



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АВТОНОМНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«РОССИЙСКИЙ ДОРОЖНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ»
(ФАУ «РОСДОРНИИ»)**

**ИЗМЕНЕНИЯ В НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИХ
ДОКУМЕНТАХ В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ЗА 2025 ГОД**

ИНФОРМАЦИОННЫЙ СБОРНИК



Москва 2026

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АВТОНОМНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«РОССИЙСКИЙ ДОРОЖНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ»
(ФАУ «РОСДОРНИИ»)**

**ИЗМЕНЕНИЯ В НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИХ
ДОКУМЕНТАХ В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА 2025 ГОД**

ИНФОРМАЦИОННЫЙ СБОРНИК

Москва 2026

ИЗМЕНЕНИЯ В НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДОКУМЕНТАХ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ЗА 2025 ГОД

Информационный сборник

Под общей редакцией
д-ра техн. наук Домницкого А.А.

Авторы:

канд. техн. наук Дмитренко Е.А., канд. техн. наук Полякова С.В.,
канд. техн. наук Сычев П.А., инженер Болячевец И.А.

Создатели оригинал-макета и технические редакторы:

Рубинская Н.Н., Переяслова А.А., Громова В.Е.

В информационном сборнике представлены краткие справочные материалы в текстовой форме по каждому из утвержденных стандартов за 2025 год в сфере дорожной деятельности и представлена справочная информация о датах утверждения и введения в действие, области применения, основных положениях стандарта, изменениях по отношению к предыдущим документам, а также о предусмотренных стандартом нововведениях.

Материалы сборника предназначены для органов управления дорожным хозяйством, проектных, научно-исследовательских и дорожно-строительных организаций, дорожных администраций субъектов Российской Федерации, инженерно-технических и научных работников, осуществляющих свою деятельность в области проектирования, строительства, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений на них, а также для преподавателей, студентов, магистров и аспирантов, задействованных в процессе профессиональной подготовки в области дорожного хозяйства.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
Глава 1. Система технического регулирования в сфере дорожной деятельности.....	7
Глава 2. Краткая характеристика утвержденных межгосударственных, национальных и предварительных национальных стандартов в 2025 году.....	10
2.1. Межгосударственные стандарты (ГОСТ).....	15
2.2. Национальные стандарты (ГОСТ Р)	73
2.3. Предварительные национальные стандарты (ПНСТ)	96
Библиография	111

Введение

ФАУ «РОСДОРНИИ» принимает активное участие в формировании единой научно-технической политики в дорожной деятельности, в том числе по повышению качества разработки нормативно-технических документов дорожного хозяйства.

Необходимость разработки новых документов по стандартизации в сфере дорожного хозяйства обусловлена отсутствием нормативных требований к отдельным объектам или аспектам стандартизации, которые должны быть установлены и обязательны к применению и исполнению, или их применение и исполнение осуществляется на добровольной основе, а также в целях добровольного подтверждения соответствия.

Основным документом планирования работ по стандартизации в дорожном хозяйстве является Программа национальной стандартизации на 2025 год (ПНС-2025), утвержденная приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31.10.2024 № 2596 (далее – Программа).

Разработка нормативных документов в рамках указанной Программы обеспечивает приведение нормативной базы Российской Федерации в области дорожного хозяйства в соответствие с передовыми стандартами и наилучшими доступными практиками в части: повышения долговечности автомобильных дорог; повышения уровня безопасности автомобильных дорог; обеспечения экологической безопасности автомобильных дорог; оптимизации стоимости автомобильных дорог в рамках жизненного цикла.

Информационный сборник об изменениях в нормативно-технических документах в сфере дорожного хозяйства направлен на оказание методологической и консультативной помощи ответственным исполнителям (органам и организациям) субъектов Российской Федерации по вопросам реализации мероприятий при приведении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и дорожной сети городских агломераций в нормативное техническое состояние.

Анализ полученной информации показал, что всего за период с 2020 по 2025 годы введено в действие **336** новых нормативно-технических документов, соответствующих требованиям ТР ТС 014/2011, в том числе, **48** межгосударственных стандартов (ГОСТ), **239** национальных стандартов Российской Федерации (ГОСТ Р), **47** предварительных национальных стандартов (ПНСТ) и **1** техническая спецификация.

На рисунке 1 приведена количественная диаграмма новых нормативно-технических документов, а также общий перечень введенных в действие новых нормативно-технических документов, соответствующих требованиям ТР ТС 014/2011 за 2020-2025 годы.

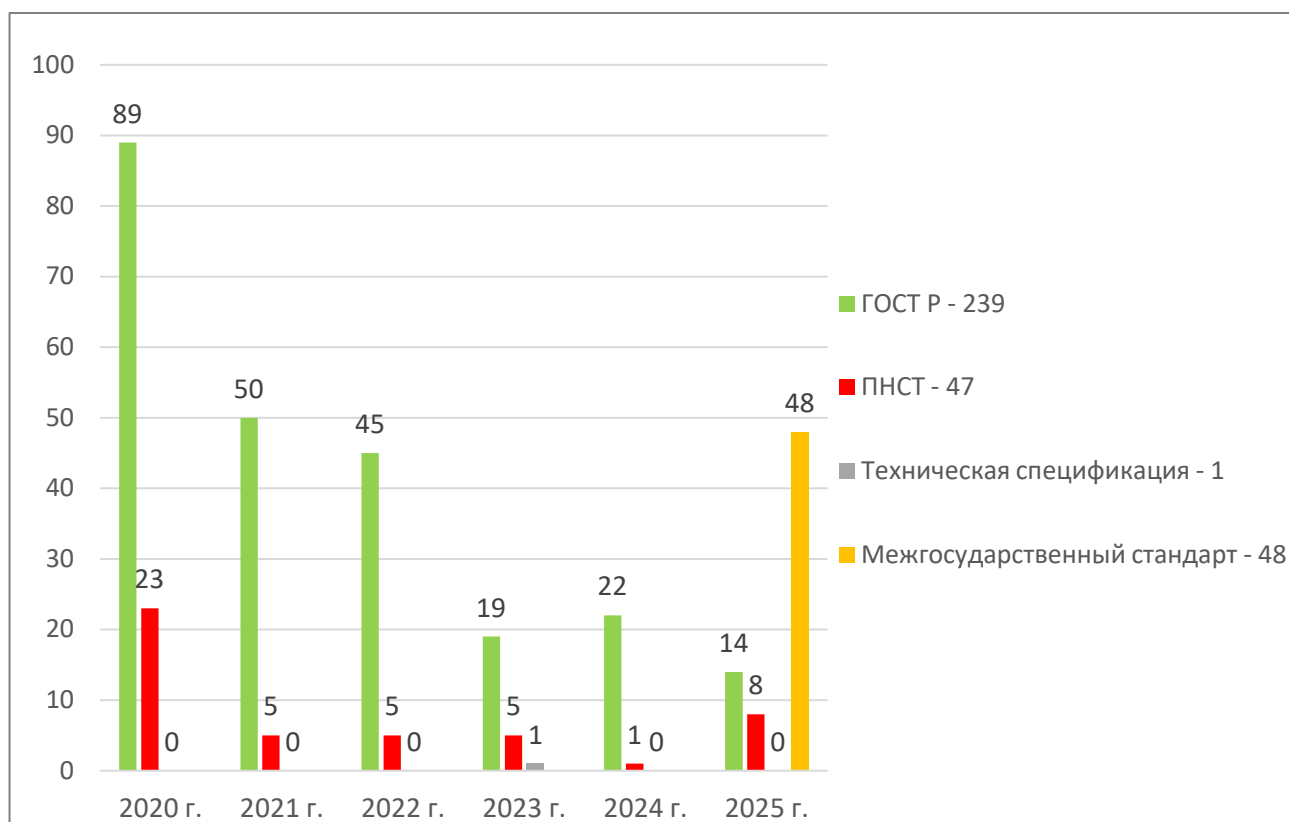


Рисунок 1. Нормативно-технические документы, введенные в действие за 2020-2025 годы

Глава 1. Система технического регулирования в сфере дорожной деятельности

На территории Российской Федерации техническое регулирование осуществляется в соответствии с требованиями Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании», Федерального закона от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и Федерального закона от 03.10.2014 № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (далее – Договор о ЕЭС).

Следует отметить, что в соответствии с частью 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации установлено главенство правил международного договора над национальным законодательством.

В соответствии со статьей 51 Договора о ЕЭС, техническое регулирование в рамках Союза осуществляется в соответствии со следующими принципами:

- установление единых обязательных требований в технических регламентах Союза;
- применение и исполнение технических регламентов Союза в государствах-членах без изъятий;
- единство применения требований технических регламентов Союза независимо от видов и (или) особенностей сделок;
- недопущение установления избыточных барьеров для ведения предпринимательской деятельности.

Частью 3 статьи 53 Договора о ЕЭС установлено, что со дня вступления в силу технического регламента Союза на территориях государств-членов соответствующие обязательные требования к продукции или к продукции и связанным с требованиями к продукции процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, установленные законодательством государств-членов или актами Комиссии, действуют только в части, определенной переходными положениями, и с даты завершения действия переходных положений, определенных техническим регламентом Союза и (или) актом Комиссии, не применяются для выпуска продукции в обращение, оценки соответствия объектов технического регулирования, государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов Союза.

В связи с вступлением в полную силу с 1 сентября 2016 года технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (далее – ТР ТС 014/2011) произошло разделение сфер технического регулирования и автомобильные дороги общего пользования, за исключением улиц населенных пунктов, попадают в сферу технического регулирования ТР ТС 014/2011, а автомобильные дороги не общего пользования и улицы населенных пунктов в сферу технического регулирования Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

В связи с чем, каждый из вышеуказанных технических регламентов распространяет свое действие на определенный сектор дорожной деятельности путем использования отдельных перечней нормативно-технических документов

(являющихся доказательной базой соответствующего технического регламента) в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований каждого в отдельности технического регламента.

Требования ТР ТС 014/2011 не распространяются на автомобильные дороги, не относящиеся к автомобильным дорогам общего пользования, такие как автомобильные дороги промышленных, строительных, лесных и иных производственных предприятий, дороги, предназначенные для временного использования, дороги, расположенные в специальных зонах отчуждения и сооружаемые для нужд обороны или исключительно в спортивных целях.

Кроме того, согласно пункту 5 статьи 1 ТР ТС 014/2011 технические требования настоящего технического регламента при проектировании (включая изыскания), строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и эксплуатации также не распространяются на улицы населенных пунктов.

Объектами технического регулирования ТР ТС 014/2011 являются вновь строящиеся, реконструируемые, капитально ремонтируемые и эксплуатируемые автомобильные дороги общего пользования и дорожные сооружения на них, включая элементы обустройства (для объектов дорожного и придорожного сервиса регулируется только их расположение), а также связанные с ними процессы проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации автомобильных дорог и дорожных сооружений и применяемые дорожно-строительные материалы и изделия.

Дорожно-строительные материалы и изделия, включенные в соответствующий перечень технического регламента, попадают в сферу технического регулирования ТР ТС 014/2011, в связи с чем перед выпуском в обращение на рынке на них должна быть оформлена декларация о соответствии или получен сертификат соответствия, которые подтверждают соответствие дорожно-строительных материалов и изделий требованиям безопасности технического регламента «Безопасность автомобильных дорог».

Для организации процедуры подтверждения соответствия решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 18 сентября 2012 г. № 159 утверждены:

- перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований ТР ТС 014/2011;
- перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований ТР ТС 014/2011 и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования.

При этом необходимо отметить, что несмотря на проведенную работу по пересмотру действующих и разработку новых межгосударственных стандартов (разработан и утвержден 171 стандарт, являющийся доказательной базой ТР ТС 014/2011), перечни Межгосударственных стандартов в настоящее время не охватывают весь спектр проблемных вопросов в сфере дорожного хозяйства, а действующая нормативная база содержит ряд устаревших требований, не позволяющих применять современные технологии и материалы.

Вместе с тем частью 4 приложения № 9 к Договору о ЕЭС установлено, что в случае неприменения стандартов, включенных в перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Союза, оценка соответствия осуществляется на основе анализа рисков.

Также, необходимо отметить, что в настоящее время в сфере дорожного хозяйства в соответствии со статьей 14 Федерального закона № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» существуют документы по стандартизации, к которым относятся документы национальной системы стандартизации (национальный стандарт Российской Федерации, основополагающий национальный стандарт Российской Федерации, предварительный национальный стандарт Российской Федерации, правила стандартизации, рекомендации по стандартизации, информационно-технические справочники), общероссийские классификаторы, стандарты организаций, в том числе технические условия, своды правил, документы по стандартизации, которые устанавливают обязательные требования в отношении объектов стандартизации, предусмотренных статьей 6 Федерального закона № 162-ФЗ, технические спецификации (отчеты).

Глава 2. Краткая характеристика утвержденных межгосударственных, национальных и предварительных национальных стандартов в 2025 году

По состоянию на 31.12.2025 за 2025 год подготовлена информация по 70 утвержденным Росстандартом стандартам, в том числе, 48 межгосударственным стандартам (ГОСТ), 14 национальным стандартам (ГОСТ Р), 8 предварительным национальным стандартам Российской Федерации (ПНСТ):

1) Изменение № 2 к ГОСТ 32703-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Технические требования».

2) Изменение № 1 к ГОСТ 33029-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение гранулометрического состава».

3) Изменение № 1 к ГОСТ 33053-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение содержания зерен пластинчатой (лещадной) и игловатой формы».

4) Изменение № 1 к «ГОСТ 33051-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение содержания дробленых зерен в гравии и щебне из гравия».

5) Изменение № 1 к ГОСТ 33024-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение сопротивления истираемости по показателю микро-Деваль».

6) Изменение № 1 к ГОСТ 33047-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение насыпной плотности и пустотности».

7) Изменение № 1 к ГОСТ 33028-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение влажности».

8) Изменение № 1 к ГОСТ 33057-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение средней и истинной плотности, пористости и водопоглощения».

9) Изменение № 1 к ГОСТ 33109-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение морозостойкости».

10) Изменение № 1 к ГОСТ 33030-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение дробимости».

11) Изменение № 1 к ГОСТ 33049-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение сопротивления дроблению и износу».

12) Изменение № 1 к ГОСТ 33054-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение содержания зерен слабых пород в щебне (гравии)».

13) Изменение № 1 к ГОСТ 33055-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение содержания пылевидных и глинистых частиц».

14) Изменение № 1 к ГОСТ 33026-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение содержания глины в комках».

15) Изменение № 1 к ГОСТ 33031-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение минералого-петрографического состава».

16) Изменение № 1 к ГОСТ 33052-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение эквивалента песка».

17) Изменение № 1 к ГОСТ 33046-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение наличия органических примесей в гравии и щебне из гравия».

18) Изменение № 1 к ГОСТ 33056-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение устойчивости структуры зерен щебня (гравия) против распадов».

19) Изменение № 1 к ГОСТ 33050-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение реакционной способности горной породы и щебня (гравия)».

20) Изменение № 1 к ГОСТ 33048-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Отбор проб».

21) Изменение № 1 к ГОСТ 32816-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение сопротивления истираемости по показателю микро-Деваль».

22) Изменение № 1 к ГОСТ 32815-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение средней плотности и водопоглощения».

23) Изменение № 1 к ГОСТ 32817-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение дробимости».

24) Изменение № 1 к ГОСТ 32818-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение влажности».

25) Изменение № 1 к ГОСТ 32819-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение сопротивления дроблению и износу».

26) Изменение № 1 к ГОСТ 32820-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение активности шлаков».

27) Изменение № 1 к ГОСТ 32821-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение истинной плотности и пористости».

28) Изменение № 1 к ГОСТ 32822-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение насыпной плотности и пустотности».

29) Изменение № 1 к ГОСТ 32823-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок шлаковый. Определение содержания глинистых частиц (метод набухания)».

30) Изменение № 2 к ГОСТ 32826-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Технические требования».

31) Изменение № 1 к ГОСТ 32858-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение устойчивости структуры зерен шлакового щебня против распадов».

32) Изменение № 1 к ГОСТ 32859-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение содержания пылевидных и глинистых частиц».

33) Изменение № 1 к ГОСТ 32860-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение гранулометрического состава».

34) Изменение № 1 к ГОСТ 32861-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение содержания слабых зерен и примесей металла».

35) Изменение № 1 к ГОСТ 32862-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Отбор проб».

36) Изменение № 1 к ГОСТ 32863-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение морозостойкости».

37) Изменение № 1 к ГОСТ 32864-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение содержания зерен пластинчатой (лещадной) и игловатой формы».

38) Изменение № 1 к ГОСТ 32730-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок дробленый. Технические требования».

39) Изменение № 1 к ГОСТ 32722-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение истинной плотности».

40) Изменение № 1 к ГОСТ 32708-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение содержания глинистых частиц методом набухания».

41) Изменение № 1 к ГОСТ 32721-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение насыпной плотности и пустотности».

42) Изменение № 1 к ГОСТ 32723-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение минералого-петрографического состава».

43) Изменение № 1 к ГОСТ 32725-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение содержания пылевидных и глинистых частиц».

44) Изменение № 1 к ГОСТ 32726-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение содержания глины в комках».

45) Изменение № 1 к ГОСТ 32727-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение гранулометрического (зернового) состава и модуля крупности».

46) Изменение № 1 к ГОСТ 32768-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение влажности».

47) Изменение № 1 к ГОСТ 32824-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный. Технические требования».

48) Изменение № 1 к ГОСТ 32724-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение наличия органических примесей».

49) ГОСТ Р 71999-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Линии связи. Требования к размещению».

50) ГОСТ Р 72000-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Фибробетон сверхпрочный со стальной фиброй для мостовых конструкций. Технические условия».

51) ГОСТ Р 72001-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы геосинтетические. Общие технические требования».

52) ГОСТ Р 58400.3-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы вяжущие нефтяные битумные. Порядок определения марки».

53) Изменение № 1 к ГОСТ Р 59171-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Блоки полистирольные вспененные (ППС блоки). Технические условия».

54) Изменение №1 к ГОСТ Р 59697-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Блоки из полистирольных вспененных экструзивных изделий (XPS-блоки). Общие технические условия».

55) ГОСТ Р 72245-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Ворота габаритные. Общие требования».

56) ГОСТ Р 72246-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы вяжущие нефтяные битумные. Метод визуализации дисперсии полимера при помощи флуоресцентной микроскопии».

57) ГОСТ Р 52056-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Вяжущие полимерно-битумные дорожные на основе блоксополимеров типа стирол-бутадиен-стирол. Технические условия».

58) ГОСТ Р 72081-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Вяжущие полимерно-битумные дорожные на основе блоксополимеров типа стирол-бутадиен-стирол. Метод определения эластичности».

59) ГОСТ Р 72315-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы геосинтетические для дренирования. Общие технические условия».

60) ГОСТ Р 72316-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Земляное полотно. Георадиолокационные методы обследования».

61) ГОСТ Р 72306-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Направляющие и ограничители перемещений пролетных строений мостовых сооружений. Общие технические требования».

62) ГОСТ Р 72307 «Дороги автомобильные общего пользования. Пары скольжения опорных частей для мостовых сооружений. Методы определения физических параметров».

63) ПНСТ 821-2024 «Интеллектуальные транспортные системы. Динамическая цифровая карта дорожного движения. Требования к точности данных по ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств на аварийно-опасных участках».

64) ПНСТ 822-2024 «Интеллектуальные транспортные системы. Динамическая цифровая карта дорожного движения. Требования к обеспечению ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств на аварийно-опасных участках».

65) ПНСТ 997-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Регламенты технологические. Содержание, правила разработки и утверждения».

66) ПНСТ 1003-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы золошлаковые. Классификация».

67) ПНСТ 1006-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Жесткие дорожные одежды. Правила проектирования».

68) ПНСТ 1011-2025 «Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Требования к эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств категорий М2 и М3, используемых для межрегиональных, межмуниципальных, муниципальных регулярных пассажирских перевозок».

69) ПНСТ 1012-2025 «Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Требования к дорожно-транспортной инфраструктуре улично-дорожной сети для организации маршрута межрегиональных, межмуниципальных, муниципальных регулярных пассажирских перевозок с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств категорий М2 и М3».

70) ПНСТ 1037-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Мостовые сооружения. Методы испытания стальных элементов и листового металлопроката».

По каждому стандарту представлена краткая справочная характеристика в текстовой форме в части области применения, основных положений стандарта, изменений по отношению к предыдущим документам, а также предусмотренных стандартом нововведений.

2.1. Межгосударственные стандарты (ГОСТ)

1) Изменение № 2 к ГОСТ 32703-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Технические требования».

Изменение № 2 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 143-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32703 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 32703 щебень и гравий разделяются на основные (стандартные) фракции, широкие фракции и смеси фракций, что является классификационными признаками. В связи с этим целесообразно раздел 4 «Основные параметры и размеры» переработать в раздел «Классификация»;

- необходимо расширить количество нормируемых фракций щебня и гравия в ГОСТ 32703, что связано с возможностью изготовления данных фракций при производстве щебня и гравия, а также предоставления возможности применения любой фракции каменного материала при строительстве автомобильных дорог без ограничения. Отсутствие неучтенных фракций в действующей редакции стандарта ограничивает возможность их выбора и широкого применения стандарта;

- в существующей редакции ГОСТ 32703 отсутствуют требования к щебню, применяемому для устройства оснований по способу заклинки, что исключает возможность его применения в данных видах работ. Требования к щебню, применяемому для устройства оснований по способу заклинки, приведены в ГОСТ 25607. Однако данный документ не входит в перечень стандартов, обеспечивающих соблюдение требований ТР ТС 014/2011. В связи с этим, целесообразно включить требования к щебню, применяемому для устройства оснований по способу заклинки, в ГОСТ 32703.

В раздел 4 в части требований к размеру фракций щебня и гравия, в группе широких фракций указаны фракции, ранее не нормируемые для данной группы, а также перечислены фракции, относящиеся к группе смеси фракций щебня и гравия.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32703 внесены требования к щебню, применяемому для устройства оснований по способу заклинки.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

2) Изменение № 1 к ГОСТ 33029-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение гранулометрического состава».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 144-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33029-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33029-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33029-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в п. 8.2 не указано, что перед рассевом единичной пробы материал необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в ГОСТ 33029-2014 в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки данных проб;

- в разделе 8 и 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 10 некорректно указано с какой точностью рассчитывают результат испытания.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33029-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 8.2 внесено уточнение о необходимости высушивания в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы перед рассевом.

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальным значениям требуемой массы.

В разделе 8 и 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 10 указано, что результат испытания рассчитывается до первого знака после запятой.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

3) Изменение № 1 к ГОСТ 33053-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение содержания зерен пластинчатой (лещадной) и игловатой формы».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 145-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33053-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33053-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33053-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в ГОСТ 33053-2014 в соответствии с п. 7.2.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 33029-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 7.2.2 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим считаем целесообразным проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 33053-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы щебня (гравия) готовят мерную пробу, рассеиванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в ГОСТ 33053-2014 в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки мерных проб;

- в ГОСТ 33053-2014 в разделе 7 и 8 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в ГОСТ 33053-2014 разделе 9 расхождение результатов двух параллельных испытаний не должно превышать 1 %, в противном случае испытание необходимо повторить. Выявлено, что при испытании фракций небольшого размера в большинстве случаев расхождение результатов двух параллельных испытаний превышает 1 %;

- в ГОСТ 33053-2014 в разделе 9 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений».

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33053-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В раздел 7 п. 7.2.2 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 7.2.2 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без деления на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание щебня проводят на стандартных фракциях».

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальной требуемой массе мерной пробы.

В разделе 7 и 8 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В п. 9.1 уточнены требования к расчету результата испытания.

В п. 9.1 указано, что расхождение результатов двух параллельных определений не должно превышать 3 %.

В п. 9.1 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

4) Изменение № 1 к «ГОСТ 33051-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение содержания дробленых зерен в гравии и щебне из гравия».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 146-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33051-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33051-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33051-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в разделе 4 приведено оборудование для определения содержания глины в комках, где указана «лупа минералогическая по ГОСТ 25706». В ГОСТ 25706 лупа минералогическая отсутствует. В соответствии с ГОСТ 25706 необходимо применять лупу зерновую или просмотровую;

- в п. 8.2 не указано, что перед рассевом единичной пробы, материал необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в соответствии с п. 8.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 33029-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 8.2 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим считаем целесообразным проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 33051-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы щебня (гравия) готовят мерную пробу, рассеиванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки мерных проб;

- в п. 9.1 предусмотрено применение минералогической лупы, в связи с исключением данного оборудования в новой редакции необходимо предусмотреть применение лупы зерновой или просмотровой;

- в разделе 8 и 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 10 некорректно указаны требования к расчету результата испытания.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33051-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В разделе 4 исключено четвертое перечисление «- лупа минералогическая по ГОСТ 25706» и взамен привести «- лупа зерновая или просмотровая по ГОСТ 25706».

В раздел п. 8.2 внесено уточнение о необходимости высушивания в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы перед рассевом.

В раздел 8 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d , в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 8.2 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без деления на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание щебня проводят на стандартных фракциях».

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальной требуемой массе мерной пробы.

В разделе 8 и 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В п. 10.1 уточнены требования к расчету результата испытания.

В п. 10.1 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

5) Изменение № 1 к ГОСТ 33024-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение сопротивления истираемости по показателю микро-Деваль».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 147-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33024-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33024-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33024-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в ГОСТ 33024-2014 приведены требования к испытанию альтернативных фракций щебня, где наибольшая по крупности зерен фракция от 11,2 до 16 мм, в соответствии с действующими нормативными документами в асфальтобетонах, для верхнего слоя покрытия применяется щебень с крупностью зерен до 22,4 мм. Показатель, определяемый в соответствии с ГОСТ 33024-2014, направлен на определение степени истирания зерен щебня, применяемого в асфальтобетонных смесях для устройства верхнего слоя покрытия, следовательно, необходимо расширить количество альтернативных фракций щебня до крупности 22,4 мм;

- в п. 9.1 для испытания фракции от 10 до 14 мм некорректно указана общая масса применяемых стальных шаров и мерной пробы щебня. В разделе 9 п. 9.1 необходимо указать корректную массу партии стальных шаров, применяемую для испытания щебня и гравия фракции от 10 до 14 мм, которая должна составлять (5000 ± 5) г;

- в разделе 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 10 некорректно указаны требования к расчету результата испытания. Словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений».

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33024-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

Приложение А таблицы А.1 дополнено альтернативной фракцией от 16 до 22,4 мм.

В разделе 9 п. 9.1 указана корректная масса партии стальных шаров, применяемая для испытания щебня и гравия фракции от 10 до 14 мм, которая должна составлять (5000 ± 5) г.

В разделе 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 10 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 10 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

б) Изменение № 1 к ГОСТ 33047-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение насыпной плотности и пустотности».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 148-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33047-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33047-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33047-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в таблице 1 объем цилиндрических сосудов указан в литрах, однако, в соответствии с системой СИ объем необходимо обозначать в м³, для удобства применения следует перейти от м³ в дм³;

- в п. 7.2.2 не указано, что при подготовке к испытанию единичную пробу щебня необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в разделе 7 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 7 п. 7.4 некорректно указаны требования к расчету результата испытания.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33047-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В таблице 1 объем цилиндрических сосудов указан в дм³.

В п.п. 7.2.2 внесено уточнение о необходимости высушивания в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы.

В разделе 7 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 7 п. 7.4 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 7 п. 7.4 словосочетание «трех параллельных испытаний» заменено на «трех параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

7) Изменение № 1 к ГОСТ 33028-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение влажности».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 149-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33028-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33028-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33028-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в разделе 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов.

- в разделе 10 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений».

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33028-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В разделе 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 10 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 10 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

8) Изменение № 1 к ГОСТ 33057-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение средней и истинной плотности, пористости и водопоглощения».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 150-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33057-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33057-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33057-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в ГОСТ 33057-2014 в соответствии с п.п. 7.2.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек по ГОСТ 33029-2014, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен стандартных фракций, и каждую испытывают отдельно. При определении данного показателя нет необходимости производить разделение на фракции, так как необходимо определить среднюю плотность непосредственно всей пробы, независимо от размера зерен, однако необходимо исключить зерна размером менее 4 мм. Данный подход также применяется при определении насыпной плотности по ГОСТ 33047-2014;

- в ГОСТ 33057-2014 при определении средней плотности мерную пробу щебня (гравия) помещают в сетчатую (перфорированную) корзину, переносят в емкость с водой на 24 часа. При таком процессе корзина будет занята в течение всех 24 часов, что ограничивает ее применение для испытания других проб и возникает необходимость в приобретении дополнительных сетчатых (перфорированных) корзин. Для более рационального использования применяемого оборудования необходимо предусмотреть выдерживание мерной пробы щебня (гравия) в воде в течение 24 часов без сетчатой (перфорированной) корзины;

- в разделах 7 и 8 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 10 некорректно указаны требования к расчету результата испытания.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33057-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 7.2.2 указано, что для подготовки к испытанию единичную пробу щебня (гравия) промывают под струей воды на сите с размером ячеек 4 мм.

Откорректирован п. 7.3.

В п. 7.4 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделах 7 и 8 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 10 уточнены требования к расчету результата испытания.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

9) Изменение № 1 к ГОСТ 33109-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение морозостойкости».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 151-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33109-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33109-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные

лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33109-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в п. 7.2.2 не указано, что перед рассевом единичной пробы, материал необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в соответствии с п. 7.2.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 33029-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 7.2.2 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим является целесообразным проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 33109-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы щебня (гравия) готовят мерную пробу, рассеванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки мерных проб;

- в разделе 7 и 8 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов.

- в разделе 9 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений».

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33109-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 7.2.2 внесено уточнение о высушивании в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы перед рассевом.

В п. 7.2.2 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d , в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 7.2.2 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без разделения на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание щебня проводят на стандартных фракциях».

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальной требуемой массе мерной пробы.

В разделе 7 и 8 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 9 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 9 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

10) Изменение № 1 к ГОСТ 33030-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение дробимости».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 152-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33030-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33030-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33030-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в ГОСТ 33030-2014 в соответствии с п. 8.3 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 33029-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d. В п. 8.2 необходимо было внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером

более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим является целесообразным проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 33030-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы щебня (гравия) готовят мерную пробу, рассеиванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в ГОСТ 33030-2014 в разделе 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в ГОСТ 33030-2014 при просеивании мерной пробы после раздавливания в цилиндре через контрольное сито не предусмотрено применение защитного сита, что влияет на получение корректного результата испытания и может привести к повреждению контрольного сита;

- для получения более корректных результатов в разделе 9 ГОСТ 33030-2014 необходимо более подробно расписать проведение испытания щебня в водонасыщенном состоянии. Это позволит исключить разногласия при проведении испытания разными организациями и повысит сходимость и воспроизводимость получаемых результатов;

- в ГОСТ 33030-2014 в п. 10.1 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений»;

- в ГОСТ 33030-2014 в п. 10.2 некорректно указано с какой точностью рассчитывают результат испытания.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33030-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 8.3 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d , в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. П. 8.3 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без разделения на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание щебня проводят на стандартных фракциях».

В разделе 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания. В разделе 9 следует учесть применение защитного сита при просеивании мерной пробы после раздавливания в цилиндре.

В разделе 9 более подробно расписано проведение испытания щебня в водонасыщенном состоянии.

В разделе 10 уточнены требования к расчету результата испытания.

В п. 10.1 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

В п. 10.2 указано, что результат испытания рассчитывается до первого знака после запятой.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

11) Изменение № 1 к ГОСТ 33049-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение сопротивления дроблению и износу».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 153-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33049-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33049-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33049-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в ГОСТ 33049-2014 не указано, как должны проводиться испытания фракции щебня с зернами размером более 16 мм;

- соответствии с п. 9.5 после испытания в барабане мерную пробу щебня промывают через сита с размером ячеек 1,6 и 8 мм, удаляя частицы размером менее 1,6 мм. После испытания в барабане мерная проба щебня находится в сухом состоянии, последующее промывание на контрольном сите и дальнейшее высушивание мерной пробы в сушильном шкафу до постоянной массы значительно увеличивает время получения результата испытания. Целесообразно после испытания в барабане мерную пробу щебня просеять через сита с размером ячеек 1,6 и 8 мм, удаляя частицы размером менее 1,6 мм, что позволит существенно сократить время на проведения испытания;

- в разделе 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 10 некорректно указаны требования к расчету результата испытания. Словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений»;

- в ГОСТ 33049 приведены требования к испытанию альтернативных фракций щебня, где наибольшая по крупности зерен фракция от 11,2 до 16 мм. Показатель, определяемый в соответствии с ГОСТ 33049, направлен на определение степени дробления и износа зерен щебня при их работе в конструктивных слоях дорожной одежды, в связи с чем, необходимо расширить количество альтернативных фракций щебня до крупности 31,5 мм;

- в разделе «Ключевые слова» приведен термин «определение истираемости». Данный термин указан некорректно и требует редактирования.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33049-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 8.2 добавлено примечание о том, что щебень и гравий с зернами крупнее 31,5 мм предварительно дробят и испытывают зерна крупностью от 10 до 14 мм, либо фракцию размером в соответствии с приложением А.

В п. 9.5 указано, что мерную пробу после извлечения из барабана просеивают через сита с размером ячеек 1,6 и 8 мм, удаляя частицы размером менее 1,6 мм.

В разделе 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 10 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 10 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Приложение А таблицы А.1 дополнено альтернативной фракцией от 16 до 22,4 мм и от 16 до 31,5 мм.

В разделе «Ключевые слова» заменен термин «определение истираемости» на «определение сопротивления дроблению и износу».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

12) Изменение № 1 к ГОСТ 33054-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение содержания зерен слабых пород в щебне (гравии)».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 154-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33054-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33054-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33054-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в п. 8.2 не указано, что перед рассевом единичной пробы, материал необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в соответствии с п. 8.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 33029-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 8.2 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим целесообразно проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 33054-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы щебня (гравия) готовят мерную пробу, рассеиванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки мерных проб;

- в разделе 8 и 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 9 указано, что каждое зерно поочередно подвергают удару молотком МСТ-3, удар наносят с высоты (4 ± 1) мм под действием силы тяжести веса молотка. Однако на практике зерна разной крупности по-разному воспринимают удары молотка одной массы с одинаковой высоты, что приводит к получению некорректных результатов испытания;

- в разделе 10 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений».

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33054-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 8.2 внесено уточнение о высушивании в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы перед рассевом.

В раздел 8 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d , в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 8.2 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без разделения на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание щебня проводят на стандартных фракциях».

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальной требуемой массе мерной пробы.

В разделе 8 и 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 9 указано, с какой высоты наносить удар молотком в зависимости от крупности зерен испытываемой фракции.

В разделе 10 уточнены требования к расчету результата испытания.

В ГОСТ 33054-2014 в разделе 10 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

13) Изменение № 1 к ГОСТ 33055-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение содержания пылевидных и глинистых частиц».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 155-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33055-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33055-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет

выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33055-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в разделе 8 п. 8.3 указано, что для проведения испытания применяют мерную пробу массой не менее 5000 г не зависимо от размера фракции. Однако при подготовке пробы не менее 5000 г на более мелких фракциях процесс становится трудоемким. Также необходимо отметить, что для определения гранулометрического состава фракций с наибольшим размером зерен до 8 мм по ГОСТ 33029-2014 достаточно всего 2000 г. Следовательно, целесообразно перенести данное требование и на испытание по определению пылевидных и глинистых частиц;

- в разделе 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 10 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений».

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33055-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В разделе 8 отдельно нормирована масса мерной пробы для фракций с наибольшим номинальным размером зерен не более 8 мм и отдельно масса мерной пробы для фракций с наибольшим номинальным размером зерен более 8 мм.

В разделе 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 10 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 10 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

14) Изменение № 1 к ГОСТ 33026-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение содержания глины в комках».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 155-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33026-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33026-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33026-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в разделе 4 приведено оборудование для определения содержания глины в комках, где указана «лупа минералогическая по ГОСТ 25706». В ГОСТ 25706 лупа минералогическая отсутствует. В соответствии с ГОСТ 25706 необходимо применять лупу зерновую или просмотровую;

- в соответствии с п. 8.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 33029-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 8.2 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим целесообразно проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 33026-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы щебня (гравия) готовят мерную пробу, рассеиванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки мерных проб;

- в разделе 8 и 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 10 некорректно указано с какой точностью рассчитывают результат испытания;

- в разделе «Ключевые слова» приведен термин «минералогическая лупа». Данный термин указан некорректно и требует редактирования.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33026-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В разделе 4 исключено четвертое перечисление «- лупа минералогическая по ГОСТ 25706» и взамен приведена «- лупа зерновая или просмотровая по ГОСТ 25706».

В раздел 8 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d , в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 8.2 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без деления на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание щебня проводят на стандартных фракциях».

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальной требуемой массе мерной пробы.

В разделах 8 и 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 10 указано, что результат испытания рассчитывается до второго знака после запятой.

В разделе «Ключевые слова» заменен термин «минералогическая лупа» на «лупа зерновая или просмотровая».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

15) Изменение № 1 к ГОСТ 33031-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение минералого-петрографического состава».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 156-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33031-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33031-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет

выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33031-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в разделе 4 приведено оборудование для определения содержания глины в комках, где указана «лупа минералогическая по ГОСТ 25706». В ГОСТ 25706 лупа минералогическая отсутствует. В соответствии с ГОСТ 25706 необходимо применять лупу зерновую или просмотровую;

- в п. 8.2 не указано, что перед рассевом единичной пробы материал необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в соответствии с п. 8.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 33029-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 8.2 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим целесообразно проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 33031-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы щебня (гравия) готовят мерную пробу, рассеиванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки мерных проб;

- в разделе 8 и 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33031-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и приведены основные метрологические характеристики весов.

В разделе 4 исключено четвертое перечисление «- лупа минералогическая по ГОСТ 25706» и взамен привести «- лупа зерновая или просмотровая по ГОСТ 25706».

В п. 8.2 внесено уточнение о необходимости высушивания в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы перед рассевом.

В п. 8.2 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d , в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 8.2 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без деления на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание щебня проводят на стандартных фракциях».

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальной требуемой массе мерной пробы.

В разделе 8 и 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

16) Изменение № 1 к ГОСТ 33052-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение эквивалента песка».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 157-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33052-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33052-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33052-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в разделе 5 описана сущность метода определения «Песчаного эквивалента». Данное описание метода определения «Песчаного эквивалента» не в полной мере соответствует методики проведения измерения. Для более точного отражения методики определения «Песчаного эквивалента» в раздел 5 необходимо привести откорректированное описание сущности метода;

- в разделе 9 п. 9.3 необходимо привести более детальное описание процесса наполнения промывочной жидкостью цилиндра с материалом для получения наиболее достоверных результатов испытания;

- в разделе 10 абзац 2 и 3 приведено описание определяемых параметров не в полной мере соответствующее методике проведения измерения;

- в разделе 10 указано требование к расхождению двух параллельных определений, которое не должно превышать 1 %. На практике данное расхождение практически невыполнимо, что приводит к проведению дополнительных определений данного показателя. При этом следует обратить внимание на требования к данному показателю в нормативных документах на асфальтобетон, которое не подразумевает проведения испытания с такой высокой сходимостью.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33052-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В разделе 5 приведено откорректированное описание сущности метода.

В пункте 9.3 приведено более детальное описание процесса проведения испытания.

В раздел 10 в экспликацию внесены изменения с целью уточнения определяемых параметров.

В разделе 10 откорректировано требование к расхождению результатов двух параллельных определений.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

17) Изменение № 1 к ГОСТ 33046-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение наличия органических примесей в гравии и щебне из гравия».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 158-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33046-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33046-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация

нормативного документа на весы в ГОСТ 33046-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в п. 8.2 не указано, что при подготовке к испытанию единичную пробу щебня необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33046-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 8.2 внесено уточнение о необходимости высушивания в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

18) Изменение № 1 к ГОСТ 33056-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение устойчивости структуры зерен щебня (гравия) против распадов».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 159-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33056-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33056-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33056-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в ГОСТ 33056-2014 для определения температуры воды применяют термометр, с точностью до 0,1 °С по ГОСТ 28498, однако в термометре такой точности нет необходимости, достаточно применять термометр, с точностью до 1 °С по ГОСТ 28498;

- в п. 8.2 не указано, что перед рассевом единичной пробы, материал необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в соответствии с п. 8.3 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и

наименьшим размером зерен основной фракции по ГОСТ 33029-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 8.2 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим целесообразно проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 33056-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы щебня (гравия) готовят мерную пробу, рассеиванием на три стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в разделе 8 и 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 10 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений».

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33056-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

Для определения температуры воды необходимо нормировать применение термометра, с точностью до 1 °С по ГОСТ 28498.

В п. 8.2 внесено уточнение о высушивании в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы перед рассевом.

В раздел 8 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 8.3 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без разделения на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание щебня проводят на стандартных фракциях».

В разделе 8 и 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 10 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 10 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

19) Изменение № 1 к ГОСТ 33050-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение реакционной способности горной породы и щебня (гравия)».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 160-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33050-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33050-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33050-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории;

- в разделе 4 приведено оборудование для определения содержания глины в комках, где указана «лупа минералогическая по ГОСТ 25706». В ГОСТ 25706 лупа минералогическая отсутствует. В соответствии с ГОСТ 25706 необходимо применять лупу зерновую или просмотровую;

- в п. 8.2 не указано, что при подготовке к испытанию единичную пробу щебня необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в соответствии с п. 8.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 33029-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 8.2 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим целесообразно проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 33050-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы щебня (гравия) готовят мерную пробу, рассеиванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки мерных проб;

- в разделе 8 и 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33050-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В разделе 4 исключено четвертое перечисление «- лупа минералогическая по ГОСТ 25706» и взамен приведено «- лупа зерновая или просмотровая по ГОСТ 25706».

В п. 8.2 внесено уточнение о необходимости высушивания в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы перед рассевом.

В раздел 8 внесено требование по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

Пункт 8.2 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без деления на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание щебня проводят на стандартных фракциях».

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальной требуемой массе мерной пробы.

В разделе 8 и 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

20) Изменение № 1 к ГОСТ 33048-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Отбор проб».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 161-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 33048-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 33048-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и

технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые не соответствуют техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом полностью соответствуют метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 33048-2014 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 33048-2014, в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ OIML R 76-1-2011 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

21) Изменение № 1 к ГОСТ 32816-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение сопротивления истираемости по показателю микро-Деваль».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 162-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32816-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в ГОСТ 32816-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в ГОСТ 32816-2014 приведены требования к испытанию альтернативных фракций шлакового щебня, где наибольшая по крупности зерен фракция от 11,2 до 16 мм, в соответствии с действующими нормативными документами в асфальтобетонах, для верхнего слоя покрытия, применяется щебень с крупностью зерен до 22,4 мм. Показатель, определяемый в соответствии с ГОСТ 32816-2014, направлен на определение степени истирания зерен шлакового щебня, применяемого в асфальтобетонных смесях для устройства верхнего слоя покрытия, следовательно, необходимо расширить количество альтернативных фракций шлакового щебня до крупности 22,4 мм;

- в ГОСТ 32816-2014 для испытания фракции от 10 до 14 мм указана некорректно общая масса применяемых стальных шаров и мерной пробы шлакового щебня;

- в разделе 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 10 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений».

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32816-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104-2001 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

Приложение А таблицы А.1 дополнено альтернативной фракцией от 16 до 22,4 мм.

В разделе 9 п. 9.1 указана корректная масса партии стальных шаров, применяемая для испытания шлакового щебня фракции от 10 до 14 мм, которая должна составлять (5000 ± 5) г.

В разделе 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 10 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 10 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

22) Изменение № 1 к ГОСТ 32815-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение средней плотности и водопоглощения».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 163-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32815-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в ГОСТ 32815-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в ГОСТ 32815-2014 при описании характеристик применяемых сит не указан нормативный документ для применения сит из проволочной ткани, что ограничивает применение данного оборудования;

- в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки мерных проб;

- в ГОСТ 32815-2014 в соответствии с п. 8.1.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен стандартных фракций, и каждую

испытывают отдельно. При определении данного показателя нет необходимости производить разделение на фракции, так как необходимо определить среднюю плотность непосредственно всей пробы, независимо от размера зерен, однако необходимо исключить зерна размером менее 4 мм. Данный подход также применяется при определении насыпной плотности по ГОСТ 32822-2014;

- в ГОСТ 32815-2014 при определении средней плотности мерную пробу шлакового щебня помещают в сетчатую (перфорированную) корзину, переносят в емкость с водой на 24 часа. При таком процессе корзина будет занята в течение всех 24 часов, что ограничивает ее применения для испытания других проб и возникает необходимость в приобретении дополнительных сетчатых (перфорированных) корзин. Для более рационального использования применяемого оборудования необходимо предусмотреть выдерживание мерной пробы шлакового щебня в воде в течение 24 часов без сетчатой (перфорированной) корзины;

- в разделе 8 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в п. 8.1.3, п. 8.2.3, п. 9.1 и п. 9.2 некорректно указаны требования к расчету результата испытания;

- в разделе Библиография не приведена ссылка на ISO 3310-1:2000 Сита лабораторные. Технические требования и испытания. Часть 1. Лабораторные сита из проволочной ткани (Test sieves – Technical requirements and testing – Part 1: Test sieves of metal wire cloth).

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32815-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104-2001 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В ГОСТ 32815-2014 при описании характеристик применяемых сит добавлена ссылка на ISO 3310-1.

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальной требуемой массе мерной пробы.

В п. 8.1.1.2 указано, что для подготовки к испытанию единичную пробу шлакового щебня промывают под струей воды на сите с размером ячеек 4 мм.

Откорректирован п. 8.1.2.

В разделе 8 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В п. 8.1.3, п. 8.2.3, п. 9.1 и п. 9.2 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе Библиография приведена ссылка на ISO 3310-1:2000 Сита лабораторные. Технические требования и испытания. Часть 1. Лабораторные сита из проволочной ткани (Test sieves – Technical requirements and testing – Part 1: Test sieves of metal wire cloth).

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований

технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

23) Изменение № 1 к ГОСТ 32817-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение дробимости».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 164-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32817-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 32817-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в соответствии с п. 8.3 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 32860-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 8.3 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим считаем целесообразным проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 32817-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы шлакового щебня готовят мерную пробу, рассеиванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в разделе 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в ГОСТ 32817-2014 при просеивании мерной пробы после раздавливания в цилиндре через контрольное сито не предусмотрено применение защитного сита, что влияет на получение корректного результата испытания и может привести к повреждению контрольного сита;

- для получения более корректных результатов в п. 9.4 необходимо более подробно расписать проведение испытания шлакового щебня в водонасыщенном состоянии. Это позволит исключить разногласия при проведении испытания разными организациями и повысит сходимость и воспроизводимость получаемых результатов;

- в разделе 10 п. 10.1 и п. 10.2 некорректно указано с какой точностью рассчитывают результат испытания.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32817 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 8.3 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d , в испытываемой фракции шлакового щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 8.3 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без разделения на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание шлакового щебня проводят на стандартных фракциях».

В разделе 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В п. 9.3 более подробно расписано проведение испытания шлакового щебня в водонасыщенном состоянии.

В п. 9.4 учтено применение защитного сита при просеивании мерной пробы после раздавливания в цилиндре.

В разделе 10 п. 10.1 и п. 10.2 указано, что результат испытания рассчитывается до первого знака после запятой.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

24) Изменение № 1 к ГОСТ 32818-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение влажности».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 165-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32818-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 32818-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в разделе 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 10 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений».

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32818-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104-2001 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В разделе 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 10 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 10 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

25) Изменение № 1 к ГОСТ 32819-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение сопротивления дроблению и износу».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 166-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32819-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 32819-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в ГОСТ 32819-2014 не указано, как должны испытываться фракции щебня с зернами размером более 16 мм;

- в соответствии с п. 9.5 после испытания в барабане мерную пробу шлакового щебня промывают через сита с размером ячеек 1,6 и 8 мм, удаляя частицы размером менее 1,6 мм. После испытания в барабане мерная проба щебня находится в сухом состоянии, последующее промывание на контрольном сите и дальнейшее высушивание мерной пробы в сушильном шкафу до постоянной массы значительно увеличивает время получения результата испытания. Целесообразно после испытания в барабане мерную пробу щебня просеять через сита с размером ячеек 1,6 и 8 мм, удаляя частицы размером менее 1,6 мм, что позволит существенно сократить время на проведение испытания;

- в разделе 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 10 некорректно указаны требования к расчету результата испытания. Словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений»;

- в ГОСТ 32819 приведены требования к испытанию альтернативных фракций шлакового щебня, где наибольшая по крупности зерен фракция от 11,2 до

16 мм. Показатель, определяемый в соответствии с ГОСТ 32819, направлен на определение степени дробления и износа зерен щебня при их работе в конструктивных слоях дорожной одежды, в связи с чем, необходимо расширить количество альтернативных фракций щебня до крупности 31,5 мм.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32819-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104-2001 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 8.2 добавлено примечание о том, что шлаковый щебень с зернами крупнее 31,5 мм предварительно дробят и испытывают зерна крупностью от 10 до 14 мм либо фракцию размером в соответствии с приложением А.

В п. 9.5 указано, что мерную пробу после извлечения из барабана просеивают через сита с размером ячеек 1,6 и 8 мм, удаляя частицы размером менее 1,6 мм.

В разделе 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 10 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 10 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Приложение А таблицы А.1 дополнено альтернативными фракциями от 16 до 22,4 мм и от 16 до 31,5 мм.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

26) Изменение № 1 к ГОСТ 32820-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение активности шлаков».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 167-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32820-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 32820-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в ГОСТ 32820-2014 в разделе 8 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32820 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В разделе 8 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

27) Изменение № 1 к ГОСТ 32821-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение истинной плотности и пористости».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 168-ст.

Настоящее изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32821-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в ГОСТ 32821-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в разделе 7, 8 и 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов.

- в п. 7.4, п. 8.4 и п. 9.4 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений».

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32821-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104-2001 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В разделе 7, 8 и 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В п. 7.4, п. 8.4 и п. 9.4 уточнены требования к расчету результата испытания.

В п. 7.4, п. 8.4 и п. 9.4 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

28) Изменение № 1 к ГОСТ 32822-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение насыпной плотности и пустотности».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 169-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32822-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в ГОСТ 32822-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в ГОСТ 32822-2014 при описании характеристик применяемых сит не указан нормативный документ для применения сит из проволочной ткани, что ограничивает применение данного оборудования;

- в ГОСТ 32822-2014 при описании характеристик применяемых мерных цилиндров указаны единицы измерения «мм», что является некорректным т.к., внутренний диаметр к внутренней глубине приводится как отношение без учета единиц измерения;

- в таблице 1 не приведены требования к объему цилиндра для определения насыпной плотности щебня с наибольшим размером зерен 90 мм;

- в таблице 1 объем цилиндрических сосудов указан в литрах, однако, в соответствии с системой СИ объем необходимо обозначать в м³, для удобства применения следует перейти от м³ в дм³;

- в п. 7.1.2.2 и п. 7.2.2.2 не указано, что при подготовке к испытанию единичную пробу щебня необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в разделе 7 не указано, до какого знака фиксируют определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в разделе 7 п. 7.1.4 и п. 7.2.4 некорректно указаны требования к расчету результата испытания;

- в разделе Библиография не приведена ссылка на ISO 3310-1:2000 Сита лабораторные. Технические требования и испытания. Часть 1. Лабораторные сита из проволочной ткани (Test sieves – Technical requirements and testing – Part 1: Test sieves of metal wire cloth).

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32822-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104-2001 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В ГОСТ 32822-2014 при описании характеристик применяемых сит добавлена ссылка на ISO 3310-1.

В ГОСТ 32822-2014 при описании характеристик применяемых мерных цилиндров удалены единицы измерения «мм».

В ГОСТ 32822-2014 в таблице 1 приведены требования к объему цилиндра для определения насыпной плотности щебня с наибольшим размером зерен 90 мм.

В таблице 1 объем цилиндрических сосудов указан в дм^3 .

В п. 7.1.2.2 и п. 7.2.2.2 внесено уточнение о необходимости высушивания в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы.

В разделе 7 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 7 п. 7.1.4 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 7 п. 7.1.4 словосочетание «трех параллельных испытаний» заменено на «трех параллельных определений».

В разделе 7 п. 7.2.4 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе Библиография приведена ссылка на ISO 3310-1:2000 Сита лабораторные. Технические требования и испытания. Часть 1. Лабораторные сита 2 из проволочной ткани (Test sieves – Technical requirements and testing – Part 1: Test sieves of metal wire cloth).

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

29) Изменение № 1 к ГОСТ 32823-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок шлаковый. Определение содержания глинистых частиц (метод набухания)».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 170-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32823-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в ГОСТ 32823-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в п. 9.1 указано, что мерную пробу шлакового песка массой (200 ± 2) г просеивают через сито с размером ячеек 0,5 мм в соответствии с ГОСТ 32860 и взвешивают. Однако далее в процессе проведения испытания масса частиц, прошедших сквозь сито с размером ячеек 0,5 мм, не учитывается;

- в п. 10.1 некорректно указано описание обозначений формулы 1;

- в п. 10.1 не указано, что испытание рассчитывают как среднеарифметическое значение двух параллельных определений;

- в таблице 1 приведено некорректное обозначение определяемого параметра;

- в п. 10.2 приведено некорректное обозначение определяемого параметра;

- в п. 10.2 приведено некорректное обозначение определяемых параметров в формуле 2;

- в п. 10.3 приведено некорректное описание определяемых параметров.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32823-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104-2001 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 9.1 удалено требование взвешивать материал, просеянный через сито с размером ячеек 0,5 мм.

В п. 10.1 в экспликацию внесены изменения с целью уточнения определяемых параметров.

В п. 10.1 уточнено, что испытание рассчитывают как среднеарифметическое значение двух параллельных определений.

В таблице 1 уточнено обозначение определяемого параметра.

В п. 10.2 уточнено обозначение определяемого параметра.

В п. 10.2 откорректированы определяемые параметры в формуле 2.

В п. 10.3 в экспликацию внесены изменения с целью уточнения определяемых параметров.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

30) Изменение № 2 к ГОСТ 32826-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Технические требования».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 171-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32826 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 32826 шлаковый щебень разделяется на основные (стандартные) фракции, широкие фракции и смеси фракций, что является классификационными признаками. В связи с этим целесообразно раздел 4 «Основные параметры и размеры» переработать в раздел «Классификация»;

- необходимо расширить количество нормируемых фракций шлакового щебня в ГОСТ 32826, что связано с возможностью изготовления данных фракций при производстве шлакового щебня, а также предоставления возможности применения любой фракции материала при строительстве автомобильных дорог без ограничения. Отсутствие неучтенных фракций в действующей редакции стандарта ограничивает возможность их выбора и широкого применения стандарта;

- в существующей редакции ГОСТ 32826 отсутствуют требования к шлаковому щебню, применяемому для устройства оснований по способу заклинки, что исключает возможность его применения в данных видах работ. В связи с этим, целесообразно нормировать требования к шлаковому щебню, применяемому для устройства оснований по способу заклинки, в ГОСТ 32826.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32826 раздел 4 переименовать в раздел «Классификация».

В раздел 4 в части требований к размеру фракций шлакового щебня, в группе широких фракций указаны фракции, ранее не нормируемые для данной группы, а также перечислены фракции, относящиеся к группе смеси фракций.

В ГОСТ 32826 внесены требования к шлаковому щебню, применяемому для устройства оснований по способу заклинки.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

31) Изменение № 1 к ГОСТ 32858-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение устойчивости структуры зерен шлакового щебня против распадов».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 172-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32858-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в ГОСТ 32858-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в разделе 4 при описании характеристик применяемых сит не указан нормативный документ для применения сит из проволочной ткани, что ограничивает применение данного оборудования;

- в соответствии с п. 8.5 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 32860-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 8.4 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим целесообразно проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 32858-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы шлакового щебня готовят мерную пробу, рассеиванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в разделе 8 и 9 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в п. 10.3 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений»;

- в разделе Библиография не приведена ссылка на ISO 3310-1:2000 Сита лабораторные. Технические требования и испытания. Часть 1. Лабораторные сита из проволочной ткани (Test sieves – Technical requirements and testing – Part 1: Test sieves of metal wire cloth).

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32858-2014 в части требований к применяемому оборудованию исключен ГОСТ 24104-2001 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В разделе 4 при описании характеристик применяемых сит добавлена ссылка на ISO 3310-1.

В п. 8.4 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d , в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 8.4 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без разделения на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание шлакового щебня проводят на стандартных фракциях».

В разделе 8 и 9 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В п. 10.3 уточнены требования к расчету результата испытания.

В п. 10.3 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

В разделе Библиография приведена ссылка на ISO 3310-1:2000 Сита лабораторные. Технические требования и испытания. Часть 1. Лабораторные сита из проволочной ткани (Test sieves – Technical requirements and testing – Part 1: Test sieves of metal wire cloth).

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

32) Изменение № 1 к ГОСТ 32859-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение содержания пылевидных и глинистых частиц».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 173-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32859-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 32859-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в п. 7.2.2 указано, что для проведения испытания применяют мерную пробу массой не менее 5000 г не зависимо от размера фракции. Однако при подготовке пробы не менее 5000 г на более мелких фракциях процесс становится трудоемким. Также необходимо отметить, что для определения гранулометрического состава фракций с наибольшим размером зерен до 8 мм по ГОСТ 33029-2014 достаточно всего 2000 г. Следовательно, целесообразно перенести данное требование и на испытание по определению пылевидных и глинистых частиц;

- в разделе 7 и 8 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в ГОСТ 32859-2014 в разделе 9 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений».

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32859-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 7.2.2 отдельно нормирована масса мерной пробы для фракций с наибольшим номинальным размером зерен не более 8 мм и отдельно масса мерной пробы для фракций с наибольшим номинальным размером зерен более 8 мм.

В разделе 7 и 8 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 9 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 9 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

33) Изменение № 1 к ГОСТ 32860-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение гранулометрического состава».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 174-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32860-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в ГОСТ 32860-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в п. 7.2.2 и п. 8.4.1 не указано, что перед рассевом единичной пробы материал необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки данных проб;

- в разделе 7 и 8 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в п. 7.4 некорректно указано с какой точностью рассчитывают результат испытания;

- в п. 8.5.2 не приведены требования к расчету результата испытания.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

34) Изменение № 1 к ГОСТ 32861-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Определение содержания слабых зерен и примесей металла».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 175-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32861-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 32861-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в ГОСТ 32861-2014 не указано, что перед рассевом единичной пробы, материал необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в ГОСТ 32861-2014 в соответствии с п. 7.2.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 32860-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 7.2.2 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной

стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим целесообразно проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 32861-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы шлакового щебня готовят мерную пробу, рассеиванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в ГОСТ 32861-2014 в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки мерных проб;

- в ГОСТ 32861-2014 в разделе 7 и 8 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в ГОСТ 32861-2014 п. 7.3.1 указано, что каждое зерно поочередно подвергают удару молотком МСТ-3, удар наносят с высоты (4 ± 1) мм под действием силы тяжести веса молотка. Однако на практике зерна разной крупности по-разному воспринимают удары молотка одной массы с одинаковой высоты, что приводит к получению некорректных результатов испытания;

- в ГОСТ 32861-2014 в п. 7.4 и разделе 9 некорректно указаны требования к расчету результата испытания.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32861-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 7.2.2 внесено уточнение о высушивании в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы перед рассевом.

В п. 7.2.2 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d , в испытываемой фракции шлакового щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 7.2.2 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без разделения на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание шлакового щебня проводят на стандартных фракциях».

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальной требуемой массе мерной пробы.

В разделах 7 и 8 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 7 указано, с какой высоты наносить удар молотком в зависимости от крупности зерен испытываемой фракции.

В п. 7.4 и разделе 9 уточнены требования к расчету результата испытания.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

35) Изменение № 1 к ГОСТ 32862-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и песок шлаковые. Отбор проб».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 176-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32862-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в соответствии с ГОСТ 32862-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в п. 3.1 приведены требования к массе партии шлакового щебня не более 2000, однако при данном объеме партии шлакового щебня необходимо проводить большое количество испытаний при контроле каждой партии. Также необходимо отметить, что в соответствии с ГОСТ 33048-2014 партия щебня и гравия из горных пород должна быть не более 5000 т;

- в п. 3.2 приведены требования к массе точечной пробы шлакового щебня не менее 5000 г, однако данная масса точечной пробы является избыточной и влечет увеличение трудозатрат при отборе проб. Также необходимо отметить, что в соответствии с ГОСТ 33048-2014 масса точечной пробы щебня и гравия из горных пород должна быть не менее 2500 г.;

- в таблице 1 масса точечной пробы шлакового щебня нормируется в зависимости от наибольшего номинального размера зерен. Необходимо откорректировать данные требования с целью нормирования массы точечной пробы для зерен шлакового щебня с наибольшим номинальным размером зерен до 16 мм и более 16 мм, аналогично требованиям ГОСТ 33048-2014;

- п. 5.4 указано, что точечные пробы отбирают через каждый час, однако данный отбор является избыточным и влечет увеличение трудозатрат. Для корректного отбора проб необходимо отбирать точечные пробы требуемое количество раз через одинаковые интервалы времени;

- в примечании к п. 6.2 указано, что материал для пробы отбирают с ленты на участке протяженностью, равной утроенной ширине расположения материала на ленте. Для наиболее корректного отбора проб необходимо уточнить, что материал для пробы отбирают с ленты на участке протяженностью, равной не менее чем утроенной ширине расположения материала на ленте;

- в п. 6.6 указано, что если число автомобилей больше 20, то отбор проводят из случайно выбранных 20 автомобилей. Если число автомобилей равно 20, то отбор проводят из каждого автомобиля. Отбор производят в одной точке в центре кузова автомобиля. Для наиболее корректного отбора проб необходимо уточнить, что если число автомобилей равно 20 или менее, то отбор проводят из каждого автомобиля. Отбор производят в 5 точках по схеме: одна в центре и четыре по углам. Предварительно поверхность материала выравнивают.

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32862-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В п. 3.1 откорректировано определение термина «партия», уточнена масса для шлакового щебня.

В п. 3.2 откорректировано определение термина «точечная проба», уточнена масса для шлакового щебня.

В таблице 1 откорректирован номинальный размер зерен шлакового щебня для определения массы точечной пробы.

В п. 5.4 уточнено, что точечные пробы отбирают через одинаковые интервалы времени.

В п. 6.2 уточнено, что материал для формирования точечной пробы отбирают с ленты на участке протяженностью, равной не менее чем утроенной ширине расположения материала на ленте.

В п. 6.6 уточнено, что если число автомобилей равно 20 или менее, то отбор проводят из каждого автомобиля. Также откорректирован процесс отбора проб из кузова автомобиля.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

36) Изменение № 1 к ГОСТ 32863-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение морозостойкости».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 177-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32863-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в ГОСТ 32863-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в ГОСТ 32863-2014 при описании характеристик применяемых сит не указан нормативный документ для применения сит из проволоочной ткани, что ограничивает применение данного оборудования;

- в п. 7.2.2 не указано, что перед рассевом единичной пробы, материал необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в соответствии с п. 7.2.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 32860-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 7.2.2 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим целесообразно проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 32863-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы шлакового щебня готовят мерную пробу, рассеванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки мерных проб;

- в разделе 7 и 8 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в ГОСТ 32863-2014 в разделе 9 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений»;

- в разделе Библиография не приведена ссылка на ISO 3310-1:2000 Сита лабораторные. Технические требования и испытания. Часть 1. Лабораторные сита из проволочной ткани (Test sieves – Technical requirements and testing – Part 1: Test sieves of metal wire cloth).

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32863-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104-2001 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В ГОСТ 32863-2014 при описании характеристик применяемых сит добавлена ссылка на ISO 3310-1.

В п. 7.2.2 внесено уточнение о высушивании в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы перед рассевом.

В п. 7.2.2 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d , в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 7.2.2 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без разделения на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание щебня проводят на стандартных фракциях».

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальной требуемой массе мерной пробы.

В разделе 7 и 8 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 9 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 9 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

В разделе Библиография приведена ссылка на ISO 3310-1:2000 Сита лабораторные. Технические требования и испытания. Часть 1. Лабораторные сита из проволочной ткани (Test sieves – Technical requirements and testing – Part 1: Test sieves of metal wire cloth).

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

37) Изменение № 1 к ГОСТ 32864-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень шлаковый. Определение содержания зерен пластинчатой (лещадной) и игловатой формы».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 178-ст.

Данное изменение разработано по итогам практического применения ГОСТ 32864-2014 для устранения следующих неточностей и некорректности формулировок:

- в ГОСТ 32864-2014 для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104-2001, однако в настоящее время данный нормативный документ утратил силу в Российской Федерации;

- в ГОСТ 32864-2014 при описании характеристик применяемых сит не указан нормативный документ для применения сит из проволочной ткани, что ограничивает применение данного оборудования;

- в п. 7.2.2 и п. 8.2.2 не указано, что перед рассевом единичной пробы, материал необходимо высушить в сушильном шкафу до постоянной массы;

- в соответствии с п. 7.2.2 единичную пробу просеивают через сита с наибольшим и наименьшим размером ячеек, соответствующие наибольшим и наименьшим размерам зерен основной фракции по ГОСТ 32860-2014, и каждую испытывают отдельно, однако отсутствуют требования для испытания зерен размером более D и менее d . В п. 7.2.2 необходимо внести требования по содержанию зерен размером более D и менее d в испытываемой фракции щебня,

для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции. Высокое содержание зерен щебня (более 15 %) размером более D и менее d в испытываемой фракции может существенно изменить качественные характеристики испытываемой фракции. В связи с этим целесообразно проводить испытания данных зерен щебня;

- в соответствии с ГОСТ 32864-2014 при подготовке к испытанию из единичной пробы шлакового щебня готовят мерную пробу, рассеиванием на стандартные фракции и каждую испытывают отдельно. При испытании широкой фракции необходимо производить разделение на две стандартные фракции, а так как при испытании стандартной фракции необходимо производить два определения, существенно увеличиваются трудозатраты на подготовку проб;

- в таблице 1 приведены требования к массам мерных проб в зависимости от наибольшего размера зерен испытываемой фракции щебня. Массы мерных проб в таблице 1 приведены с минимальными допустимыми отклонениями, что в практическом применении затрудняет процесс подготовки мерных проб;

- в разделе 7 и 8 не указано, до какого знака необходимо фиксировать определяемую массу, а также не приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания, что затрудняет проведение расчетов;

- в ГОСТ 32864-2014 в разделе 9 некорректно указаны требования к расчету результата испытания, словосочетание «двух параллельных испытаний» необходимо заменить на «двух параллельных определений»;

- в разделе Библиография не приведена ссылка на ISO 3310-1:2000 Сита лабораторные. Технические требования и испытания. Часть 1. Лабораторные сита из проволочной ткани (Test sieves – Technical requirements and testing – Part 1: Test sieves of metal wire cloth).

Краткая характеристика внесенного изменения:

В ГОСТ 32864-2014 в части требований к применяемому оборудованию, исключен ГОСТ 24104-2001 и взамен приведены основные метрологические характеристики весов.

В ГОСТ 32864-2014 при описании характеристик применяемых сит добавлена ссылка на ISO 3310-1.

В п. 7.2.2 и п. 8.2.2 внесено уточнение о высушивании в сушильном шкафу до постоянной массы единичной пробы перед рассевом.

В п. 7.2.2 внесены требования по содержанию зерен размером более D и менее d , в испытываемой фракции щебня, для определения необходимости их испытания как отдельной стандартной фракции.

П. 7.2.2 дополнен примечанием: «Примечание – допускается для проведения испытания применять широкую фракцию без разделения на стандартные фракции. При несовпадении результатов испытаний, испытание щебня проводят на стандартных фракциях».

В таблице 1 в части требований к массе мерных проб исключены минимальные допустимые отклонения и приведены требования к минимальной требуемой массе мерной пробы.

В разделе 7 и 8 указано, до какого знака фиксируют массу, а также приведены обозначения, применяемые в формуле для расчета результата испытания.

В разделе 9 уточнены требования к расчету результата испытания.

В разделе 9 словосочетание «двух параллельных испытаний» заменено на «двух параллельных определений».

В разделе Библиография приведена ссылка на ISO 3310-1:2000 Сита лабораторные. Технические требования и испытания. Часть 1. Лабораторные сита из проволочной ткани (Test sieves – Technical requirements and testing – Part 1: Test sieves of metal wire cloth).

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

38) Изменение № 1 к ГОСТ 32730-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок дробленый. Технические требования».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 179-ст.

Изменение включает в себя корректировку требований по зерновому составу, внесение дополнительной фракции фракционированного песка, изменение в таблице периодических испытаний, уточнение положений по методике определения дробимости песка и исправление опечаток.

Указанные в существующей редакции ГОСТ 32730-2014 значения по содержанию зерен менее 0,125 мм входят в противоречия с требованиями таблицы 4 по количеству пылевидных и глинистых частиц. Накопленный опыт проведения испытаний показывает, что заложенные требования по содержанию зерен менее 0,125 мм трудновыполнимы без проведения дополнительных мероприятий (например, промывки песка), что приводит к существенному увеличению стоимости песка.

Добавлена фракция песка от 2,0 до 4,0 мм в таблицу с требованиями для фракционированного песка. Это связано с поступившими предложениями от производителей асфальтобетонной смеси. Фракция песка от 2,0 до 4,0 мм существенно влияет на однородность свойств асфальтобетонной смеси, поэтому отдельная подготовка такой фракции позволит повысить качественные характеристики асфальтобетонов.

Конкретизация стандарта с требованиями по марке по дробимости необходима для исключения возможной ошибки при применении всей базы нормативных документов, распространяющейся на дорожно-строительные материалы, так как марка по дробимости щебня, на данный момент, нормируется в нескольких стандартах одновременно, которые имеют противоречия между собой.

В п. 8.4 допущена опечатка. Указанный в п. 8.4 ГОСТ 32708 устанавливает метод определения глинистых частиц методом набухания и не определяет количество пылевидных частиц. В связи с этим термин «пылевидные» следует исключить.

В подраздел 8.10 необходимо внести коррективы для однозначности понимания процедуры подготовки материала и проведения испытания по определению дробимости песка.

Краткая характеристика внесенного изменения:

Изменение включает в себя корректировку требований по зерновому составу, внесение требований к фракционированному песку, изменения в таблицу периодических испытаний, уточнение положений по методике определения дробимости песка и исправление опечаток.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

39) Изменение № 1 к ГОСТ 32722-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение истинной плотности».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 180-ст.

Корректное определение показателя «истинная плотность» влияет на возможность применения материала и его расход далее в конструкции или конструктиве.

В ходе мониторинга применения стандарта было выявлено, что метод определения истинной плотности с помощью вакуумной установки не дает требуемых значений по сходимости и воспроизводимости результатов испытаний, поэтому предлагается его исключить.

Также за время действия стандарта поступили замечания и предложения о подготовке проб, которые также сказываются на определении объективных результатов испытаний. В существующей редакции стандарта испытания проводятся на зернах менее 0,125 мм, которые получают путем просеивания сухой пробы через соответствующее сито. При этом, в зернах менее 0,125 мм содержится большое количество пылевидных и глинистых частиц и в итоге истинная плотность определяется в большей степени для этих частиц, а фактические зерна песка размером от 0,125 до 4 мм в испытании не участвуют.

Таким образом, необходимо внести изменение, чтобы истинная плотность определялась на всех зернах песка.

В соответствии с данным стандартом для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104, который на данный момент на территории Российской Федерации не действует. В нашей стране действует ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания.

Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые могут не соответствовать техническим характеристикам, заявленным в

ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом соответствовать метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью.

Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 32722 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории.

Краткая характеристика внесенного изменения.

Изменение включает в себя положения, связанные с:

- удалением одного из трех методов испытаний по определению истинной плотности;

- требованиями к применяемому оборудованию;

- коррективами по подготовке проб.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

40) Изменение № 1 к ГОСТ 32708-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение содержания глинистых частиц методом набухания».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 181-ст.

Показатель «содержание глинистых частиц» в песке, применяемом для автомобильных дорог общего пользования, является существенным и важным. В стандартах, распространяющихся на асфальтобетон и асфальтобетонные смеси, допустимое значение этого показателя установлено на отметке 0,5 %. В ходе мониторинга за применением стандарта ГОСТ 32708-2014 были выявлены положения стандарта, которые могут интерпретироваться пользователями стандарта неодинаково, а именно «в процессе заполнения необходимо постукивать цилиндр для уплотнения песка». Применяя разное усилие в процессе уплотнения песка, получаются пробы с различной плотностью. Итогом являются существенные расхождения результатов испытаний, то есть один и тот же материал, испытанный разными операторами, может и удовлетворять, и не удовлетворять требованиям стандарта.

В соответствии с данным стандартом для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104, который на данный момент на территории Российской Федерации не действует. В нашей стране действует ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые могут не соответствовать техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом соответствовать метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять

измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 32708 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории.

Краткая характеристика внесенного изменения.

Изменение включает в себя положения, связанные с:

- совершенствованием методики испытания;
- требованиями к применяемому оборудованию;
- коррективами по критериям сходимости испытаний.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

41) Изменение № 1 к ГОСТ 32721-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение насыпной плотности и пустотности».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 182-ст.

Для более объективного определения показателя «насыпная плотность» предложено не отсеивать материал крупнее 4 мм. Это связано с тем, что при дальнейшем использовании песка в конструктивных элементах или при применении в композитных материалах, операций по отсеиванию частиц крупнее 4 мм не проводят. В соответствии с данным стандартом для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104, который на данный момент на территории Российской Федерации не действует.

В нашей стране действует ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые могут не соответствовать техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом соответствовать метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 32721 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории.

Краткая характеристика внесенного изменения:

Изменение включает в себя положения, связанные с требованиями к применяемому оборудованию.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

42) Изменение № 1 к ГОСТ 32723-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение минералого-петрографического состава».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 183-ст.

В соответствии с данным стандартом для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104, который на данный момент на территории Российской Федерации не действует. В нашей стране действует ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые могут не соответствовать техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом соответствовать метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 32723 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории. Необходимо устранить дублирующую информацию в стандарте для повышения его уровня восприятия.

Краткая характеристика внесенного изменения.

Изменения включают в себя положения, связанные с:

- требованиями к применяемому оборудованию;
- коррективами по содержанию стандарта, удалению дублирующей информации.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

43) Изменение № 1 к ГОСТ 32725-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение содержания пылевидных и глинистых частиц».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 184-ст.

В соответствии с данным стандартом для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104, который на данный момент на территории Российской Федерации не действует. В нашей стране действует ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые могут не соответствовать техническим характеристикам,

заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом соответствовать метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 32725 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории.

Краткая характеристика внесенного изменения:

Изменение включает в себя положения, связанные с требованиями к применяемому оборудованию.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

44) Изменение № 1 к ГОСТ 32726-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение содержания глины в комках».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 185-ст.

В соответствии с данным стандартом для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104, который на данный момент на территории Российской Федерации не действует. В нашей стране действует ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые могут не соответствовать техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом соответствовать метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 32726 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории.

Краткая характеристика внесенного изменения:

Изменение включает в себя положения, связанные с требованиями к применяемому оборудованию.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

45) Изменение № 1 к ГОСТ 32727-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение гранулометрического (зернового) состава и модуля крупности».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 186-ст.

Зерновой состав песка – один из самых значимых его показателей, которым руководствуются потребители материала.

Для дополнительного контроля точности проведения испытания предлагается определять массу материала, применяемого для испытаний до и после отсева. В соответствии с данным стандартом для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104, который на данный момент на территории Российской Федерации не действует.

В нашей стране действует ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые могут не соответствовать техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом соответствовать метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 32727 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории.

Краткая характеристика внесенного изменения.

Изменения включают в себя положения, связанные с:

- коррективами по критериям контроля проведения испытания;
- требованиями к применяемому оборудованию;
- коррективами по применяемым терминам.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

46) Изменение № 1 к ГОСТ 32768-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение влажности».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 187-ст.

В ходе мониторинга применения стандарта по полученным обращениям было выявлено, что для процедуры определения массы пробы перед высушиванием необходимо добавить уточняющую информацию с целью однозначного восприятия и прочтения стандарта пользователями.

В соответствии с данным стандартом для определения масс применяются весы по ГОСТ 24104, который на данный момент на территории Российской Федерации не действует. В нашей стране действует ГОСТ OIML R 76-1-2011 ГСИ Государственная система обеспечения единства измерений. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания. Необходимо отметить, что многие дорожные лаборатории оснащены весами, которые могут не соответствовать техническим характеристикам, заявленным в ГОСТ OIML R 76-1-2011, но при этом соответствовать метрологическим требованиям этого стандарта, что позволяет выполнять измерения с требуемой точностью. Таким образом, конкретизация нормативного документа на весы в ГОСТ 32768 приводит к исключению возможности применения весов, которыми уже укомплектованы дорожные лаборатории.

Краткая характеристика внесенного изменения:

Изменение включает в себя положения, связанные с уточнением подготовительных процедур при проведении испытания.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

47) Изменение № 1 к ГОСТ 32824-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный. Технические требования».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 18.03.2024 № 189-ст.

Поступившие обращения за время действия стандарта в адрес технического комитета указывают на необходимость введения допуска на отклонение полного остатка на сите 0,5 мм (при согласовании этого допуска между изготовителем и потребителем песка).

Добавлена фракция песка от 2,0 до 4,0 мм в таблицу с требованиями для фракционированного песка. Это связано с поступившими предложениями от производителей асфальтобетонной смеси. Фракция песка от 2,0 до 4,0 мм существенно влияет на однородность свойств асфальтобетонной смеси, поэтому отдельная подготовка такой фракции позволит повысить качественные характеристики асфальтобетонов.

Краткая характеристика внесенного изменения:

Изменение включает в себя уточнение требований по содержанию крупных частиц, внесение требований к фракционированному песку, изменения в таблицу периодических испытаний.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

48) Изменение № 1 к ГОСТ 32724-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Песок природный и дробленый. Определение наличия органических примесей».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 20.03.2024 № 196-ст.

Поступившие обращения за время действия стандарта указывают на необходимость введения допуска на отклонение полного остатка на сите 0,5 мм (при согласовании этого допуска между изготовителем и потребителем песка).

Добавлена фракция песка от 2,0 до 4,0 мм в таблицу с требованиями для фракционированного песка. Это связано с поступившими предложениями от производителей асфальтобетонной смеси. Фракция песка от 2,0 до 4,0 мм существенно влияет на однородность свойств асфальтобетонной смеси, поэтому отдельная подготовка такой фракции позволит повысить качественные характеристики асфальтобетонов.

Краткая характеристика внесенного изменения:

Изменение включает в себя уточнение требований по содержанию крупных частиц, внесение требований к фракционированному песку, изменения в таблицу периодических испытаний.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

2.2. Национальные стандарты (ГОСТ Р)

49) ГОСТ Р 71999-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Линии связи. Требования к размещению».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Communication lines. Requirements for placement.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 71999-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 26.03.2025 № 218-ст. Введен впервые.

Стандарт устанавливает требования к размещению кабельных линий связи независимо от их функционального назначения в полосе отвода и придорожной полосе автомобильных дорог общего пользования на территории Российской Федерации, применяется при проектировании линий связи и распространяется на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования.

Требования стандарта не распространяются на улицы населенных пунктов.

Подпунктом «д» пункта 8 перечня поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина по итогам расширенного заседания президиума Государственного Совета Российской Федерации от 28.09.2020 (от 24.10.2020 № Пр-1726-ГС) Правительству Российской Федерации для достижения национальной цели развития Российской Федерации «Цифровая трансформация» поручено обеспечить внесение в нормативные правовые акты изменений, предусматривающих в том числе создание инфраструктуры для размещения линий и оборудования связи при строительстве и реконструкции автомобильных дорог общего пользования.

При этом необходимо отметить, что критически малая доля автомобильных дорог общего пользования (менее 5 % от общей их протяженности) оснащена полнофункциональной технологической и инфокоммуникационной инфраструктурой для развития и предоставления цифровых сервисов и услуг связи и непосредственно является зоной функционирования сервисов, относящихся к интеллектуальным транспортным системам, системам транспортной безопасности и автоматизированным системам содержания автомобильных дорог.

Функциональность и ресурсная емкость существующей цифровой инфраструктуры недостаточна для полноценного обеспечения автоматизации и цифровизации процессов транспортного управления, безопасности дорожного движения и содержания автомобильных дорог.

Для решения поставленной в вышеуказанном поручении Президента Российской Федерации задачи необходима была разработка нормативно-технического документа, устанавливающего требования к прокладке линий связи вдоль автомобильных дорог, не препятствующей эксплуатационной надежности дорожных сооружений и безопасности движения на автомобильных дорогах общего пользования, при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте

автомобильных дорог с учетом природно-климатических условий и категорий автомобильных дорог в Российской Федерации.

Размещение линий связи вдоль автомобильных дорог без учета необходимости обеспечения надежности функционирования дорожной одежды, земляного полотна, системы водоотвода и других конструктивных элементов автомобильных дорог может привести к нарушению прочности и снижению безопасности эксплуатации автомобильной дороги. Также возможно возникновение дополнительных повреждений, вызванных механическими воздействиями при проведении работ по ремонту и содержанию как конструктивных элементов автомобильных дорог, так и конструкций линий связи.

Отдельные требования к прокладке линий связи установлены как в нормативных документах, разработанных для строительства (реконструкции, капитального ремонта) автомобильных дорог, так и в нормативных документах, подготовленных для устройства инженерных коммуникаций.

До настоящего времени документа, объединяющего требования к прокладке линий связи по отношению к автомобильным дорогам, не существовало.

Стандарт позволит установить требования к размещению линий связи в полосе отвода автомобильных дорог, а также в придорожной полосе.

ГОСТ Р 71999-2025 содержит следующие основные разделы: классификация линий связи; общие положения; требования к подземному размещению линий связи; требования к размещению подвесных линий связи; требования к наземному размещению линий связи; требования к пересечению линиями связи естественных и искусственных преград; требования к размещению смотровых устройств; правила приемки выполненных работ по устройству линий связи; требования по эксплуатации линий связи, размещенных в полосе отвода автомобильных дорог; требования безопасности и охраны окружающей среды.

Раздел классификация линий связи включает подразделы: классификация по функциональному назначению; классификация по условиям устройства и размещению; классификация по видам используемых кабелей связи; классификация смотровых устройств.

Раздел требования к подземному размещению линий связи включает подразделы: общие требования; бестраншейные технологии; траншейные технологии.

Раздел требования к пересечению линиями связи естественных и искусственных преград включает подразделы: пересечение с автомобильными и железными дорогами, с пешеходными, велосипедными и велопешеходными дорожками; размещение линий связи на искусственных и защитных дорожных сооружениях.

Раздел требования безопасности и охраны окружающей среды включает подразделы: безопасность дорожного движения; электрическая безопасность; пожарная безопасность; охрана окружающей среды.

Кроме того, национальный стандарт содержит рекомендуемое приложение: периодичность выполнения капитального ремонта связи.

Содержание стандарта не противоречит федеральным законам, техническим регламентам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации.

Стандарт полностью соответствует действующему законодательству Российской Федерации, разработан в соответствии с Федеральным законом от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и ГОСТ Р 1.5 2012 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные. Правила построения, изложения, оформления и обозначения».

50) ГОСТ Р 72000-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Фибробетон сверхпрочный со стальной фиброй для мостовых конструкций. Технические условия».

Наименование на английском языке: *Ultra-high performance fiber reinforced concrete for bridge structures. Specifications.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 72000-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 26.03.2025 № 219-ст. Введен впервые.

Стандарт распространяется на сверхпрочные бетоны на цементных вяжущих и плотных заполнителях, дисперсно-армированные стальной фиброй классов по прочности на сжатие от Vf120 до Vf160, применяемые для мостовых конструкций, со сроком эксплуатации не менее 100 лет по ГОСТ 27751, при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Стандарт разработан на основе произведенного анализа отечественных и межгосударственных нормативно-технических документов, устанавливающих правила проектирования железобетонных элементов конструкций мостовых сооружений.

ГОСТ Р 72000-2025 содержит следующие основные разделы: технические требования; правила приемки; методы контроля.

Кроме того, национальный стандарт содержит рекомендуемые приложения: алгоритм расчета состава сверхпрочного сталефибробетона; примеры составов и соответствующие им основные механические характеристики сверхпрочного сталефибробетона; методика изготовления сверхпрочного сталефибробетона; требования к оборудованию для производства сверхпрочного сталефибробетона.

Утвержденный национальный стандарт обеспечит соответствие нормативной базы Российской Федерации требованиям безопасности к автомобильным дорогам и дорожным сооружениям на них при их эксплуатации (пп. 8; 11.2 б); 11.23 а), б); 13.3 статьи 3 и пп. 15 статьи 4 ТР ТС 014/2011) и законодательству Российской Федерации.

51) ГОСТ Р 72001-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы геосинтетические. Общие технические требования».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Geosynthetic materials. General specifications.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 72001-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 26.03.2025 № 220-ст. Введен взамен 503-2020.

Стандарт распространяется на геосинтетические материалы для дорожного строительства в соответствии с классификацией, установленной в ГОСТ Р 55028, и устанавливает технические требования общие для всех геосинтетических материалов, применяемых в дорожном строительстве.

В настоящее время геосинтетические материалы широко используются при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог, что связано с разнообразием функций, которые выполняет материал в конструкциях автомобильных дорог и дорожных сооружений.

В 2022 году был разработан и введен в действие национальный стандарт, устанавливающий методы испытаний для определения показателей долговечности – ГОСТ Р 70060-2022 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы геосинтетические. Методы испытаний на долговечность». Также в 2021 году предварительный национальный стандарт, устанавливающий метод определения водопроницаемости геосинтетического материала, был переработан в ГОСТ Р 59691-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы геосинтетические. Метод определения водопроницаемости», содержащий методы определения коэффициента фильтрации системы «песок - геосинтетический материал - песок» и коэффициента фильтрации системы «грунт - геосинтетический материал - грунт» при проектировании конструкций. Данные стандарты необходимо было учесть при разработке данного национального стандарта на общие технические условия геосинтетических материалов.

Дополнительно необходимо было провести уточнение номенклатуры документов по стандартизации, устанавливающих технические требования к геосинтетическим материалам в зависимости от выполняемой функции. Так, например, в 2021 году был введен ГОСТ Р 59692-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы геосинтетические для борьбы с эрозией на откосах. Общие технические условия». В национальном стандарте реализован системный подход, основанный на рассмотрении требований к техническим характеристикам геосинтетических материалов и методам их определения с позиции их применения в конструкциях нежестких дорожных одежд.

В связи с изложенным, в целях повышения надежности дорожных конструкций с учетом современного накопленного опыта необходимо было разработать национальный стандарт Российской Федерации, устанавливающий общие технические условия на геосинтетические материалы, выполняющие различные функции (армирование, разделение, борьба с эрозией, дренирование). Утвержденный национальный стандарт в рассматриваемой сфере позволит систематизировать и установить единый подход к техническим требованиям, правилам приемки, методам контроля геосинтетических материалов, их транспортированию и хранению.

ГОСТ Р 72001-2025 содержит следующие основные разделы: классификация; технические требования; требования безопасности и охраны окружающей среды; правила приемки; методы контроля.

Раздел технические требования включает подразделы: общие положения; технические характеристики; маркировка; упаковка.

Стандарт разработан в соответствии с Федеральным законом от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и ГОСТ Р 1.5-2012 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные. Правила построения, изложения, оформления и обозначения».

52) ГОСТ Р 58400.3-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы вяжущие нефтяные битумные. Порядок определения марки».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Binding materials petroleum bituminous. The procedure for determination of the brand.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 58400.3-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.06.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 09.04.2025 № 264-ст. Введен взамен ГОСТ Р 58400.3-2019.

Стандарт распространяется на нефтяные битумные вяжущие материалы и устанавливает правила определения и подтверждения марок битумных вяжущих по ГОСТ Р 58400.1 и ГОСТ Р 58400.2.

В Российской Федерации до 2020 года действовал ПНСТ 397 «Дороги автомобильные общего пользования. Выбор битумных вяжущих», который устанавливает метод определения температурных условий эксплуатации слоев, правила применимости битумных вяжущих в этих слоях.

Взамен данного стандарта был разработан ГОСТ Р 71009 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы вяжущие нефтяные битумные. Правила выбора марок». Этот стандарт включает в себя актуализированные методики определения расчетных температур слоя и методики назначения допустимых к применению марок битумных вяжущих.

Подобные методики также уже представлены в приложении А ГОСТ Р 58400.3. Таким образом, возможны противоречия между ГОСТ Р 58400.3 и ГОСТ Р 71009. Для исключения данных противоречий необходима была актуализация ГОСТ Р 58400.3.

Также актуализация ГОСТ Р 58400.3 продиктована необходимостью учета замечаний и предложений, полученных от пользователей в процессе применения ГОСТ Р 58400.3, а также учета опыта его применения и для повышения удобства пользования и повышения эффективности применения данного стандарта.

В связи с изложенным, в целях совершенствования качества дорожных одежд с учетом современного накопленного опыта и для повышения удобства пользования и повышения эффективности применения данного стандарта необходимо было актуализировать ГОСТ Р 58400.3.

ГОСТ Р 58400.3-2025 содержит следующие основные разделы: общие положения; порядок определения марки PG XY по ГОСТ Р 58400.1; порядок

подтверждения марки PG XY по ГОСТ Р 58400.1; порядок определения марки PG X(Z)Y по ГОСТ Р 58400.2; порядок подтверждения PG X(Z)Y по ГОСТ Р 58400.2; порядок определения фактической марки битумного вяжущего; оформление результатов.

Раздел порядок определения марки PG XY по ГОСТ Р 58400.1 включает подразделы: определение верхнего значения марки (X); определение нижнего значения марки (Y); определение марки PG XY.

Раздел порядок определения марки PG X(Z)Y по ГОСТ Р 58400.2 включает подразделы: определение марки PG X(Z)Y при заданном значении X; определение марки PG X(Z)Y без заданного значения X.

Кроме того, национальный стандарт содержит рекомендуемые приложения: образец документа по определению марки и фактической марки битумного вяжущего по ГОСТ Р 58400.1; образец документа по результатам определения марки битумного вяжущего по ГОСТ Р 58400.2.

Стандарт разработан в соответствии с Федеральным законом от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и ГОСТ Р 1.5-2012 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные. Правила построения, изложения, оформления и обозначения», гармонизирован с требованиями межгосударственных стандартов, включенных в перечни к ТР ТС 014/2011.

53) Изменение № 1 к ГОСТ Р 59171-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Блоки полистирольные вспененные (ППС блоки). Технические условия».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.07.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 21.05.2024 № 443-ст.

В отрасли инфраструктурного и транспортного строительства все более актуальным становится применение технологий, которые позволяют сократить затраты, уменьшить время строительства и улучшить качество объектов.

Одной из таких технологий является возведение легких насыпей. Эта технология позволяет значительно сократить затраты на строительство, а также улучшить экологическую обстановку на объекте. Легкие насыпи могут возводиться из различных материалов, но наиболее популярными являются пенополистирольные (ППС) блоки и блоки из полистирольных вспененных экструзионных изделий (XPS-блоки).

В Российской Федерации стандартом, регламентирующим требования к материалу для возведения легких насыпей из ППС блоков, является ГОСТ Р 59171-2020, а из XPS-блоков – ГОСТ Р 59697-2021. Стоит отметить, что по своей сути и строительным принципам, технология возведения насыпей из ППС и XPS-блоков идентична, соответственно нормативы, устанавливающие требования к этим материалам должны быть гармонизированы, а также иметь только необходимые и актуальные требования.

Имеется большая перспектива развития технологии строительства с применением ППС блоков в экстремальных условиях на территории России, а использование современных марок, выпускаемых отечественной промышленностью, может оказать значительное влияние на безопасность и функциональность возводимых конструкций.

В настоящее время ГОСТ Р 59171-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Блоки полистирольные вспененные (ППС блоки). Технические условия» активно применяется, но с целью приведения документа к современным требованиям, с учетом практики его использования, соблюдая согласованность и исключая противоречия с другими нормативными документами в области технического регулирования в Российской Федерации, необходимо было внести ряд изменений.

Важность изменения данного стандарта нельзя недооценивать, так как обновление поможет привести его в соответствие с современной практикой и возможностями, а также согласовать с другими нормами и стандартами. Такой подход позволит актуализировать информацию, улучшить эффективность работы с документом и избежать противоречий с другими нормами.

Кроме того, своевременное обновление стандарта может способствовать его лучшему восприятию и применению на практике, что, в свою очередь, положительно повлияет на качество работы и достижение поставленных целей стандартизации в Российской Федерации.

Краткая характеристика внесенного изменения:

Раздел 2 дополнен ссылкой на новый нормативный документ: «ГОСТ EN 826 Изделия теплоизоляционные, применяемые в строительстве. Методы определения характеристик сжатия».

Пункт 3.5 изложен в новой редакции: «3.5 облегченная насыпь: Инженерное сооружение, масса которого уменьшается путем замещения части насыпного грунта материалом с более низкой плотностью».

Таблица 1 изложена в новой редакции.

Пункт 6.2 изложен в новой редакции «6.2 Теплопроводность в сухом состоянии при температуре (10 ± 1) °C (283 ± 1) K – не более 0,037 Вт/(м·К), определяемая по ГОСТ 7076».

Пункт 8.4 изложен в новой редакции:

«8.4 При приемо-сдаточных испытаниях проверяют:

- а) линейные размеры (длина, ширина, толщина);
- б) правильность геометрической формы:
 - 1) отклонения от плоскостности;
 - 2) разность длин диагоналей;
 - 3) отклонение от перпендикулярности смежных граней;
- в) внешний вид;
- г) физико-механические характеристики:
 - 1) плотность;
 - 2) прочность на сжатие при 10%-ной относительной деформации;
 - 3) модуль упругости при сжатии».

Пункт 8.7 изложен в новой редакции:

«8.7 Модуль упругости определяют в соответствии с ГОСТ EN 826 при значении сжимающей силы в конце условно упругой зоны (четко выраженный прямолинейный участок графика зависимости деформации от сжимающей силы)».

Пункт 8.8 исключен.

Таблица 2 изложена в новой редакции.

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

54) Изменение №1 к ГОСТ Р 59697-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Блоки из полистирольных вспененных экструзивных изделий (XPS-блоки). Общие технические условия».

Изменение № 1 введено в действие на территории Российской Федерации с 01.07.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 21.05.2024 № 444-ст.

В Российской Федерации и в зарубежных странах находит все большее применение технология устройства легких насыпей из XPS-блоков (блоков из экструзионного вспененного пенополистирола). Основные области их применения: участки насыпей на слабых основаниях; устройство заполнения за подпорными стенками. В то же время, представляется перспективной апробация данной технологии строительства в сложных условиях на территории Российской Федерации, поскольку применение освоенных отечественным производством современных XPS-блоков позволяет оказать комплексное влияние на работоспособность дорожной конструкции (теплоизоляция, существенное снижение нагрузок на основание, замена грунта насыпи на биостойкий материал необходимого уровня качества, не подверженный влиянию климатических и гидрологических условий).

В дорожном строительстве экструзионный пенополистирол (XPS) успешно применяется с 2000 года во всех регионах России. В 2008 г. на основании положительного опыта был разработан Стандарт организации СТО 54349294-03-2008 о правилах применения экструзионного пенополистирола при строительстве облегченных насыпей. На сегодняшний день с применением данной технологии с экструзионным полистиролом успешно реализовано 6 крупных объектов федерального значения:

- Развязка на кольцевой автомобильной дороге, г. С.Петербург, КАД – 2008 г.
- Подход к мосту через р. Печенга, Трасса Кола – 2011 г. – Подход к мосту через р. Кямиши, Трасса Нарва – 2013 г.
- Платная дорога Западный скоростной диаметр, г. С.Петербург – 2015 г.
- Подход к мосту через р. Волхов, трасса Кола – 2017 г.
- 3 участка с легкими насыпями при строительстве ул. Оборонная, г. Колпино – 2019 г.

В рамках научной работы Тамбовского государственного технического университета (ТГТУ), по результатам применения полистирольного пенопласта в дорожных одежах, была подтверждена целесообразность применения экструзионного пенополистирола для создания оптимального водно-теплового режима земляного полотна и дорожной одежды, определены термофлуктуационные закономерности разрушения и деформирования пенополистирольных плит при воздействии агрессивных сред и климатических факторов (в сравнении ППС и XPS). Разработана и реализована методика прогнозирования работоспособности пенополистирольных плит в конструкциях дорожных одежд в условиях максимально приближенным к эксплуатационным.

В настоящее время ГОСТ Р 59697-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Блоки из полистирольных вспененных экструзионных изделий (XPS-блоки). Общие технические условия» успешно применяется, но требовал изменений исходя из опыта практического использования и для соответствия текущему уровню технических возможностей производителей материала.

С целью минимизации параметров при идентификации продукции, применяемой в облегченных насыпях из XPS-блоков, предлагалось внести изменения в Таблицу 1 «Физико-механические показатели XPS-блоков и методы их испытаний», удалить показатели прочности на сжатие при 1 % деформации, прочности на сжатие при 5 % деформации, а также конкретизировать метод испытаний на водопоглощение при полном погружении (28 сут.) по ГОСТ EN 12087 (указать метод 2B).

С целью унификации определения «облегченная насыпь» предлагалось привести универсальную формулировку. Также в связи с технической возможностью производителей XPS-блоков предлагалось скорректировать значение плотности с 20 до 16 кг/м³. Показатель теплопроводности отразить при температуре 10 °С и вынести из таблицы основных характеристик, для гармонизации с другими нормативами отрасли теплоизоляционных материалов.

Краткая характеристика внесенного изменения:

Пункт 3.4 изложен в новой редакции: «3.4 облегченная насыпь: Инженерное сооружение, масса которого уменьшается путем замещения части насыпного грунта материалом с более низкой плотностью».

Таблица 1 изложена в новой редакции.

Дополнен пункт 5.8 в следующей редакции: «Декларируемая теплопроводность (при средней температуре испытываемого образца (10±1) °С (283±1) К, определяемая по ГОСТ 7076, должна быть не более 0,036 Вт/(м·К)».

Пункт 9.1 изложен в новой редакции: «9.1 Методы контроля параметров и испытаний XPS-блоков – по ГОСТ 17177, ГОСТ EN 826, ГОСТ EN 12087 со следующими дополнениями:

- среднюю плотность определяют на образцах размерами [(50x50x50)±1,0] мм;

- прочность на сжатие при 10 %-ной относительной деформации определяют на образцах размерами [(50x50x50)±0,5] мм.

Пункт 9.4 изложен в новой редакции: «9.4 Теплопроводность определяют по ГОСТ 7076 при средней температуре испытываемого образца (10±1) °С (283±1) К

габаритными размерами от (100x100±1) до (300x300±1) мм и толщиной от (20±1) до (100±1) мм».

Изменение разработано с учетом положений Федерального закона от 29.06.2015 №162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

55) ГОСТ Р 72245-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Ворота габаритные. Общие требования».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Clearance gates. General requirements.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 72245-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.11.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 28.08.2025 № 943-ст. Введен впервые.

Стандарт устанавливает общие требования к вновь устанавливаемым габаритным воротам на автомобильных дорогах общего пользования перед искусственными сооружениями для обеспечения их сохранности и предупреждения дорожно-транспортных происшествий с ними при проезде транспортных средств с грузом или без груза с габаритами по высоте, превышающими подмостовой габарит искусственных сооружений.

Требования стандарта не распространяются на дороги и улицы городских и сельских поселений по СП 42.13330.2016, платные участки автомобильных дорог общего пользования, а также на габаритные ворота перед искусственными сооружениями с железнодорожными путями.

Целесообразность разработки стандарта обусловлена необходимостью создания общих требований к конструкции габаритных ворот и правилам их применения для обеспечения сохранности искусственных дорожных сооружений и повышения безопасности дорожного движения при проезде транспортных средств с габаритами по высоте, превышающими подмостовой габарит искусственных сооружений.

Разработка национального стандарта выполнена на основе анализа существующей практики проектирования, устройства и опыта применения габаритных ворот на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения.

ГОСТ Р 72245-2025 содержит следующие основные разделы: классификация; общие требования; правила применения.

Раздел правила применения включает подразделы: общие положения; предупреждающие габаритные ворота; ограничивающие габаритные ворота; силовые габаритные ворота; обустройство участков дорог с габаритными воротами.

Кроме того, национальный стандарт содержит рекомендуемые приложения: различные типы габаритных ворот; рекомендации по компоновке и применению специального предупреждающего щита.

Содержание стандарта не противоречит федеральным законам, требованиям технических регламентов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Стандарт соответствует действующему законодательству Российской Федерации (разработан в соответствии с Федеральным законом от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации», гармонизирован с требованиями межгосударственным стандартам, включенных в перечни к ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог»).

56) ГОСТ Р 72246-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы вяжущие нефтяные битумные. Метод визуализации дисперсии полимера при помощи флуоресцентной микроскопии».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Petroleum-based bitumen binders. The method for determining the distribution of the polymer using fluorescence microscopy.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 72246-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.11.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 28.08.2025 № 944-ст. Введен впервые.

Стандарт распространяется на полимерно-битумные вяжущие материалы на основе блоксополимеров типа стирол-бутадиен-стирол (СБС), предназначенные для использования в качестве вяжущего материала при строительстве, ремонте, капитальном ремонте и реконструкции нежестких дорожных одежд, и устанавливает метод визуализации дисперсии полимера при помощи флуоресцентной микроскопии. Данный метод позволяет установить наличие или отсутствие полимерной фазы в битумном вяжущем, его однородность, форму и размеры частиц дисперсной фазы. Метод может быть использован для битумных вяжущих, классифицированных по ГОСТ Р 58400.1, ГОСТ Р 58400.2 или ГОСТ Р 52056, при наличии достоверной информации, что они являются битумными вяжущими с содержанием СБС.

В течении последних десятилетий в дорожном строительстве идет постоянный рост применения полимерно-битумных вяжущих, производимых на основе сополимеров типа стирол-бутадиен-стирол. Использование такого рода полимеров для модификации битумов позволяет значительно расширять эксплуатационные характеристики исходного битума и добиваться получения от материала тех свойств, которые необходимы в конкретных климатических условиях при заданных транспортных нагрузках.

Качество и характеристики производимых полимерных модификаторов постоянно улучшаются и совершенствуются. Для оценки свойств и контроля качества полимерно-битумных материалов разрабатываются и применяются новые методики исследования и методы испытаний.

Одним из методов контроля выпускаемой продукции является метод визуализации дисперсии полимеров в модифицированных битумных вяжущих при помощи флуоресцентной микроскопии. Данная методика с успехом применяется за

рубежом, как в исследовательских лабораториях, так и при производстве битумных вяжущих. Необходимо отметить, что на сегодняшний день большое количество лабораторий, работающих с полимерно-модифицированными битумными вяжущими уже имеют необходимое оборудование для проведения таких исследований.

Таким образом, наличие флуоресцентного микроскопа на производстве позволяет оперативно оценивать состояние полимерной фазы в процессе изготовления полимерно-битумного вяжущего, а также выявлять совместимость различных битумов и полимеров.

В настоящее время в Российской Федерации закончил свое действие ПНСТ 377-2019 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы вяжущие нефтяные битумные. Метод визуализации дисперсии полимера при помощи флуоресцентной микроскопии».

В этой связи возникла потребность в разработке национального стандарта, с учетом полученного опыта применения предварительного стандарта и современного отечественного и международного опыта использования флуоресцентной микроскопии.

ГОСТ Р 72246-2025 содержит следующие основные разделы: требования к оборудованию, вспомогательным устройствам и материалам; метод исследования; требования безопасности и охраны окружающей среды; требования к условиям исследования; подготовка к выполнению исследования; порядок выполнения исследования; обработка результатов исследования; оформление результатов исследования.

Кроме того, национальный стандарт содержит справочные приложения: примеры изображений поверхности битумных вяжущих; пример технических характеристик флуоресцентного микроскопа.

Стандарт разработан в соответствии с № 162-ФЗ и ГОСТ Р 1.16-2011 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные предварительные. Правила разработки, утверждения, применения и отмены», гармонизирован с требованиями межгосударственных стандартов, включенных в перечни к ТР ТС 014/2011.

57) ГОСТ Р 52056-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Вяжущие полимерно-битумные дорожные на основе блоксополимеров типа стирол-бутадиен-стирол. Технические условия».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Polymer-bituminous binders. Specifications.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 52056-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.04.2026 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 08.10.2025 № 1166-ст с правом досрочного применения. Введен взамен ГОСТ Р 52056-2003.

Стандарт распространяется на дорожные полимерно-битумные вяжущие материалы, предназначенные для применения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, мостов и аэродромов.

Органические вяжущие, модифицированные полимерными добавками, являются одним из самых востребованных материалов, обеспечивающих устойчивость смесей с их применением к усталостным разрушениям, температурному растрескиванию и пластическим деформациям.

При этом, принимая во внимание развитие нормативного-регулирующего в области органических вяжущих, в том числе введение передовых методов их испытаний, возникла необходимость актуализации технических требований к полимерно-битумным вяжущим.

Таким образом, предложено включить показатели, методы определения которых моделируют воздействие процессов производства и укладки смесей, расслоение при хранении, а также показатели, характеризующие наличие в составе вяжущего полимеров и качество их дисперсии. Все предложенные методы испытаний подтвердили свою актуальность в передовом зарубежном опыте (Supergrove), а также отечественном – на объектах Государственной компании «Автодор».

ГОСТ Р 52056-2025 содержит следующие основные разделы: технические требования; требования безопасности; правила приемки; методы испытаний; транспортирование и хранение; гарантии изготовителя.

Содержание стандарта не противоречит федеральным законам, техническим регламентам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации. Стандарт полностью соответствует действующему законодательству Российской Федерации (разработан в соответствии с Федеральным законом от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации»).

58) ГОСТ Р 72081-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Вяжущие полимерно-битумные дорожные на основе блоксополимеров типа стирол-бутадиен-стирол. Метод определения эластичности».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Binders polymer-bitumen road on the basis of block copolymers of the type styrene-butadiene-styrene. Method for determining extensibility and elasticity.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 72081-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.04.2026 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 07.10.2025 № 1157-ст с правом досрочного применения. Введен впервые.

Стандарт распространяется на дорожные полимерно-битумные вяжущие материалы (далее – ПБВ), предназначенные для применения при строительстве, реконструкции и ремонте дорог, мостов и аэродромов и устанавливает метод определения эластичности ПБВ.

Органические вяжущие, модифицированные полимерными добавками, являются одним из самых востребованных материалов, обеспечивающих устойчивость смесей с их применением к усталостным разрушениям, температурному растрескиванию и пластическим деформациям.

В свою очередь, одним из важнейших показателей свойств полимерно-битумных вяжущих является эластичность, позволяющая характеризовать наличие

полимеров типа стирол-бутадиен-стирол в составе продукта, а также качество приготовления.

Предлагаемая методика проведения испытания, существенно не отличается от методики, установленной в ГОСТ 52056, и не требует значительной модификации лабораторного оборудования и средств измерения при этом:

- позволяет оценивать растяжимость вяжущего, принимая во внимание заданное значение для каждой из марок;

- позволяет сократить время проведения испытания и определить его эластичность сразу после нагружения, так как разрыв образца производится путем его разрезания в средней части.

ГОСТ Р 72081-2025 содержит следующие основные разделы: требования к средствам измерений, вспомогательным устройствам, материалам и реактивам; метод испытаний; требования безопасности и охраны окружающей среды; требования к условиям испытаний; подготовка к проведению испытаний; порядок проведения испытаний; обработка результатов испытаний; оформление результатов испытаний.

Содержание стандарта не противоречит федеральным законам, техническим регламентам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации. Стандарт полностью соответствует действующему законодательству Российской Федерации (разработан в соответствии с Федеральным законом от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации»).

59) ГОСТ Р 72315-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы геосинтетические для дренирования. Общие технические условия».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Geosynthetic materials. General specifications.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 72315-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.11.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 03.10.2025 № 1156-ст. Введен впервые.

Стандарт распространяется на геосинтетические материалы, применяемые в строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте автомобильных дорог и сооружений на них, а также при их благоустройстве, и выполняющие функцию дренирования. Стандарт устанавливает общие технические требования к дренирующим геосинтетическим материалам.

Разработка требований к геосинтетическим материалам для дренирования обусловлена необходимостью повышения долговечности и эксплуатационной надежности автомобильных дорог общего пользования. В условиях сложных климатических факторов, высокой интенсивности транспортных нагрузок и возрастающих требований к устойчивости дорожных конструкций, эффективное дренирование играет ключевую роль в предотвращении преждевременного разрушения дорожного покрытия.

Применение геосинтетических материалов позволяет:

- снизить затраты на ремонт и эксплуатацию дорог за счет предотвращения размывания основания и преждевременных деформаций дорожной одежды;
- увеличить срок службы дорожных конструкций, обеспечивая стабильность основания и равномерное распределение нагрузки;
- сократить расходы на строительство за счет уменьшения объема традиционных материалов (песка, щебня) и оптимизации толщины конструктивных слоев;
- снизить эксплуатационные издержки путем уменьшения частоты проведения ремонтных работ и повышения устойчивости дорожного покрытия к сезонным изменениям.

Разработка стандарта на национальном уровне позволяет унифицировать требования к геосинтетическим материалам, используемым в дорожном строительстве, что обеспечит предсказуемое качество материалов, создаст основу для их сертификации и снизит вероятность использования неэффективных или неподходящих материалов.

Надежность и долговечность дорожной сети имеет прямое влияние на социально-экономическое развитие регионов и страны в целом.

Стандартизация геосинтетических материалов для дренирования способствует:

- повышению безопасности дорожного движения, предотвращая образование разрушений покрытия, выбоин и просадок, особенно в районах с высоким уровнем грунтовых вод и сложными климатическими условиями;
- обеспечению доступности транспортной инфраструктуры, особенно в удаленных и труднодоступных районах, где надежность дорог критически важна для обеспечения логистики, медицинского и социального обеспечения населения;
- сокращению воздействия неблагоприятных погодных условий на состояние дорожного покрытия, что особенно важно для северных и прибрежных регионов России.

Использование геосинтетических материалов способствует экологической устойчивости дорожного строительства, так как:

- уменьшается объем традиционных материалов, таких как щебень и песок, что снижает нагрузку на природные ресурсы;
- снижается негативное воздействие на окружающую среду, поскольку дренажные системы предотвращают заболачивание территорий и эрозию грунтов.

Развитие технологий производства геосинтетических материалов требует актуализации национальной нормативной базы с учетом современных требований к качеству, методам испытаний и долговечности продукции.

Разработка стандарта позволит:

- обеспечить соответствие российских стандартов мировым тенденциям в области дорожного строительства и геосинтетических материалов;
- создать единые методики испытаний и критерии оценки эффективности геосинтетических материалов, применяемых для дренирования;
- способствовать технологическому развитию отечественных производителей, создавая конкурентоспособные продукты, соответствующие международным требованиям.

Разработка национального стандарта соответствует государственной политике в области транспортной инфраструктуры и технического регулирования.

Введение стандарта обеспечит:

- систематизацию нормативных требований к геосинтетическим материалам, что упростит процесс сертификации и контроля качества продукции;

- прозрачность требований для поставщиков и подрядчиков, что снизит риски использования некачественных материалов в строительстве.

Разработка национального стандарта на геосинтетические материалы для дренирования является актуальной и целесообразной с точки зрения технической, экономической, социальной, экологической и научной обоснованности. Введение стандарта позволяет повысить эффективность и долговечность дорожного строительства, снизить затраты на содержание дорог, обеспечить безопасность и экологическую устойчивость транспортной инфраструктуры, а также создать единые требования для производства и применения геосинтетических материалов в Российской Федерации.

ГОСТ Р 72315-2025 содержит следующие основные разделы: классификация; технические требования; требования безопасности и охраны окружающей среды; правила приемки; методы контроля; транспортирование и хранение; гарантии производителя.

Кроме того, национальный стандарт содержит обязательное приложение: методика определения коэффициента дренирования.

Стандарт разработан в соответствии с Федеральным законом от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и ГОСТ Р 1.5-2012 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные. Правила построения, изложения, оформления и обозначения». Геосинтетические материалы для дорожного строительства не являются объектом технического регулирования.

60) ГОСТ Р 72316-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Земляное полотно. Георадиолокационные методы обследования».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Road bed. Ground penetrating radar survey methods.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 72316-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.12.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 07.10.2025 № 1158-ст. Введен впервые.

Стандарт устанавливает требования к георадиолокационным методам при операционном контроле возведения земляного полотна и обследовании естественного (искусственного) основания в процессе производства работ при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог общего пользования.

Действие стандарта распространяется на участки автомобильных дорог при проектной высоте насыпи более 3 м, на участки засыпки замены грунтов основания, траншей и котлованов, устройства водопропускных труб, конусов и зон сопряжения земляного полотна с мостами.

Стандарт не распространяется на выполнение работ на территории распространения многолетнемерзлых грунтов.

Нарушение устойчивости земляного полотна чаще всего наблюдается в период строительства и первые годы эксплуатации автомобильной дороги, затем происходит консолидация грунтов как от собственного веса, так и от движущегося транспорта. В период после консолидации грунтов земляного полотна его деформации могут возникать при изменении водно-теплового режима в полосе отвода и придорожной полосе автомобильных дорог из-за хозяйственной деятельности человека.

В настоящее время в целях изучения свойств грунтов земляного полотна осуществляют лабораторные исследования отобранных проб, используются точечные электромагнитные методы, методы штамповых испытаний, статического и динамического зондирования. Перечисленные методы не позволяют оценить качество устройства земляного полотна непрерывно, по всей его длине и ширине.

В этой связи важно дополнить существующие методы обследования земляного полотна неразрушающими георадиолокационными методами в период строительства, для того чтобы: оценить однородность свойств грунтов естественного основания земляного полотна, исключить неоднородные включения при отсыпке слоев, обеспечить должный контроль однородности отсыпаемого слоя, как по плотности, так и по типам и разновидностям грунтов, контролировать однородность свойств кондиционного грунта (например, при возведении земляного полотна из мерзлого грунта в зимний период).

Наиболее эффективным методом непрерывного электромагнитного обследования земляного полотна является неразрушающий метод георадиолокации. Упомянутым методом можно оценить толщину замены слоя слабого грунта, проконтролировать уплотнение грунтов земляного полотна, уточнить локализацию ослабленных зон в грунтах естественного основания, наличие неоднородных включений в земляном полотне и т.д. Перечисленное позволит повысить качество возведения земляного полотна, снизить риски нарушения его устойчивости, повысить межремонтные сроки эксплуатации.

При этом в недавно разработанных и введенных в действие национальных стандартах ГОСТ Р 59864.1-2022 «Дороги автомобильные общего пользования. Земляное полотно. Технические требования» и ГОСТ Р 59864.2-2022 «Дороги автомобильные общего пользования. Земляное полотно. Методы измерения геометрических параметров» не предусмотрено применение георадиолокационного метода обследований.

С учетом сказанного, на сегодняшний день методика и технические требования к неразрушающим методам обследования земляного полотна не установлены, а именно требуется регламентировать: как часто и каким оборудованием следует проводить такие наблюдения в период строительства на вновь устраиваемых сооружениях, какая методика выполнения работ должна быть применена, какие вспомогательные геодезические методы должны использоваться, какие параметры грунтов земляного полотна следует контролировать, какие технические требования к грунтам следует предъявлять, по каким характеристикам

необходимо принимать решения о соответствии состояния земляного полотна нормативным требованиям.

Разработка новых методик позволяет в целом повысить качество возведения земляного полотна и заполнить пробелы в нормативной технической документации, а именно создать обосновывающую базу для урегулирования следующих вопросов:

- максимальное снижение риска деформации на покрытии дорожных одежд и нарушения устойчивости грунтов земляного полотна автомобильных дорог по завершении строительства вследствие получения полной и достоверной информации в части наличия и локализации ослабленных зон грунта естественного основания;

- создание новых инструментов всестороннего контроля послойного возведения земляного полотна во время строительства за счет сплошного неразрушающего определения однородности свойств грунтов земляного полотна по плотности (коэффициенту уплотнения), выявления и устранения неоднородных включений недопустимого размера, в том числе смерзшегося грунта при отсыпке в зимний период.

Новые методики повысят эффективность операционного контроля отдельных слоев земляного полотна, а также позволят выполнить оценку пригодности естественного основания для его возведения. Фактором повышения эффективности является непрерывный характер данных, получаемых неразрушающим методом на всю толщину отсыпаемого слоя при возведении насыпи. Результаты исследований будут способствовать обеспечению устойчивости грунтов земляного полотна, тем самым позволят снизить эксплуатационные затраты и продлить межремонтные сроки службы земляного полотна.

ГОСТ Р 72316-2025 содержит следующие основные разделы: общие положения; требования к оборудованию и инструментам; методика обследования грунтов основания земляного полотна георадиолокационным методом; методика операционного георадиолокационного контроля при устройстве слоев земляного полотна.

Раздел методика обследования грунтов основания земляного полотна георадиолокационным методом включает подразделы: методика определения пространственного положения ослабленных зон; методика контроля замены непригодного грунта.

Раздел методика операционного георадиолокационного контроля при устройстве слоев земляного полотна включает подразделы: методика определения содержания и размера мерзлых комьев, неоднородных включений в грунтах; методика георадиолокационного обследования однородности по типу и разновидности грунтов по геофизическим признакам; методика определения плотности (коэффициента уплотнения) грунтов.

Кроме того, национальный стандарт содержит справочные приложения: техническое задание на проведение георадиолокационного обследования; определение ослабленных зон в грунтах естественного основания; методика контроля замены непригодного грунта; примеры радарограмм для определения

однородности по типу и разновидности грунтов по геофизическим признакам; пример определения однородности по типу и разновидности грунтов по геофизическим признакам; пример выбора участков для определения плотности (коэффициента уплотнения) грунтов.

Содержание стандарта не противоречит федеральным законам, техническим регламентам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации и полностью соответствует действующему законодательству Российской Федерации (разработан в соответствии с Федеральным законом от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» и ГОСТ Р 1.5 2012 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные. Правила построения, изложения, оформления и обозначения»).

61) ГОСТ Р 72306-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Направляющие и ограничители перемещений пролетных строений мостовых сооружений. Общие технические требования».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Guides and movements restrainers for bridge superstructures. General technical requirements.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 72306-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.12.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 30.10.2025 № 1304-ст. Введен впервые.

Стандарт распространяется на конструкции направляющих и ограничителей перемещений пролетных строений являющихся: элементами опорных частей; обособленными конструкциями, не воспринимающими вертикальные нагрузки.

Требования стандарта распространяются на конструкции направляющих и ограничителей перемещений пролетных строений автодорожных и пешеходных мостовых сооружений, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования, в том числе при прохождении автомобильных дорог общего пользования по территории населенных пунктов и предназначенных для эксплуатации в любых климатических условиях и в районах с расчетной сейсмичностью до 9 баллов включительно.

Действие настоящего стандарта распространяется исключительно на конструкции, воспринимающие (ограничивающие) перемещения пролетного строения от горизонтальных нагрузок.

Стандарт не распространяется на специальные устройства, такие как: демпферы; шоктрансммиттеры; сейсмоизоляторы любых видов; антисейсмические упоры, служащие для снижения сейсмического воздействия; конструктивные элементы, фиксирующие опорные части в проектом положении; направляющие и ограничители перемещений, являющиеся элементами опорной части, воспринимающей знакопеременные вертикальные нагрузки; направляющие и ограничители перемещений, являющиеся элементами опорной части перемещающихся пролетных строений разводных мостовых сооружений;

направляющие и ограничители перемещений, применяемые в ходе строительства, капитального ремонта, ремонта и реконструкции мостового сооружения.

Мостовые сооружения являются неотъемлемой технологической частью автомобильных дорог. Процесс проектирования мостового сооружения является системной многофакторной задачей, решение которой имеет свои отличия в зависимости от материалов, применяемых при проектировании сооружений.

В настоящее время для обеспечения перемещений пролетного строения мостового сооружения в предусмотренных проектом направлениях и ограничения указанных перемещений применяют опорные части (линейно подвижные и неподвижные) и отдельные конструкции в виде направляющих и ограничителей перемещений пролетных строений.

При проектировании элементов мостовых сооружений наряду с требованиями нормативных документов, разработанными для исполнения требований ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», необходимо использование нормативных документов, применяемых для исполнения Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

Таким образом, созданная ранее для исполнения требований ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» нормативная база не может применяться в полной мере в связи отсутствием гармонизации между техническими регламентами и отсутствием требований к мостовым сооружениям, отражающим специфику ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог».

С учетом изложенного выше, необходим отдельный стандарт, устанавливающий общие технические требования к направляющим и ограничителям перемещений пролетных строений как к элементам, обеспечивающим восприятие и передачу горизонтальных нагрузок от пролетного строения к опорам мостового сооружения и исключение неконтролируемого перемещения пролетного строения от внешних воздействий.

Таким образом, разработка ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Направляющие и ограничители перемещений пролетных строений мостовых сооружений. Общие технические требования» была необходима и целесообразна.

ГОСТ Р 72306-2025 содержит следующие основные разделы: классификация направляющих и ограничителей перемещений; основные показатели и/или характеристики (свойства); требования к сырью, материалам, покупным изделиям; комплектность; маркировка.

Раздел основные показатели и/или характеристики (свойства) включает подразделы: показатели назначения; конструктивные требования; требования стойкости к внешним воздействиям и живучести.

Кроме того, национальный стандарт содержит справочные приложения: конструктивные решения внешних и внутренних направляющих и ограничителей перемещений; расчет контактных поверхностей металл-металл.

Разработанный и утвержденный национальный стандарт ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Направляющие и ограничители перемещений пролетных строений мостовых сооружений. Общие технические требования»

обеспечит соответствие нормативной базы Российской Федерации требованиям безопасности к автомобильным дорогам и дорожным сооружениям на них при их эксплуатации (п. 8; 12 б); 14.5 статьи 3 и п. 15 статьи 4 ТР ТС 014/2011).

Требования данного национального стандарта не противоречат положениям статьи 5 ТР ТС 014/2011 при оценке соответствия мостовых сооружений, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования, при осуществлении строительного контроля при их возведении и приемке в эксплуатацию.

62) ГОСТ Р 72307 «Дороги автомобильные общего пользования. Пары скольжения опорных частей для мостовых сооружений. Методы определения физических параметров».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Sliding pairs for structural bearings of bridge superstructures. Methods for determination of physical parameters.*

Национальный стандарт ГОСТ Р 72307-2025 введен в действие на территории Российской Федерации с 01.12.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 30.10.2025 № 1305-ст. Введен впервые.

Стандарт распространяется на определительные квалификационные, контрольные периодические и контрольные предъявительские испытания и устанавливает следующие методы определения физических параметров пар скольжения: допустимое давление на пару скольжения; статический и динамический коэффициенты трения; износ при прохождении парой скольжения заданного накопленного пути скольжения.

Стандарт распространяется на методы определения физических параметров пар скольжения, применяемые в устройствах: опорных частях для мостовых сооружений, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования; направляющих и ограничителях перемещений пролетных строений мостовых сооружений, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования.

Стандарт распространяется исключительно на лабораторные стендовые испытания.

Стандарт распространяется на методы определения физических параметров пар скольжения, состоящих из антифрикционного материала и специально обработанного металла, как со смазкой, так и без нее, применимые при среднем давлении на пару скольжения от нормативных постоянных нагрузок и воздействий не менее 5 МПа.

Стандарт не распространяется на методы определения физических параметров пар скольжения, в составе которых отсутствуют антифрикционные материалы или две сопрягаемые поверхности скольжения изготовлены из антифрикционных материалов.

Стандарт не распространяется на методы определения физических параметров пар скольжения, входящие в состав: опорных частей, направляющих

и ограничителей перемещений, воспринимающих знакопеременные вертикальные нагрузки; устройств, в которых хотя бы один из элементов пары скольжения установлен непосредственно на эластомерный материал; опорных частей, направляющих и ограничителей перемещений, применяемых в качестве технологических элементов на этапах строительства, капитального ремонта, ремонта и реконструкции мостового сооружения; опорных частей, направляющих и ограничителей перемещений, применяемых в конструкциях разводных пролетных строений мостов; любых устройствах системы сейсмоизоляции.

Стандарт не распространяется на методы определения физико-механических, химических и других свойств материалов, применяемых в парах скольжения.

Стандарт не распространяется на методы определения физических параметров пар скольжения при эксплуатации в агрессивных средах и при действии нагрузок и воздействий, не указанных в ГОСТ 33390. Результаты определения физических параметров пар скольжения, полученные по методам испытаний, указанным в данном стандарте, могут быть использованы для устройств, применяемых для регионов с расчетной сейсмичностью до 9 баллов включительно.

Мостовые сооружения являются неотъемлемой технологической частью автомобильных дорог.

Процесс проектирования мостового сооружения является системной многофакторной задачей, решение которой имеет свои отличия в зависимости от материалов, применяемых при проектировании сооружений.

В настоящее время для обеспечения перемещений пролетного строения мостового сооружения в предусмотренных проектом направлениях и ограничения указанных перемещений применяют опорные части (линейно подвижные и неподвижные) и отдельные конструкции в виде направляющих перемещений пролетных строений. Для уменьшения горизонтальных нагрузок, возникающих в указанных устройствах при воздействии расчетных нагрузений и передающихся на опоры и устои мостового сооружения, в них широко применяются пары скольжения.

При проектировании элементов мостовых сооружений наряду с требованиями нормативных документов, разработанными для исполнения требований ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», необходимо использование нормативных документов, применяемых для исполнения Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений». Таким образом, созданная ранее для исполнения требований ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» нормативная база не может применяться в полной мере в связи отсутствием гармонизации между техническими регламентами и отсутствием требований к мостовым сооружениям, отражающим специфику ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог».

При проектировании опорных частей и направляющих требуется достоверная информация о физических параметрах пар скольжения, таких как

коэффициент трения (статический и динамический), предполагаемый износ элементов пары скольжения при прохождении заданной величины накопленного пути, влияние скорости перемещения и температуры при которых измеряются параметры пары скольжения. Применяемые в настоящее время пары скольжения, как правило, содержат деталь из антифрикционного материала, скользящую по полированной металлической поверхности, возможно применение смазки.

В настоящее время в качестве антифрикционного материала наиболее часто применяют полимерные материалы (фторопласт, сверхвысокомолекулярный полиэтилен) или композитные материалы. Информация о физических параметрах пар скольжения основывается или на исследованиях, проведенных более 50 лет назад, например, для фторопласта, и не учитывающих современные требования по скорости перемещения, температурному диапазону и пр., или на данных, представленных поставщиками антифрикционных материалов. Нормативный документ, устанавливающий единые требования к методам определения физических параметров пар скольжения в Российской Федерации отсутствует.

С учетом вышеизложенного, необходим был отдельный стандарт, устанавливающий единые требования к методам определения физических параметров пар скольжения. Таким образом, разработка ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Пары скольжения опорных частей для мостовых сооружений. Методы определения физических параметров» была необходима и целесообразна.

ГОСТ Р 72307-2025 содержит следующие основные разделы: общие требования; методы определения физических параметров пар скольжения; обработка результатов измерения; требования безопасности.

Раздел методы определения физических параметров пар скольжения включает подразделы: общие требования; контролируемые физические параметры пар скольжения опорных частей.

Кроме того, национальный стандарт содержит обязательные приложения: требования к испытательным стендам; общие требования к составу программы испытаний; метод испытания антифрикционного материала на статическое сжатие; метод долгосрочных (квалификационных) испытаний пары скольжения; метод краткосрочных (периодических) испытаний пары скольжения; требования к отчету по квалификационным испытаниям.

Разработанный и утвержденный национальный стандарт ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Пары скольжения опорных частей для мостовых сооружений. Методы определения физических параметров» обеспечит соответствие нормативной базы Российской Федерации требованиям безопасности к автомобильным дорогам и дорожным сооружениям на них при их эксплуатации (п. 8; 12 б); 14.5 статьи 3 и п. 15 статьи 4 ТР ТС 014/2011).

Требования данного стандарта не противоречат положениям статьи 5 ТР ТС 014/2011 при оценке соответствия мостовых сооружений, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования, при осуществлении строительного контроля при их возведении и приемке в эксплуатацию.

2.3. Предварительные национальные стандарты (ПНСТ)

63) ПНСТ 821-2024 «Интеллектуальные транспортные системы. Динамическая цифровая карта дорожного движения. Требования к точности данных по ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств на аварийно-опасных участках».

Наименование на английском языке: *Intelligent transport systems. Dynamic digital road traffic map. Data accuracy requirements for situational awareness of highly automated vehicles in accidents blackspots.*

Предварительный национальный стандарт ПНСТ 821-2024 введен в действие с 01.06.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 27.12.2024 № 127-пнст. Срок действия: с 01.06.2025 до 01.06.2028.

Действие стандарта распространяется на интеллектуальные транспортные системы, стандарт устанавливает требования к точности данных по ситуационной осведомленности в рамках сервиса реконструкции дорожной сцены динамической цифровой карты дорожного движения высокоскоростных транспортных средств (далее – ВАТС), движущихся в беспилотном режиме на аварийно-опасных участках автомобильных дорог общего пользования всех типов и категорий.

Стандарт устанавливает параметры, необходимые для реализации автоматизированного движения транспортных средств различных классов, которые для принятия решений о траектории и параметрах движения используют данные динамической цифровой карты дорожного движения, высокоточное позиционирование, бортовые сенсоры и системы, обеспечивающие передачу данных по технологиям V2X.

Стандарт предназначен для применения владельцами автомобильных дорог, обеспечивающих безопасность движения ВАТС и организациями, осуществляющими дорожную деятельность на данных дорогах, а также разработчиками и производителями ВАТС.

Ранее отсутствовали общие требования к ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств на аварийно-опасных участках. Поскольку формирование динамической цифровой карты дорожного движения (ДЦКДД) направлено на улучшение организации движения высокоавтоматизированных транспортных средств и повышение безопасности взаимодействия высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) с другими участниками дорожного движения, обеспечение ситуационной осведомленности ВАТС является необходимым для использования возможностей дорожно-транспортной инфраструктуры и всестороннего риск-менеджмента.

Данный ПНСТ является продолжением разработки серии стандартов, посвященных технологии динамической цифровой карты дорожного движения, которая включает в себя ПНСТ «Интеллектуальные транспортные системы. Динамическая цифровая карта дорожного движения. Архитектура динамической цифровой карты дорожного движения для целей движения высокоавтоматизированных транспортных средств» и ПНСТ «Интеллектуальные

транспортные системы. Динамическая цифровая карта дорожного движения. Точность данных для формирования ДЦКДД для целей движения высокоавтоматизированных транспортных средств».

При разработке данного стандарта был учтен зарубежный опыт в области кооперативных интеллектуальных транспортных систем, локальных динамических карт и автоматизированных систем вождения.

В данном стандарте устанавливаются требования к процессу обеспечения ситуационной осведомленности в рамках сервиса реконструкции дорожной сцены динамической цифровой карты дорожного движения для осуществления движения высокоавтоматизированных транспортных средств в беспилотном режиме на дорогах общего пользования всех типов и категорий на аварийно-опасных участках в частности, и требования к обеспечению ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств, на аварийно-опасных участках разработаны с учетом обеспечения безопасности дорожного движения и повышения эффективности транспортно- дорожного комплекса.

Предварительный национальный стандарт планируется применять в дорожном хозяйстве Российской Федерации. Направление использования – управление транспортными средствами, в том числе беспилотными, поддержка процессов проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Нормативное регулирование позволит обеспечить безопасную реализацию проектов, связанных с перспективными транспортными системами, подключенными автомобилями и высокоавтоматизированными транспортными средствами.

ПНСТ 821-2024 содержит следующие основные разделы: общие положения; требования к уровням ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств; требования к 1-му уровню ситуационной осведомленности; требования ко 2-му уровню ситуационной осведомленности; требования к 3-му уровню ситуационной осведомленности.

Раздел требования к 1-му уровню ситуационной осведомленности включает подразделы: основные требования к 1-му уровню ситуационной осведомленности; требования к сообщениям об аварийно-опасном участке; требования к сообщениям о дорожных событиях и иных данных интеллектуальной транспортной системы.

Раздел требования ко 2-му уровню ситуационной осведомленности включает подразделы: основные требования к 2-му уровню ситуационной осведомленности; требования к сообщениям о параметрах подключенных транспортных средств; требования к сообщениям о событиях кооперативной интеллектуальной транспортной системы.

Раздел требования к 3-му уровню ситуационной осведомленности включает подразделы: основные требования к 3-му уровню ситуационной осведомленности; требования к сообщениям об обезличенных данных высокоавтоматизированных транспортных средств; требования к сообщениям о динамических объектах на дороге.

Содержание стандарта составлено в соответствии с Федеральным законом от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании», ГОСТ Р 1.0-2004

«Стандартизация в Российской Федерации. Основные положения», ГОСТ Р 1.2-2004 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные Российской Федерации. Правила разработки, утверждения, обновления и отмены», ГОСТ Р 1.5-2004 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные Российской Федерации. Правила построения, изложения, оформления и обозначения», ГОСТ Р 1.7-2008 «Правила обозначения при разработке на основе применения международных стандартов».

64) ПНСТ 822-2024 «Интеллектуальные транспортные системы. Динамическая цифровая карта дорожного движения. Требования к обеспечению ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств на аварийно-опасных участках».

Наименование на английском языке: *Intelligent transport systems. Dynamic digital road traffic map. Requirements for ensuring situational awareness of a highly automated vehicles in accidents blackspots.*

Предварительный национальный стандарт ПНСТ 822-2024 введен в действие с 01.06.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 27.12.2024 № 128-пнст. Срок действия: с 01.06.2025 до 01.06.2028.

Действие стандарта распространяется на интеллектуальные транспортные системы, стандарт устанавливает требования к процессу повышения ситуационной осведомленности в рамках сервиса реконструкции дорожной сцены динамической цифровой карты дорожного движения для осуществления движения высокоскоростных транспортных средств (далее – ВАТС) в беспилотном режиме на аварийно-опасных участках автомобильных дорог общего пользования всех типов и категорий. Требования к повышению ситуационной осведомленности ВАТС, на аварийно-опасных участках разработаны с учетом обеспечения безопасности дорожного движения и повышения эффективности транспортно-дорожного комплекса.

Стандарт распространяется на параметры, необходимые для повышения ситуационной осведомленности ВАТС различных классов, которые для принятия решений о траектории и параметрах движения используют данные динамической цифровой карты дорожного движения, высокоточное позиционирование, бортовые сенсоры и системы, обеспечивающие передачу данных по технологиям V2X.

Стандарт предназначен для применения владельцами автомобильных дорог, предназначенных для движения ВАТС и организациями, осуществляющими дорожную деятельность на данных дорогах, а также разработчиками и производителями ВАТС.

Ранее отсутствовали общие требования к точности данных по ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств на аварийно-опасных участках. Поскольку формирование динамической цифровой карты дорожного движения направлено на улучшение организации движения высокоавтоматизированных транспортных средств и повышение безопасности взаимодействия высокоавтоматизированных транспортных средств с другими

участниками дорожного движения, обеспечение ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств является необходимым для использования возможностей дорожно-транспортной инфраструктуры и всестороннего риск-менеджмента.

Предварительный национальный стандарт планируется применять в дорожном хозяйстве Российской Федерации. Направление использования – управление транспортными средствами, в том числе беспилотными, поддержка процессов проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Нормативное регулирование позволит обеспечить безопасную реализацию проектов, связанных с перспективными транспортными системами, подключенными автомобилями и высокоавтоматизированными транспортными средствами.

ПНСТ 822-2024 содержит следующие основные разделы: общие положения; требования к архитектурам сервиса реконструкции дорожной сцены динамической цифровой карты дорожного движения; требования к параметрам сервиса реконструкции дорожной сцены динамической цифровой карты дорожного движения как инструмента повышения ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств на аварийно-опасных участках; требования к типам динамических объектов; определение параметров динамических объектов.

Раздел требования к параметрам сервиса реконструкции дорожной сцены динамической цифровой карты дорожного движения как инструмента повышения ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств на аварийно-опасных участках включает подразделы: зона покрытия сервисом реконструкции дорожной сцены ДЦКДД; протяженность зоны покрытия сервисом реконструкции дорожной сцены динамической цифровой карты дорожного движения; требования к протяженности зоны покрытия элементами дорожной инфраструктуры, обеспечивающей информирование высокоавтоматизированных транспортных средств; требования к протяженности зоны покрытия элементами дорожной инфраструктуры, обеспечивающими детектирование дорожных объектов; требования к параметрам, определяющим уровень ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств; способы определения зоны покрытия сервисом реконструкции дорожной сцены динамической цифровой карты дорожного движения; требования к данным о ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств на аварийно-опасных участках, входящих в архитектуру динамической цифровой карты дорожного движения.

Содержание стандарта составлено в соответствии с Федеральным законом от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании», ГОСТ Р 1.0-2004 «Стандартизация в Российской Федерации. Основные положения», ГОСТ Р 1.2-2004 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные Российской Федерации. Правила разработки, утверждения, обновления и отмены», ГОСТ Р 1.5-2004 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные Российской Федерации. Правила

построения, изложения, оформления и обозначения», ГОСТ Р 1.7-2008 «Правила обозначения при разработке на основе применения международных стандартов».

65) ПНСТ 997-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Регламенты технологические. Содержание, правила разработки и утверждения».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Technological regulations. Content, rules of development and approval.*

Предварительный национальный стандарт ПНСТ 997-2025 введен в действие с 01.05.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 06.03.2025 № 4-пнст. Срок действия: с 01.05.2025 до 01.05.2028.

Стандарт распространяется на технологические регламенты, используемые осуществляющими дорожную деятельность предприятиями при производстве продукции для строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации автомобильных дорог, и устанавливает общие требования к их содержанию, правилам разработки и утверждения.

Нормативные документы, регламентирующие свойства материалов, выпускаемых и используемых предприятиями дорожной отрасли, предполагают наличие технологических регламентов производства продукции. Технологический регламент является основным техническим документом, содержащим требования к исходным материалам и готовой продукции, определяющим оптимальные параметры операций технологического процесса и порядок их выполнения, обеспечивающим выпуск продукции необходимого качества.

До недавнего времени отсутствовал единый документ по стандартизации, регламентирующий содержание, правила разработки и утверждения технологических регламентов. Вследствие этого, используемые предприятиями дорожной деятельности технологические регламенты могли содержать различия по структуре и содержанию.

В настоящее время действует ОДМ 218.3.112-2019 «Методические рекомендации по разработке и утверждению технологических регламентов производства продукции на предприятиях дорожного хозяйства».

С учетом опыта производства продукции предприятиями дорожной отрасли и положений нормативных документов, содержащих требования к ней, появилась необходимость переработки ОДМ 218.3.112-2019 «Методические рекомендации по разработке и утверждению технологических регламентов производства продукции на предприятиях дорожного хозяйства» в документ национальной системы стандартизации.

ПНСТ 997-2025 содержит следующие основные разделы: общие положения; содержание технологического регламента; требования к содержанию элементов технологического регламента; требования к оформлению технологического регламента.

Раздел требования к составу элементов технологического регламента включает подразделы: требования к элементу «Титульный лист»; требования к

элементу «Предисловие»; требования к элементу «Содержание»; требования к элементу «Общие требования»; требования к элементу «Перечень нормативной документации»; элемент «Сведения о технологическом процессе»; требования к элементу «Транспортирование и хранение»; требования к элементу «Порядок управления несоответствующей продукцией»; требования к элементу «Требование к персоналу»; требования к элементу «Техника безопасности и охрана окружающей среды»; требования к элементу «Регистрация изменений и дополнений».

Кроме того, стандарт содержит приложения: обязательное – обозначение технологических регламентов; справочное – примерный перечень технологических регламентов; рекомендуемые – форма титульного листа технологического регламента; схема входного контроля качества исходных материалов (промежуточной продукции); порядок разработки материального баланса производства; схема операционного контроля выпуска продукции; форма последнего листа технологического регламента.

Содержание предварительного национального стандарта не противоречит Федеральным законам, техническим регламентам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации.

Стандарт соответствует законодательству Российской Федерации, разработан в соответствии с Федеральным законом от 29.06.2015 № 162-ФЗ и ГОСТ Р 1.16-2011 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные предварительные. Правила разработки, утверждения, применения и отмены». Соответствует требованиям ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог».

66) ПНСТ 1003-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы золошлаковые. Классификация».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Ash and slag materials. Classification.*

Предварительный национальный стандарт ПНСТ 1003-2025 введен в действие с 01.07.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 21.05.2025 № 11-пнст. Срок действия: с 01.07.2025 до 01.07.2028.

Стандарт распространяется на золошлаковые материалы, применяемые при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог общего пользования и устанавливает их классификацию.

Энергетической стратегией России на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.11.2009 № 1715-р, определено последовательное ограничение нагрузки топливно-энергетического комплекса на окружающую среду путем снижения образования отходов производства.

К 2030 году удельные показатели образования отходов предприятиями энергетического сектора должны быть снижены не менее чем на 50 процентов.

Вместе с тем в Стратегии развития промышленности по обработке, утилизации и обезвреживанию отходов производства и потребления на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 25.01.2018 № 84-р, отмечено, что в Российской Федерации утилизируется лишь 6-7 процентов золошлаковых отходов. При этом золошлаковые отходы (ЗШО) предприятий энергетического сектора могут быть использованы для технической рекультивации нарушенных земель, устройства земляного полотна и слоев оснований дорожных одежд автомобильных дорог, в производстве теплоизоляционных материалов, в качестве наполнителя лаков и красок, сорбентов.

В целях расширения золошлаковых материалов (ЗШМ) Минэнерго России разработан комплексный план и утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 15.06.2022 № 1557 «Об утверждении комплексного плана по повышению объемов утилизации золошлаковых отходов V класса опасности».

Расширение рационального применения отходов производства промышленных предприятий, в том числе золошлаковых смесей, включая золы-уноса (ЗШС), является актуальным направлением при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог. Стоит отметить, что в настоящее время в соответствии с действующими нормативно-техническими документами допускается применение вторичных ресурсов при выполнении дорожных работ.

Основными причинами, сдерживающими расширение применения материалов, образованных в результате сжигания твердого топлива, являются:

- отсутствие единой классификации вторичных материалов, изготавливаемых на основе золошлаковых отходов, предприятий энергетического сектора применительно к их использованию на объектах дорожного хозяйства;
- вопросы непосредственного применения вторичных материалов, изготавливаемых на основе золошлаковых отходов разрознены и зачастую допускается применение отходов промышленности без ссылки на действующие нормативно-технические документы, тем самым несмотря на то факт, что ряд технологий допускает их применение, в то время как материал остается отходом и тем самым, на него распространяются правила работы с отходами с необходимостью получения соответствующих разрешительных документов по линии Росприроднадзора. Так в соответствии с Федеральным законом от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» и приказом Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации от 22.05.2017 № 242 «Об утверждении Федерального классификатора каталога отходов» золошлаковые смеси от сжигания углей относятся к IV и V классам опасности. Значительная часть образующихся смесей относится к IV классу опасности.

При работе с отходами IV класса опасности производителю и потребителю необходимо разработать и согласовать пакет природоохранных документов, в том числе получить рецензию на транспортировку и работу с золошлаковыми смесями, что делает материал в большинстве случаев неконкурентоспособным;

- при поставке золошлаковых материалов отсутствует механизм образования отпускной цены. При увеличении объемов применения отпускная цена, как правило, резко возрастает и использование материала становится экономически нецелесообразным.

Таким образом, использование материалов, полученных из отходов промышленного производства, в том числе золошлаков, является актуальным направлением дорожной деятельности. Вместе тем необходима систематизация требований и методов испытаний, предъявляемых к золошлаковым материалам и смесям на их основе, путем разработки соответствующих документов по стандартизации с учетом областей рационального применения и классификации.

ПНСТ 1003-2025 содержит следующие основные разделы: область применения; нормативные ссылки; термины и определения; классификация.

Кроме того, стандарт содержит справочное приложение – конкретизированная область применения ЗШМ.

Содержание предварительного национального стандарта не противоречит Федеральным законам, техническим регламентам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации.

Стандарт соответствует законодательству Российской Федерации, разработан в соответствии с Федеральным законом от 29.06.2015 № 162-ФЗ и ГОСТ Р 1.16-2011 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные предварительные. Правила разработки, утверждения, применения и отмены». Соответствует требованиям ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог».

67) ПНСТ 1006-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Жесткие дорожные одежды. Правила проектирования».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Rigid pavement. Design rules.*

Предварительный национальный стандарт ПНСТ 1006-2025 введен в действие с 01.08.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 06.06.2025 № 16-пнст. Срок действия: с 01.08.2025 до 01.08.2028.

Действие стандарта распространяется на жесткие дорожные одежды автомобильных дорог общего пользования, а также временные дороги, подъездные пути и специально запроектированные дороги для потребностей населения и производственных нужд.

Стандарт устанавливает правила проектирования (конструирования и расчета) при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог с цементобетонным монолитным покрытием, со сборным покрытием из железобетонных плит.

Допускается применение положений настоящего стандарта при проектировании дорожных одежд для улиц и дорог населенных пунктов.

Действие стандарта не распространяется на проектирование дорожных одежд в зоне распространения многолетнемерзлых грунтов, а также в зонах слабых

и техногенных грунтов в случае их применения в качестве рабочего слоя земляного полотна.

В настоящее время основными документами, регламентирующими проектирование жестких дорожных одежд, являются «Методические рекомендации по проектированию жестких дорожных одежд» взамен ВСН197-91 и ГОСТ Р 59628-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Жесткие дорожные одежды. Типовые конструкции». Основные положения рекомендаций были разработаны на основе теоретических представлений и фактического опыта применения жестких дорожных одежд шестидесятых-семидесятых годов прошлого столетия и к настоящему времени существенно устарели.

Недавно изданный нормативный документ ГОСТ Р 59628-2021 рассматривает современные типовые конструкции жестких дорожных одежд на основе количества циклов приложений нагрузки, но без дополнительных факторов, влияющих на процесс определения основных параметров конструкции жесткой дорожной одежды.

Кроме этого, данный стандарт не рассматривает целостный метод расчета дорожной одежды с учетом слоев оснований и применяемых материалов, в том числе и грунтов земляного полотна.

Необходимо отметить, что существующие положения методических рекомендаций по проектированию жестких дорожных одежд взамен ВСН197-91 не позволяют целостно проектировать жесткую дорожную одежду с высокой интенсивностью движения и составом транспортного потока для получения толщины цементобетонного покрытия превышающей 24-26 см, в то время как отечественная и зарубежная практика показывает, что на наиболее загруженных автомобильных дорогах толщина цементобетонного покрытия может достигать 30 см и более.

Существующие положения по расчету жестких дорожных одежд в части проектирования одежд с асфальтобетонным покрытием, устраиваемых на цементобетонном основании, не отвечает также современным требованиям, особенно в части появившихся за последние несколько лет новых асфальтобетонов, применяемых сегодня на территории Российской Федерации.

К жестким дорожным одеждам также относятся покрытия из сборных плит, получивших, как правило, распространение на дорогах временного типа, так и на дорогах низких категорий. Основным элементом этих покрытий являются плиты, которые изготавливаются на заводе. Проектировщику требуется выбрать необходимую толщину таких покрытий и определить тип и толщину основания. Наряду с монолитными цементобетонными покрытиями и сборными покрытиями из плит к жестким дорожным одеждам относятся монолитные железобетонные покрытия, особенностью которых является наличие каркаса, при расчете которых необходимо выполнить расчет на прочность и расчет ширины раскрытия трещин в расчетном сечении железобетонной плиты.

Разработанный предварительный национальный стандарт рассматривает проектирование монолитных цементобетонных покрытий, сборных покрытий из плит, монолитных железобетонных покрытий, расчет асфальтобетонных покрытий на цементобетонном основании, расчет конструкции дорожной одежды по

условию сдвигоустойчивости грунта рабочего слоя земляного полотна и конструктивных слоев из малосвязных материалов, проверку конструкции на морозоустойчивость и на дренажную способность.

ПНСТ 1006-2025 содержит следующие основные разделы: общие положения; проектирование жестких дорожных одежд; расчет жестких дорожных одежд.

Раздел проектирование жестких дорожных одежд включает подразделы: проектирование дорожных одежд с монолитными цементобетонными покрытиями; цементобетонные покрытия с защитными слоями; проектирование дорожных одежд с асфальтобетонными покрытиями на цементобетонном основании; проектирование колеиных покрытий; проектирование дорожных одежд со сборными покрытиями из плит ПАГ и 1ПДН.

Раздел расчет жестких дорожных одежд включает подразделы: расчет монолитных цементобетонных покрытий; расчет асфальтобетонных покрытий на цементобетонном основании; расчет сборных покрытий из плит; расчет монолитных железобетонных дорожных одежд; расчет конструкции дорожной одежды по условию сдвигоустойчивости грунта рабочего слоя земляного полотна и конструктивных слоев из малосвязных материалов; проверка дорожной конструкции на морозоустойчивость; осушение дорожных одежд и грунта земляного полотна.

Кроме того, стандарт содержит приложения: справочные – нормативные и расчетные характеристики цементобетона; расчетные характеристики грунта рабочего слоя земляного полотна; расчетные характеристики конструктивных слоев жестких дорожных одежд из различных дорожно-строительных материалов; рекомендуемые – примеры расчета конструкции дорожной одежды с монолитным цементобетонным покрытием; пример расчета сборных покрытий из плит; пример расчета конструкции дорожной одежды с монолитным железобетонным покрытием; пример расчета конструкции дорожной одежды на сдвигоустойчивость; примеры расчета конструкций жестких дорожных одежд с асфальтобетонным покрытием; примеры расчета дорожной конструкции на дренажную способность.

Содержание стандарта не противоречит федеральным законам, техническим регламентам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации.

Стандарт полностью соответствует действующему законодательству Российской Федерации (разработан в соответствии с Федеральным закон от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации», гармонизирован с требованиями межгосударственных стандартов, включенных в перечни к ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог»).

68) ПНСТ 1011-2025 «Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Требования к эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств категорий М2 и М3, используемых для межрегиональных, межмуниципальных, муниципальных регулярных пассажирских перевозок».

Наименование на английском языке: *Passenger transport services. Requirements for the operation of highly automated vehicles of categories M2 and M3 used for interregional, inter-municipal, municipal regular passenger transportation.*

Предварительный национальный стандарт ПНСТ 1011-2025 введен в действие с 01.10.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 16.07.2025 № 22-пнст. Срок действия: с 01.10.2025 до 01.10.2028.

Стандарт устанавливает требования к безопасной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) категорий М2 и М3 при оказании услуг по перевозке пассажиров и багажа на межрегиональных, межмуниципальных, муниципальных регулярных маршрутах.

В 2019 году пассажирооборот общественного транспорта в Российской Федерации превысил 123,7 млрд. пассажиро-километров. В среднем за год каждый житель России примерно 130 раз воспользовался этими услугами.

Массовость, большое социальное значение общественного транспорта диктуют высокие требования к пассажирским перевозкам. Это широкий охват маршрутной сети, надежность сообщения, безопасность и качество предоставляемых услуг, снижение нагрузки на улично-дорожную сеть путем ее более эффективного использования и распространения технологий подключения транспортных средств к дорожно-транспортной инфраструктуре, повышения управляемости транспортных средств и предсказуемости их поведения в транспортном потоке.

Современный общественный пассажирский транспорт характеризуется расширяющимся использованием информационных технологий, интеллектуальных транспортных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств. Этот процесс предполагает развитие транспортной инфраструктуры.

Для обеспечения соответствия транспортной инфраструктуры современному уровню развития науки, техники и технологий, передовому отечественному и зарубежному опыту для удовлетворения потребности национальных экономик, ее технико-экономической эффективности за счет повышения качества предоставляемых услуг пассажирского автомобильного транспорта, повышению уровня безопасности жизни и здоровья людей, охраны, оптимизации и унификации номенклатуры продукции необходима разработка стандартов в области использования высокоавтоматизированных транспортных средств категорий М2 и М3 для межрегиональных, межмуниципальных, муниципальных регулярных пассажирских перевозок и пересмотр действующих.

В настоящее время требования к ВАТС, в том числе требования, определяющие их безопасность, применяемые национальным законодательством государств-членов ЕАЭС отсутствуют.

Новые технологии, внедряемые в транспортных средствах, могут создавать дополнительные риски для безопасности дорожного движения, поэтому задачей ПНСТ является минимизация как существующих, так и потенциальных рисков в интересах всего общества. Поскольку в настоящее время ВАТС не в состоянии самостоятельно обеспечивать необходимый уровень безопасности дорожного движения, важное значение приобретает необходимость организации сетевого взаимодействия транспортных средств и дорожной инфраструктуры.

Принятие ПНСТ имело целью решение описанной проблемы путем установления единых минимальных требований к эксплуатации ВАТС.

В результате применения ПНСТ на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности колесных транспортных средств».

При разработке ПНСТ учтены изменения в:

- нормативных правовых актах, регламентирующих пассажирские перевозки наземным транспортом общего пользования;
- терминологии;
- классификации видов услуг пассажирского транспорта;
- классификации транспортных средств;
- технологии информационного обеспечения;
- нормативных ссылках стандарта;
- правовом обеспечении взаимодействия участников организации перевозок пассажиров автомобильным и электрическим транспортом.

Стандарт включает следующие разделы: требования по обеспечению безопасного функционирования высокоавтоматизированных транспортных средств; требования к информационной безопасности ВАТС; требования к среде штатной эксплуатации; требования к передаче информации между дорожно-транспортной инфраструктурой и ВАТС; требования к переходу в состояние минимального риска и послеаварийная безопасность ВАТС; требования по обеспечению безопасности перевозки пассажиров ВАТС; требования к эксплуатации ВАТС.

Стандарт соответствует законодательным и иным нормативным правовым актам в сфере технического регулирования, интересам экономики государств-участников Соглашения, уровню научно-технического развития.

69) ПНСТ 1012-2025 «Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Требования к дорожно-транспортной инфраструктуре улично-дорожной сети для организации маршрута межрегиональных, межмуниципальных, муниципальных регулярных пассажирских перевозок с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств категорий М2 и М3».

Наименование на английском языке: *Passenger transport services. Requirements for the road transport infrastructure of the street road network for organizing the route of interregional, inter-municipal, municipal regular passenger transportation using highly automated vehicles of categories M2 and M3.*

Предварительный национальный стандарт ПНСТ 1011-2025 введен в действие с 01.10.2025 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 16.07.2025 № 23-пнст. Срок действия: с 01.10.2025 до 01.10.2028.

Стандарт устанавливает требования к дорожно-транспортной инфраструктуре улично-дорожной сети, обеспечивающей внедрение маршрутов межрегиональных, межмуниципальных, муниципальных регулярных пассажирских перевозок с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств категорий М2 и М3 в соответствии с ГОСТ Р 52051.

В 2019 году пассажирооборот общественного транспорта в Российской Федерации превысил 123,7 млрд. пассажиро-километров. В среднем за год каждый житель России примерно 130 раз воспользовался этими услугами.

Массовость, большое социальное значение общественного транспорта диктуют высокие требования к пассажирским перевозкам. Это широкий охват маршрутной сети, надежность сообщения, безопасность и качество предоставляемых услуг, снижение нагрузки на улично-дорожную сеть путем ее более эффективного использования и распространения технологий подключения транспортных средств к дорожно-транспортной инфраструктуре, повышения управляемости транспортных средств и предсказуемости их поведения в транспортном потоке.

Современный общественный пассажирский транспорт характеризуется расширяющимся использованием информационных технологий, интеллектуальных транспортных систем и высокоавтоматизированных транспортных средств. Этот процесс предполагает развитие транспортной инфраструктуры.

Для обеспечения соответствия транспортной инфраструктуры современному уровню развития науки, техники и технологий, передовому отечественному и зарубежному опыту для удовлетворения потребности национальных экономик, ее технико-экономической эффективности за счет повышения качества предоставляемых услуг пассажирского автомобильного транспорта, повышению уровня безопасности жизни и здоровья людей, охраны, оптимизации и унификации номенклатуры продукции необходима разработка стандартов в области использования высокоавтоматизированных транспортных средств категорий М2 и

МЗ для межрегиональных, межмуниципальных, муниципальных регулярных пассажирских перевозок и пересмотр действующих.

В настоящее время требования к ВАТС, в том числе требования, определяющие их безопасность, применяемые национальным законодательством государств-членов ЕАЭС отсутствуют.

Новые технологии, внедряемые в транспортных средствах, могут создавать дополнительные риски для безопасности дорожного движения, поэтому задачей ПНСТ является минимизация как существующих, так и потенциальных рисков в интересах всего общества. Поскольку в настоящее время ВАТС, не в состоянии самостоятельно обеспечивать необходимый уровень безопасности дорожного движения, важное значение приобретает необходимость организации сетевого взаимодействия транспортных средств и дорожной инфраструктуры.

Принятие ПНСТ имело целью решение описанной проблемы путем установления единых минимальных требований к дорожно-транспортной инфраструктуре улично-дорожной сети для организации маршрута межрегиональных, межмуниципальных, муниципальных регулярных пассажирских перевозок с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств категорий М2 и М3.

В результате применения ПНСТ на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности колесных транспортных средств».

При разработке ПНСТ учтены изменения в:

- нормативных правовых актах, регламентирующих пассажирские перевозки наземным транспортом общего пользования;
- терминологии;
- классификации видов услуг пассажирского транспорта;
- классификации транспортных средств;
- технологии информационного обеспечения;
- нормативных ссылках стандарта;
- правовом обеспечении взаимодействия участников организации перевозок пассажиров автомобильным и электрическим транспортом.

Стандарт включает следующие разделы: общие требования к дорожно-транспортной инфраструктуре; требования к сервисной платформе в составе интеллектуальной транспортной системы, обеспечивающей взаимодействие транспортного средства с объектами, подключенными к дорожно-транспортной инфраструктуре, которые могут повлиять на транспортное средство; требования к системе высокоточного позиционирования дороги; требования к динамической цифровой карте дорожного движения; требования к передаче данных между транспортными средствами и дорожно-транспортной инфраструктурой.

Стандарт соответствует законодательным и иным нормативным правовым актам в сфере технического регулирования, интересам экономики государств-участников Соглашения, уровню научно-технического развития.

70) ПНСТ 1037-2025 «Дороги автомобильные общего пользования. Мостовые сооружения. Методы испытания стальных элементов и листового металлопроката».

Наименование на английском языке: *Automobile roads of general use. Bridge constructions. Testing methods for steel elements and rolled metal sheets.*

Предварительный национальный стандарт ПНСТ 1037-2025 введен в действие с 01.01.2026 приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 02.12.2026 № 50-пнст. Срок действия: с 01.01.2026 до 01.01.2029.

Стандарт устанавливает требования к методам испытаний листового металлопроката и стальных элементов мостовых сооружений, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования, произведенных из марок сталей и состояний поставки, для которых отсутствуют национальные и/или межгосударственные стандарты в области мостостроения и своды правил по проектированию мостов, а также стандарты организаций в области мостостроения, зарегистрированные в Федеральном информационном фонде стандартов, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации в области стандартизации.

Стандарт устанавливает порядок проведения испытаний и исследований при внедрении новых марок сталей для мостостроения, произведенных в Российской Федерации, обобщает и дополняет существующие методики.

Стандарт предназначен для применения в проектных организациях при сопровождении проектных работ, направленных на внедрение новых марок сталей, научно-исследовательскими институтами при комплексной оценке их свойств, а также органами управления дорожным хозяйством, как основа для принятия решений по опытному применению новых марок сталей в стальных элементах мостовых сооружений.

Требования стандарта распространяются на листовой металлопрокат для стальных элементов мостовых сооружений, которые предполагается эксплуатировать в климатических зонах, соответствующих обычному и северному исполнению, и в районах с расчетной сейсмичностью до 9 баллов включительно по шкале MSK-64.

Стандарт не устанавливает требований к металлопрокату, методам производственного контроля или испытаниям для контроля качества продукции, и не распространяется на прокат из конструкционной стали для мостостроения по ГОСТ 6713, ГОСТ Р 55374.

Библиография

1. Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании».
2. Федеральный закон от 29.06.2015 № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации».
3. Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).
4. Федеральный закон от 03.10.2014 № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе».
5. Национальный стандарт ГОСТ Р 1.5-2012 «Стандартизация в Российской Федерации. Стандарты национальные. Правила построения, изложения, оформления и обозначения».
6. ОДМ 218.1.001-2020 Рекомендации по применению документов технического регулирования и стандартизации в сфере дорожного хозяйства.
7. ОДМ 218.1.002-2020 Рекомендации по организации и проведению работ по стандартизации в сфере дорожного хозяйства.