длиной до 12 метров по автомобильной дороге от горноклиматического курорта «Альпика-Сервис» до финишной зоны горнолыжного курорта «Роза Хутор» с устройством подъездов к Санно-бобслейной трассе, Фристайл-центру, Сноуборд-парку и Горной олимпийской деревне (пункт 21 Программы строительства олимпийских объектов):

Утвердить прилагаемые особые требования к организации и обеспечению безопасности перевозки пассажиров автобусами в горной местности в период проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи.

Министр

М.Ю. Соколов

УТВЕРЖДЕНО
Приказом Минтранса России
от _____ №

**ОСОБЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ И ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ АВТОБУСАМИ В
ГОРНОЙ МЕСТНОСТИ В ПЕРИОД ПРОВЕДЕНИЯ XXII ОЛИМПИЙСКИХ
ЗИМНИХ ИГР И XI ПАРАЛИМПИЙСКИХ ЗИМНИХ ИГР 2014 ГОДА В
ГОРОДЕ СОЧИ**

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие требования к организации и обеспечению безопасности перевозки пассажиров автобусами в горной местности (далее – Требования) в период проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи (далее - Олимпийские и Паралимпийские игры) распространяются на промежуток времени, включающий в себя один месяц до дня начала церемонии открытия Олимпийских игр, время проведения Олимпийских игр и Паралимпийских игр и один месяц после дня окончания церемонии закрытия Паралимпийских игр, а также на период проведения тестовых мероприятий по подготовке к их проведению.

2. Требования, регламентирующие организацию и проведение Олимпийских и Паралимпийских игр, устанавливаются в соответствии с Федеральным законом от 1 декабря 2007 года № 310-ФЗ «Об организации и о проведении XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи, развитии города Сочи как горноклиматического курорта и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**II. ТРЕБОВАНИЯ К ПАРАМЕТРАМ
И ЭЛЕМЕНТАМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В ГОРНОЙ МЕСТНОСТИ
ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ АВТОБУСАМИ**

1. Требования к параметрам геометрических элементов автомобильной дороги.

При организации автобусных перевозок основные параметры геометрических элементов дороги в горной местности должны соответствовать требованиям СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги».

В случае отклонения геометрических элементов дороги в горной местности от требований СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» требуется проведение дополнительных мероприятий по обеспечению

безопасности дорожного движения:

- устройство ограждений с повышенной удерживающей способностью;
- проведение необходимых дополнительных работ по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту на наиболее сложных участках автомобильных дорог;
- применение средств визуального ориентирования водителей, в том числе нанесение горизонтальной и вертикальной дорожной разметки на проезжей части и элементах обустройства автомобильных дорог, обладающих повышенной световозвращающей способностью;
- установка сигнальных столбиков, дорожных знаков и катафотов;
- установка сферических зеркал увеличенного размера на внешних сторонах кривых в плане;
- принятие мер по предупреждению опасных последствий камнепадов, сходов лавин и других неблагоприятных природных явлений, заблаговременному информированию о неблагоприятных изменениях дорожных и климатических условий;
- качественное выполнение работ по содержанию автомобильных дорог включая своевременное устранение скользкости покрытий и очистку автомобильных дорог от снега;
- создание условий для экстренной эвакуации пассажиров в случае их аварийной высадки;
- устройство искусственного освещения на опасных участках автомобильных дорог;
- нормирование минимальной дистанции и скоростных режимов путем установки соответствующих дорожных знаков на всех опасных участках автомобильных дорог;
- разработка обоснованных графиков движения автобусов и их своевременная корректировка при изменении дорожных и погодных условий;
- дополнительное информационное обеспечение водителей, перед рейсом и в процессе его осуществления, в том числе путем установки реверсивных светофоров, многопозиционных дорожных знаков и указателей о величине уклона, протяженности спусков и подъемов, профиле дороги, погодных и дорожных условиях, наличии опасных мест на маршруте.

2. Требования к транспортно-эксплуатационным показателям автомобильных дорог в горной местности.

2.1 Покрытие проезжей части.

Основные транспортно-эксплуатационные показатели покрытия проезжей части должны соответствовать требованиям таблицы 1.

Покрытие проезжей части не должно иметь дефектов (просадок, выбоин, иных повреждений), превышающих предельно допустимые размеры по

п.п. 3.1.1- 3.1.2 ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» и затрудняющих движение транспортных средств со скоростью, разрешенной Правилами дорожного движения, утвержденными Постановлением Совета Министров - Правительством Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения».

Таблица 1

Показатели	Минимально-допустимая величина (по ГОСТ Р 50597-93)	Рекомендуемая по критериям риска ДТП
Показатель продольной ровности (по прибору ПКРС)	Не более 1200	Не более 800
Коэффициент сцепления	Не менее 0,30	Не менее 0,34
Глубина колеи, мм	Не более 20	Не допускается

2.2. Обочины.

Обочина должна соответствовать требованиям п. 3.2.1 ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

Не допускается повреждения укрепительной полосы у обочины, имеющей покрытие по типу проезжей части (просадки, выбоины), превышающие предельно допустимые размеры по п. 3.1.2 ГОСТ Р 50597-93.

2.3. Искусственное освещение.

Участки автомобильных дорог в горной местности, по которым осуществляются перевозка пассажиров автобусами, должны иметь освещение, в том числе с использованием автономных источников, на наиболее опасных участках автомобильных дорог (автобусные остановки, пешеходные переходы, места сосредоточения пешеходов, кривые в плане малого радиуса, мосты, тоннели, участки концентрации дорожно-транспортных происшествий). Освещение следует устраивать в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».

При выборе типа и способа размещения осветительных участков требуется обеспечивать необходимый уровень горизонтальной освещенности покрытия проезжей части в соответствии с требованиями СНиП 23-05-95* «Естественное и искусственное освещение».

Эксплуатационное состояние освещения должно соответствовать требованиям ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

3. Требования к техническим средствам организации дорожного движения.

Технические средства организации дорожного движения на участках дорог в горной местности должны соответствовать требованиям:

ГОСТ Р 50971-2011 Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила применения;

ГОСТ Р 51256-2011 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования;

ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Общие технические требования;

ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств;

ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации движения. Знаки дорожные. Общие технические требования;

ГОСТ Р 52607-2006 Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования.

III. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОБУСАМ

1. На маршрутах в горной местности должны использоваться транспортные средства категории М₂ класс В (не предназначенные для перевозки стоящих пассажиров), категории М₃ класс II (междугородные автобусы) или III (туристические автобусы).

2. Транспортные средства категорий М₂ и М₃, используемые для выполнения пассажирских перевозок на маршрутах в горной местности, должны соответствовать требованиям Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 10.09.2009 № 720, ГОСТ Р 51734-2001 «Автотранспортные средства для горных маршрутов. Технические требования» и Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденным Постановлением Совета Министров - Правительством Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения», в том числе следующим основным требованиям:

- коэффициент сцепной массы должен быть не менее 0,6;
- трогание с места с полной массой на подъемах с уклоном не менее 20%, имеющих сухое, твердое и ровное покрытие;
- подъем, преодолеваемый с хода должен составлять не менее 20%;

- двигатель должен быть оснащен устройством, корректирующим протекание рабочего процесса в зависимости от атмосферного давления;
- в пассажирском помещении автотранспортного средства должна быть предусмотрена перевозка только сидящих пассажиров;
- все пассажирские сидения должны быть обращены вперед по ходу движения, оснащены подголовниками, ремнями безопасности и приспособлениями для их крепления;
- должны быть оборудованы антиблокировочной тормозной системой, запасной (аварийной) и вспомогательной (ресурсосберегающей) тормозными системами и тормозным устройством типа «горный тормоз», конструкция которого соответствует действующим требованиям;
- должны быть оснащены аптечками с расширенным перечнем лекарственных препаратов с учетом специфики движения подвижного состава в горных условиях и особенностей нахождения в высокогорной местности, а также увеличенным количеством индивидуальных средств оказания первой помощи пассажиров.

3. Для выполнения пассажирских перевозок допускается использовать транспортные средства с внесенными в их конструкцию изменениями только при условии подтверждения соответствия требованиям безопасности в порядке, предусмотренном Техническим регламентом «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 года № 720.

4. На кузов автобусов необходимо наносить маркировку светоотражающими маркировочными материалами в соответствии с ГОСТ Р 51253-99 «Автотранспортные средства. Цветографические схемы размещения светоотражающей маркировки. Технические требования».

5. Транспортные средства, задействованные в организованной перевозке группы детей, должны быть оборудованы в соответствии с требованиями Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительством Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

6. Ответственность за обеспечение безопасного технического состояния транспортных средств, используемых для выполнения перевозок пассажиров, несет субъект транспортной деятельности в соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить:

- соответствие технического состояния автобусов требованиям, установленным изготовителем транспортного средства;
- выполнение контроля технического состояния автобусов перед выездом на линию или при возврате с линии в объеме, установленном изготовителем транспортного средства;

- выполнение технического обслуживания автобусов в объемах и в сроки, установленных изготовителем транспортного средства.

7. Транспортное средство, требования к которому не соответствуют любому из предъявляемых требований пунктов 1 - 6 раздела III настоящего документа, не может допускаться к выполнению перевозок пассажиров без устранения выявленных несоответствий и повторного контроля вышеуказанных требований.

IV. ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА И НАДЕЖНОСТЬ РАБОТЫ ВОДИТЕЛЕЙ

1. В целях обеспечения безопасности перевозок пассажиров, требования к подготовке водителей должны предусматривать:

- теоретические занятия по управлению транспортным средством в горных условиях в конкретной местности;
- особенности движения транспортных средств при различных погодных условиях, характерных для горной местности в зимнее время года;
- особенности движения транспортных средств в плотном транспортном потоке и при встречном разъезде на опасных участках маршрутов (с учетом встречного движения автобусов и грузовых автомобилей на поворотах малого радиуса);
- психологическая подготовка водителей для работы на маршрутах в горной местности;
- особенности поведения водителя в критических ситуациях и при неисправности транспортного средства;
- стажировка на маршрутах в горной местности в объеме не менее 45ч;

2. Организация перевозок по автобусным маршрутам в горной местности.

2.1 Владельцы автобусов, осуществляющие перевозки пассажиров на маршрутах в горной местности, должны иметь подробную карту-схему каждого маршрута (маршрутов) с указанием опасных участков в масштабе, достаточном для детального изучения условий движения.

2.2 Схема должна быть доступна для изучения всеми водителями и иными работниками (иметь печатный (настенный) и компьютерный вариант исполнения). К схеме должно быть приложены рекомендации для водителей по обеспечению безопасного проезда этих участков.

На основе указанных материалов оформляются памятки водителю, содержащие уменьшенную копию такой схемы с краткими рекомендациями (предупреждениями) для водителей.

Необходимые данные о параметрах дороги и опасных участках для разработки схемы предоставляются дорожными и иными организациями, в ведении которых находятся соответствующие участки дорог.

Схемы используются при проведении инструктажей и иных занятий с водителями.

2.3 При разработке графиков работы водителей, расписаний и графиков движения автобусов в горной местности должно быть обеспечено соблюдение нормативов рабочего времени и времени отдыха водителей с учетом требований Положения об обеспечении безопасности перевозок

пассажирами автобусами, утвержденного приказом Минтранса Российской Федерации от 8 января 1997 года № 2. В задании водителю следует указать продолжительность непосредственного управления автобусом в течение периода ежедневной работы (смены) (не должна превышать 8 часов), продолжительность непрерывного управления автобусом (не должна превышать 2 часов), продолжительность остановок для кратковременного отдыха.

2.4 Продолжительность подготовительно-заключительного времени и иных операций, входящих в продолжительность рабочего времени водителя, определяются на основе анализа фактических временных затрат на их выполнение, после чего документально закрепляются в установленном порядке.

2.5 Нормирование скоростей движения автобусов на маршрутах в горной местности производится на основании хронометража пробных рейсов при различных погодных условиях. По результатам тестовых соревнований и дополнительных тестовых испытаний производится уточнение и корректировка нормативов установленных по данным пробных рейсов.

2.6 Перевозка пассажиров на маршрутах в горной местности допускается только по количеству мест для сидения, установленных заводом-изготовителем.

2.7 Запрещается отклонение от заранее согласованных (утвержденных) маршрутов движения автобусов.

3. Прием водителей на работу и допуск их к осуществлению пассажирских перевозок.

3.1 Прием водителей на работу и допуск их к выполнению перевозок осуществляется в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации с учетом требований нормативных правовых документов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3.2 К перевозкам на маршрутах в горной местности допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы на автобусе не менее 3 лет. Рекомендуется привлекать к указанным перевозкам водителей не старше 60 лет, а впервые назначаемых на работу на маршрутах в горной местности - не старше 55 лет, не имеющих за последние 2 года систематических нарушений Правил дорожного движения, Правил перевозки пассажиров и багажа, грубых нарушений трудовой дисциплины, а также ДТП по вине водителя в течение последних 5 лет.

3.3 С целью проверки соответствия профессиональных и психофизиологических характеристик водителя поручаемой ему работе по безопасной перевозке пассажиров в условиях горной местности, перед приемом его на работу может быть проведено его предварительное психофизиологическое тестирование.

3.4 Психофизиологическое тестирование может быть проведено в соответствии с имеющимися методиками специалистами психофизиологами

в лечебно-профилактических учреждениях, имеющих лицензию на данный вид деятельности.

3.5 Для оценки профессиональных характеристик проводится проверка знаний Правил дорожного движения (дорожных знаков и указателей, текстовой части правил), обязанностей водителя перед выездом на линию и при работе на маршруте, особенностей управления транспортным средством в горных условиях, навыков вождения в сложных дорожных условиях.

Проверку осуществляет инженер по безопасности движения или водитель-наставник (водитель-инструктор, иное лицо, ответственное за организацию работ по безопасности движения в организации).

3.6 По результатам тестирования и проверки лицо их осуществившие составляет отзыв о наличии у кандидата необходимых знаний и навыков для безопасной перевозки пассажиров на маршрутах в горной местности. Результаты тестирования используются водителем-наставником при проведении дальнейшей стажировки.

3.7 Навыки вождения оцениваются путем стажировки в реальных условиях горной местности.

При стажировке проверяется качество выполнения основных приемов вождения, техника выполнения наиболее часто встречающихся маневров автомобиля, своевременность оценки дорожно-транспортных ситуаций, выполнение требований дорожных знаков и указателей, и т.д.

4. Подготовка водителей для работы на автобусных маршрутах в горной местности.

4.1 Водители, назначаемые на работу по перевозке пассажиров автобусами на маршрутах в горной местности должны пройти инструктажи и стажировку на этих маршрутах сроком не менее 6 дней.

При переводе с одного маршрута в горной местности на другой проводится стажировка водителей на новом маршруте в течение 1 - 2 дней; при переводе с одной марки автобуса на другую - в течение 3 - 4 дней.

4.2 Прохождение стажировки водителя необходимо удостоверить листом о прохождении стажировки и его допуске к работе на маршрутах в горной местности (при соблюдении всех требований к допуску). В листе о прохождении стажировки указывается фамилия, имя, отчество водителя, данные о прохождении стажировки с указанием марки автобуса, маршрутов, на которых осуществлена стажировка (начальный и конечный пункт маршрута), сроков ее проведения на каждом маршруте.

Лист о прохождении стажировки подписывается руководителем организации, осуществляющей перевозку (владельцем автобуса), водителем-наставником, под руководством которого была проведена стажировка, и заверяется печатью организации.

5. Организация контроля за состоянием и здоровьем водителей

автобусов.

5.1 Ежедневный и периодический контроль за состоянием и здоровьем водителей (предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр и периодическое медицинское освидетельствование) осуществляется в порядке, установленном действующими нормативными правовыми документами.

5.2 Предрейсовые, послерейсовые проводятся только медицинским персоналом, имеющим соответствующий сертификат, а организация лицензию.

5.3 Перед назначением водителей на работу на маршруты в горной местности рекомендуется организовать проверку состояния их здоровья в лечебно-профилактическом учреждении по месту их постоянной прописки с целью выявления присущих каждому водителю функциональных показателей. Полученные данные вносятся в личную медицинскую карту водителя или отражаются в специальном журнале учета данных медосмотров (на отдельном листе в произвольной форме). Эти данные служат эталоном при оценке индивидуальных функциональных показателей водителей, проходящих предрейсовый медосмотр.

При проведении предрейсового медосмотра выясняется также (путем опроса) длительность и условия отдыха (сна).

Учащение или урежение пульса более чем на 20 ударов в минуту от уровня, постоянного для обследуемого водителя, аритмия: повышение или снижение артериального давления (систолического и диастолического) более чем на 20 мм рт. ст. по отношению к установившейся у данного обследуемого его величине, наличие жалоб водителя на плохое самочувствие, недостаточный отдых перед выходом на работу (сон менее 7 часов) наряду с другими признаками нетрудоспособности могут являться основаниями для отстранения водителя от рейса.

5.4 Данные послерейсового медосмотра используются для контроля за изменением состояния здоровья водителей после работы, предупреждения чрезмерного утомления, разработки рекомендаций по применению рациональных режимов труда и отдыха.

Для оценки степени адаптации водителя к работе в условиях повышенной эмоциональной напряженности, а также в условиях пониженного давления, которыми характеризуется работа на маршрутах в горной местности, по истечении испытательного срока (стажировки) рекомендуется проводить анализ показателей состояния здоровья водителя, степени изменения их по отношению к показателям, зафиксированным при приеме на работу, а также динамики их изменения в указанный период времени.

5.5 Рекомендуется установить порядок, при котором лицо, проводящее ежедневные медицинские осмотры (предрейсовые, послерейсовые), по окончании срока стажировки водителей готовит и

передает руководителю организации, нанявшей водителя, краткое заключение о результатах ежедневных осмотров, в котором, в случае сомнения в состоянии здоровья водителя направляет его на обследование в лечебно-профилактическое учреждение или внеочередное медицинское освидетельствование или дает предложение о возможности использования водителя для перевозок пассажиров в горной местности.

V. СОДЕРЖАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В ГОРНОЙ МЕСТНОСТИ

1. Работы по содержанию автомобильных дорог включают в себя работы по поддержанию надлежащего транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, оценке их технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

2. Работы по содержанию выполняют на основе нормативов, ведомостей дефектов и смет.

3. Состав работ по содержанию дорог:

3.1 По полосе отвода, земляному полотну и водоотводу:

- поддержание полосы отвода в чистоте;
- исправление размывов, разрушенных, пучинистых и оползневых участков земляного полотна, защитных и укрепительных устройств, подводящих и отводящих русел у мостов и труб;
- комплекс мероприятий по предупреждению горно-обвальных и лавинных явлений;
- профилактическая очистка горных склонов и откосов скальных выемок от слабоустойчивых элементов горных пород;
- предупредительное искусственное обрушение скальных массивов или крупных скальных глыб;
- ликвидация последствий горных обвалов;
- исправление системы водоотвода, устройство и восстановление дренажей, систематическое поддержание их в работоспособном состоянии;
- укрепление обочин асфальтобетоном на кривых малого радиуса в горной местности; подсыпка, срезка и планировка неукрепленных обочин, устранение мелких деформаций и повреждений на укрепленных обочинах;
- планировка откосов насыпей и выемок (с добавлением при необходимости грунта) с засевом травой и добавлением растительного грунта и проведением необходимых агротехнических мероприятий по созданию устойчивого дернового покрова;
- скашивание травы, уничтожение сорняков, ликвидация мелкоколесья

и кустарника на обочинах, откосах, бермах и в полосе отвода, уборка или уничтожение порубочных остатков;

- расчистка обвалов, оползней, селевых выносов, осыпей и камнепадов;
- ликвидация съездов в неустановленных местах.

3.2 По дорожным одеждам:

- ликвидация колеи, восстановление изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий и укладка их вновь на отдельных небольших по протяженности (до 20м) участках дороги;
- устранение мелких деформаций и повреждений (заделка выбоин, просадок, колеи и др.), исправление кромок (бордюров) на всех типах покрытий, заливка трещин на асфальтобетонных покрытиях, восстановление и заполнение швов в цементобетонных покрытиях;
- замена, подъемка или выравнивание отдельных плит цементобетонных покрытий, защита цементобетонных покрытий от поверхностных разрушений;
- устройство защитных слоев из эмульсионно-минеральных смесей на участках шелушения и выкрашивания асфальтобетонных и цементобетонных покрытий;
- восстановление и устройство вновь бордюров и укрепительных полос по краям капитальных и облегченных дорожных одежд;
- восстановление профиля щебеночных и гравийных покрытий;
- очистка дорожных покрытий от мусора, пыли и грязи, устранение скользкости, вызванной выпотеванием битума, уборка посторонних предметов;
- уход за пучинистыми участками дорог, открытие и закрытие воздушных воронок.

3.3 По обустройству дорог, организации и обеспечению безопасности движения:

- замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков (включая знаки индивидуального проектирования);
- замена недостающих ограждений и направляющих устройств;
- установка дорожных знаков со светодиодами, реверсивных светофоров, многопозиционных дорожных знаков и указателей на наиболее опасных участках автомобильных дорог;
- устройство дорожной разметки;
- окраска обстановки и элементов обустройства дорог, содержание их в чистоте и порядке;

- содержание в чистоте и порядке автобусных остановок, площадок отдыха и элементов их обустройства и т.п.; исправление отдельных повреждений элементов архитектурно-художественного оформления дорог, надлежащий уход за этими элементами;
- уход за дорожным освещением, аварийно-вызывной и технологической связью;
- восстановление искусственного освещения;
- уход, восстановление отсутствующих и замена поврежденных дорожных зеркал.

3.4 Прочие работы по содержанию:

- оценка качества содержания дорог и дорожных сооружений;
- охрана дорожных сооружений (мосты, тоннели), сторожевая и пожарная охрана;
- диагностика и оценка состояния автомобильных дорог;

4. Мероприятия по содержанию дорожного полотна и водоотвода включают в себя инженерно-технические работы по поддержанию их в работоспособном состоянии, исправлению отдельных небольших повреждений и деформаций. Выполнение этих работ способствует обеспечению требуемой прочности и устойчивости дорожного полотна, позволяет замедлить процесс ухудшения транспортно-эксплуатационных показателей дороги в межремонтный период.

Работы по содержанию выполняют на основе обследований с составлением ведомости дефектов и смет по отдельным конструктивным элементам: откосам, обочинам, системе водоотвода.

5. Обеспечение безопасности движения на скользких участках дорог и в зимний период.

5.1 От снега должно быть очищено покрытие проезжей части на всю ширину, а также обочины и земляное полотно по всей его ширине, между бровками, включая водоотводные лотки.

Очистка дорог от снега должна начинаться одновременно с началом снегопада или метели с учетом регламентных профилактических работ (предварительная обработка проезжей части антигололедными реагентами), а проведение мероприятий по ликвидации зимней скользкости - с момента ее возникновения.

Снегоуборочные работы на остановочных пунктах автобусов проводятся сразу-после окончания очистки проезжей части дороги, при этом не допускается складирование и вынос снега на проезжую часть.

5.2 Для обеспечения видимости на серпантинах необходима уборка снега с участков между проезжими частями, по центру кривой (внутри

«петли»). При этом складирование снега на проезжей части или обочинах недопустимо.

5.3 Защита дорог от снежных заносов осуществляется снегозащитными средствами, размещенными на прилегающих к дороге землях с наветренной стороны от занесенного участка.

5.4 Для предупреждения участников движения о скользком покрытии необходимо устанавливать временные знаки «Скользкая дорога» и оповещать участников движения о состоянии покрытия специальными световыми табло с надписью «Осторожно! Гололед!».

5.5 Для предупреждения образования наледей применяют различные инженерные мероприятия, которые выбирают с учетом характера и причин образования наледей, рельефа и грунтово-геологических особенностей местности, интенсивности движения по дороге и других факторов.