

Приложение

УТВЕРЖДЕН

приказом Государственной компании

«Российские автомобильные дороги»

от «28» декабря 2022 г. № 475



**Стандарт
Государственной
компании «Автодор»**

**СТО АВТОДОР
2.12-2022**

ПРОЕКТИРОВАНИЕ, СТРОИТЕЛЬСТВО, ЭКСПЛУАТАЦИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

**ТРЕБОВАНИЯ К АРХИТЕКТУРНО-
ХУДОЖЕСТВЕННОМУ ОФОРМЛЕНИЮ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ
«АВТОДОР»**

Москва 2022

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН: АО «Институт «Стройпроект».

2 ВНЕСЕН: Департаментом проектирования, технической политики и инновационных технологий.

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ: Приказом Государственной компании «Российские автомобильные дороги» от «28» декабря 2022 г. № 475.

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ.

Настоящий стандарт организации запрещается полностью и/или частично воспроизводить, тиражировать и/или распространять без согласия Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Содержание

1 Область применения.....	4
2 Нормативные ссылки	4
3 Термины, определения и сокращения	4
4 Общие положения.....	6
5 Уровень архитектурно-художественного оформления автомобильных дорог..	7
6 Основные принципы архитектурно-художественного оформления автомобильных дорог	8
7 Повышение безопасности дорожного движения при архитектурно-художественном оформлении автомобильных дорог.....	10
8 Объекты и элементы эстетического влияния	11
9 Требования к разработке объектов эстетического влияния при архитектурно-художественном оформлении автомобильных дорог.....	13
10 Регламент архитектурно-художественного оформления автомобильных дорог особого уровня находящихся различных на стадиях жизненного цикла	15
11 Регламент архитектурно-художественного оформления автомобильных дорог стандартного уровня.....	20
Приложение А (обязательное) Особые требования к проектированию объектов высокой степени влияния на архитектурно-художественный облик автомобильной дороги	23
Приложение Б (обязательное) Особые требования к объектам дорожного и придорожного сервиса	25
Приложение В (рекомендуемое) Примеры архитектурной подсветки объектов высокой степени влияния	28
Приложение Г (рекомендуемое) Примеры решений по ритмичным светоотражающим элементам	30
Приложение Д (рекомендуемое) Цветографическая система окраски объектов и элементов эстетического влияния для типовых архитектурных решений на автомобильных дорогах	33

Стандарт Государственной компании «Автодор»

ТРЕБОВАНИЯ К АРХИТЕКТУРНО-ХУДОЖЕСТВЕННОМУ ОФОРМЛЕНИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»

Requirements to road architectural design of “Russian Highways” State Company

1 Область применения

1.1 Настоящий стандарт устанавливает требования к архитектурно-художественному оформлению автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (далее – Государственная компания).

1.2 Проектирование (начиная с момента формирования задания на проектирование) и строительство участков автомобильных дорог Государственной компании осуществляют в соответствии с принципами и показателями, указанными в стандарте.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы ссылки на нормативные правовые акты и документы в области стандартизации:

ГОСТ 33062-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к размещению объектов дорожного и придорожного сервиса
постановление Правительства Российской Федерации от 16.02.2008 № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию».

Примечание - При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных нормативных правовых документов в информационной системе общего пользования на официальном сайте национального органа Российской Федерации по стандартизации в сети Интернет или по ежегодно издаваемому информационному указателю «национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по соответствующим ежемесячно издаваемым информационным указателям, опубликованным в текущем году. Если ссылочный документ заменён (изменён), то при пользовании настоящим стандартом следует руководствоваться заменённым (изменённым) документом. Если ссылочный документ отменён без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины, определения и сокращения

В настоящем стандарте применены следующие термины с

соответствующими определениями:

3.1 архитектурный ансамбль: Совокупность архитектурных объектов и деталей, подчиненных единому стилистическому и композиционному замыслу.

3.2 архитектурный бассейн: Участок дороги, находящийся в однотипном ландшафтном окружении и выполненный по принципам архитектурного ансамбля.

3.3 архитектурно-художественная концепция: Эскизный архитектурный проект дороги, концептуально определяющий архитектурно-художественные решения дорожных сооружений и элементов высокого эстетического влияния, основные принципы архитектурно-художественного оформления дороги в целом или отдельных ее участков, в том числе цветовую гамму, логотип и др., а также акцентные участки на ней.

3.4 объекты и элементы эстетического влияния: Дорожные сооружения (защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог) и их составные элементы, оказывающие ощутимое влияние на формирование архитектурно-художественного облика дороги.

3.5 архитектурное-художественная подсветка: Освещение элементов дорожных сооружений, выявляющее архитектурно-художественные особенности и эстетические достоинства.

3.6 уровень архитектурно-художественного оформления дороги: Условно определенный архитектурно-художественной концепцией и утвержденный Государственной компанией уровень необходимого архитектурно-художественного оформления дороги на основании его географических, административно-статусных и исторических характеристик.

3.7 акцентные участки дорог: Участки на подъездах к крупным населенным пунктам с населением более 400 тыс. чел., пунктам взимания платы, внеклассным мостовым переходам через крупные водные артерии, границам субъектов федерации, ландшафтно-архитектурным и историко-культурным памятникам архитектурно-художественное оформление которых осуществляется по повышенным требованиям.

3.8 индивидуальное архитектурное решение: Архитектурное решение, впервые примененное, не предусматривающее повторного применения в других проектах.

3.9 типовое архитектурное решение: Архитектурное решение, разработанное на высоком технико-эстетическом уровне и предназначенное для многократного применения.

3.11 цветовая гамма объекта: Установленные фирменные цвета и цветовые сочетания, предназначенные для использования в колористических решениях объектов эстетического влияния дороги.

3.12 логотип дороги: Символический знак, содержащий графические и шрифтовые символы, идентифицирующие данную дорогу.

3.13 ритмичные светоотражающие элементы: светоотражающие акцентные элементы свободного расположения, применяемые для снижения риска засыпания водителей в ночное время.

3.14 АСЭ – ритмичные светоотражающие элементы;

3.15 ПВП – пункт взимания платы за проезд;

3.16 ДТП – дорожно-транспортное происшествие;

3.17 ТС – транспортное средство.

4 Общие положения

4.1 Целями настоящего стандарта являются:

- повышение эстетической привлекательности и комфортабельности дорог Государственной компании;

- обеспечение маркетинговых преимуществ Государственной компании путем формирования яркого, узнаваемого, запоминающегося образа, способствующего позитивному эмоциональному воздействию и повышению доверия к платным участкам дорог, выделению данной услуги из альтернатив пользователями автомобильных дорог, росту доходности платных участков.

4.2 Повышение эстетической привлекательности и комфортабельности дорог Государственной компании обеспечивается реализацией комплекса установленных стандартом мероприятий и согласованным взаимодействием всех сторон, участвующих в процессах проектирования, строительства и эксплуатации дорог.

4.3 Повышение уровня доходов платных участков дорог при реализации мероприятий архитектурно-художественного оформления обеспечивается:

- ростом пропускной способности дорог за счет снижения аварийности, увеличения скорости потока;

- увеличением числа пользователей, привлеченных ростом безопасности, повышенным уровнем комфортабельности и придорожного сервиса, высоким уровнем архитектурно-художественного оформления, причинами эмоционально-психологического характера, обусловленными репутационным уровнем дороги, ценностью ее бренда.

4.4 Архитектурно-художественному оформлению в соответствии с требованиями данного стандарта подлежат все дороги Государственной компании. Состав и объем работ по архитектурно-художественному оформлению дорог зависит от:

- запланированного уровня архитектурно-художественного оформления автодорог и их участков (раздел 5);
- стадии жизненного цикла дороги (проектируемые, строящиеся, находящихся в эксплуатации), на которой находятся участки, подлежащие архитектурно-художественному оформлению (раздел 9).

5 Уровень архитектурно-художественного оформления автомобильных дорог

5.1 Стандартом устанавливаются два уровня архитектурно-художественного оформления дорог Государственной компании:

- особый уровень архитектурно-художественного оформления;
- стандартный уровень архитектурно-художественного оформления.

5.2 Особый уровень архитектурно-художественного оформления устанавливается решением правления Государственной компании для дорог, соответствующих хотя бы одной из следующих характеристик:

- более половины протяженности дороги состоит из платных участков;
- дорога связывает города с населением свыше 1 миллиона человек, столицы федеральных округов, объекты высокой историко-культурной ценности, памятники, входящие в список «Всемирного наследия ЮНЕСКО».

Автомобильные дороги, для которых не установлен особый уровень архитектурно-художественного оформления относятся к стандартному уровню.

5.3 На дорогах Государственной компании, для которых установлен особый уровень архитектурно-художественного оформления, стандартом выделяются акцентные участки.

5.3.1 Акцентные участки выявляются в ходе ландшафтно-архитектурного и историко-культурного обследования зоны притяжения проектируемой дороги и определяются в проектно-изыскательской документации.

5.3.2 Протяженность акцентных участков составляет от одного до двух километров и в данных пределах уточняется проектом акцентных участков и архитектурных бассейнов автодороги (пункт 10.1).

5.3.3 Архитектурно-художественное оформление акцентных участков осуществляется по повышенным требованиям (пункт 10.4).

6 Основные принципы архитектурно-художественного оформления автомобильных дорог

6.1 Основными принципами архитектурно-художественного оформления дорог особого и стандартного уровня являются:

- архитектурная целостность (ансамблевость) архитектурно-художественного оформления;
- высокий эстетический уровень архитектурно-художественного оформления;
- гармонизация с окружающим ландшафтом.

6.2 Для дорог особого уровня к принципам, указанным в пункте 6.1 настоящего стандарта, дополнительно устанавливается требование – индивидуальность и узнаваемость архитектурного облика дороги.

6.3 Архитектурная целостность (ансамблевость)

6.3.1 Ансамблевость архитектурно-художественного оформления дорог достигается:

- применением одностилевых или сочетаемых по стилистике архитектурных решений;
- соблюдением строгой иерархической структуры архитектурных элементов и деталей;
- созданием пространственных композиций, включающих в себя архитектурные бассейны, доминанты (главные элементы архитектурной композиции) и элементы рядового строя (элементы второго и третьего плана архитектурной композиции);
- соблюдением колористического единства элементов линейного объекта.

6.3.2 Архитектурно-художественное оформление дороги должно учитывать визуальное восприятие как участников дорожного движения, находящихся на проезжей части, так и пешеходов, жителей близлежащих населенных пунктов, находящихся вне линейного сооружения, а также на участников дорожного движения, находящихся на подъездах к проектируемому участку.

Ритмический строй и пластику элементов дороги необходимо соотносить со скоростью движения по ней ТС.

6.4 Высокий эстетический уровень дорожных сооружений и дороги в целом обеспечивается:

- соблюдением правил и законов архитектурно-художественной композиции и колористики;

- включением в задание на проектирование следующего требования: «Сравнение и выбор оптимального варианта дорожных сооружений высокой степени эстетического влияния производить с учетом критерия «совершенство дизайна и архитектуры».

6.4.1 Критерий «совершенство дизайна и архитектуры»:

- для дорог стандартного уровня архитектурно-художественного оформления имеет равноценный статус с критерием «стоимость»;
- для дорог особого уровня архитектурно-художественного оформления имеет более высокий статус по отношению к критерию «стоимость».

6.5 Гармонизация с окружающим ландшафтом

Архитектурно-ландшафтное проектирование автомобильных дорог осуществляется по действующим нормативам с учетом принципов, изложенных в Технической политике Государственной компании и положений настоящего стандарта.

6.5.1 При обследовании дороги определяются акцентные участки и архитектурные бассейны окружающего ландшафта, имеющие:

- географически, исторически и культурно значимые участки окружающего ландшафта;
- контрастные (резко выделяющиеся) положительные и отрицательные визуальные характеристики.

6.5.2 Для обеспечения разнообразия визуальных восприятий, снижающих монотонность дороги необходимо:

- на визуально доступных из движущихся ТС живописных природных и архитектурных участках предусмотреть максимальное открытие обзорного сектора, санацию выделенных архитектурных бассейнов путем расчистки и корректирующего озеленения;
- на визуально недоступных из движущихся ТС живописных природных и архитектурных участках, находящихся в ареале дороги, рекомендуется организация смотровых площадок (Приложение Б);
- участки окружающего ландшафта, имеющие отрицательные эстетические характеристики, следует экранировать от дороги видозащитными сооружениями или соответствующим озеленением;
- при проектировании архитектурного оформления географически, исторически и культурно значимых участков ландшафта следует акцентировать эстетические особенности и символы, характерные для данной местности.

6.6 Индивидуальность и узнаваемость архитектурного облика автомобильных дорог особого уровня архитектурно-художественного оформления.

6.6.1 Индивидуальный архитектурный образ дороги особого уровня должен быть легко узнаваем, содержать в себе элементы и детали, способствующие его визуальной идентификации. Проектируемые сооружения, объединенные общим архитектурным замыслом, должны обеспечивать узнаваемость на различных участках дороги, иметь запоминающиеся детали и силуэт.

6.6.2 Индивидуальный архитектурный образ должен быть гармонично связан с базовыми элементами бренда дороги: названием, логотипом.

6.6.3 Основными элементами, способствующими визуальной идентификации дороги являются дорожные сооружения и их элементы, выполненные по индивидуальным проектам.

6.6.4 Для улучшения пространственной ориентации водителей - потенциальных пользователей участков дорог особого уровня архитектурно-художественного оформления особое внимание следует уделить обеспечению визуальной узнаваемости дороги на развязках, съездах и пересечениях. Визуальная ориентация на подъезде к развязке наиболее надежно обеспечивается использованием на съездах на искомую дорогу хорошо заметных с большого расстояния ограждений, ограничивающих и (или) шумозащитных экранов индивидуального, характерного только для данной дороги дизайна.

7 Повышение безопасности дорожного движения при архитектурно-художественном оформлении автомобильных дорог

При проектировании архитектурно-художественного оформления дорог из критериев, по которым осуществляется выбор оптимальных проектных решений, безусловным приоритетом является обеспечение безопасности дорожного движения.

7.1 Снижение утомляемости путем соблюдения условий визуального восприятия водителем элементов дорожного коридора

7.1.1 Элементы, которые не должны отвлекать внимание водителя размещаются длинной стороной вдоль зрительного луча водителей и пассажиров;

7.1.2 Видимые высотные регулярные элементы дорожных сооружений для исключения стробоскопического эффекта рекомендуется размещать с расчетным шагом не менее 24 м.

7.2 Снижение утомляемости путем повышения периодичности и качества отдыха водителей на протяженных маршрутах.

7.2.1 С целью предоставления водителям и пассажирам возможностей для эффективного отдыха (восстановление сил, снятие сонливости, формирование

положительного эмоционального настроя) площадки отдыха на дорогах Государственной компании, их архитектурное оформление, размещаемых объектов придорожного сервиса проектируются с учетом особых требований (Приложение Б).

7.2.2 Для стимулирования водителей и пассажиров осуществлять регулярные остановки на площадках отдыха традиционное функциональное насыщение по ГОСТ 33062 рекомендуется дополнять специальными сервисными функциями (пункт 2 Приложения Б).

7.3 Снижение уровня ДТП, связанных с засыпанием водителей из-за монотонности дорог, в дневное время достигается:

- в архитектурных бассейнах, имеющих визуально доступные архитектурно-ландшафтные доминанты, обеспечением максимального раскрытия вида на них из движущихся ТС;

- в архитектурных бассейнах, не имеющих визуально доступных архитектурно-ландшафтных доминант, предусматривается размещение акцентных дорожных сооружений высокой степени влияния.

7.4 Снижение уровня ДТП, связанных с засыпанием водителей из-за монотонности автодорог, в ночное время достигается:

- использованием архитектурно-художественной подсветки доминантных элементов дорожного коридора (Приложение В);

- ритмичными светоотражающими элементами, установленными на дорожных сооружениях (шумозащитных, удерживающих, ограждающих) (Приложение Г). При проектировании ритмичных светоотражающих элементов предусматривать их свободное расположение, исключаящее мелкую ритмическую повторяемость, предпочтительно располагать на поверхности, перпендикулярной дорожной оси.

8 Объекты и элементы эстетического влияния

8.1 Объекты и элементы эстетического влияния по степени влияния на архитектурно-художественный облик линейного объекта в целом подразделяются на три группы:

- высокая;
- средняя;
- низкая.

8.2 Классификация объектов и элементов эстетического влияния учитывает:

- визуально-массовую долю, занимаемую объектами и элементами в общем массиве материальной среды дорожной транспортной коммуникации;

- технические возможности придания этим объектам и элементам эстетического влияния желаемого архитектурно-художественного облика.

8.3 В составе объектов с высокой степенью эстетического влияния при архитектурно-художественном оформлении особое внимание следует уделять дорожным сооружениям, имеющим крупные вертикальные плоскости, фланкирующие дорогу, формируя «фасад» магистрали. В наибольшей степени к фасадоформирующим объектам относятся шумозащитные экраны и подпорные стены.

8.4 К объектам и элементам высокой степени влияния на архитектурно-художественный облик автодорог относятся:

- перильные ограждения мостов, путепроводов, надземных пешеходных переходов;
- шумозащитные экраны;
- площадки отдыха, объекты придорожного сервиса;
- санитарные модули (туалеты);
- ПВП;
- мемориально-памятные знаки;
- мостовые сооружения, путепроводы;
- надземные пешеходные переходы;
- несущие конструкции оборудования АСУДД;
- подпорные стены;
- порталы и тоннели;
- дорожные ограждения удерживающие.

8.5 К объектам средней степени влияния на архитектурно-художественный облик дорог относятся:

- противоселевые и противолавинные сооружения;
- дорожные световозвращатели;
- снегоудерживающие экраны;
- остановочные пункты маршрутных транспортных средств;
- здания управления движением;
- динамические информационные табло;
- километровые столбики;
- экодуки;
- сетчатые и стоечные противоослепляющие экраны;
- трансформаторные подстанции в блочном бетонном исполнении.

8.6 Прочие дорожные сооружения, не оказывающие значимого влияния на архитектурно-художественный облик дорог, относятся к низкой степени влияния на архитектурно-художественный облик дорог и в рамках настоящего стандарта не рассматриваются.

9 Требования к разработке объектов эстетического влияния при архитектурно-художественном оформлении автомобильных дорог

9.1 Состав работ по архитектурно-художественному оформлению каждой дороги Государственной компании зависит от стадии жизненного цикла, на которой к началу этих работ находится дорога и отдельные ее участки.

Для детализации состава работ по архитектурно-художественному оформлению дорог выделяются следующие стадии жизненного цикла:

- стадия «Проектирование» (предпроектные проработки, обоснования инвестиций, проектная документация);
- стадия «Строительство и эксплуатация» (рабочая документация, строительство, эксплуатация).

Стадия «Проектирование» относится как к новому строительству, так и к реконструкции.

9.2 Требования к разработке объектов эстетического влияния в зависимости от стадий жизненного цикла дороги и уровня архитектурно-художественного оформления определены в таблице 1 и детализированы в Приложении А.

Таблица 1 – Требования к архитектурным решениям в проектной документации в зависимости от стадии жизненного цикла дороги

Объекты и элементы высокой степени влияния. Требования к архитектурным решениям в проектной документации	Особый уровень архитектурно художественного оформления		Стандартный уровень архитектурно художественного оформления
	Стадия жизненного цикла участков дорог		
	Проектирование	Строительство и Эксплуатация	
Шумозащитные экраны			
Индивидуальное архитектурное решение	+		
Индивидуальное архитектурное решение по модернизации существующих экранов с сохранением конструктивных элементов		+	
Типовое архитектурное решение с окраской согласно эскизному проекту архитектурно-художественного оформления дороги			+
Применение аритмичных светоотражающих элементов	+	+	
Перильные ограждения мостов, путепроводов, надземных пешеходных переходов			
Индивидуальное архитектурное решение	+		
Индивидуальное архитектурное решение по модернизации существующих ограждений с сохранением узлов креплений		+	
Типовое архитектурное решение, с окраской согласно приложению Д			+

Ограждения ограничивающие			
Индивидуальное архитектурное решение выборочных секций, устанавливаемых с определенным ритмом	+	+	
Типовое архитектурное решение рядовых секций, с окраской согласно приложению Д	+	+	+
Площадки отдыха, объекты придорожного сервиса			
Индивидуальное архитектурное решение в стилистике архитектурно-художественного оформления дороги	+	+	
Типовые решения с применением элементов, поддерживающих стилистику архитектурно-художественного оформления дороги			+
Санитарные модули (туалеты)			
Индивидуальное архитектурное решение в стилистике архитектурно-художественного оформления дороги	+	+	
Типовые решения с применением элементов, поддерживающих стилистику архитектурно-художественного оформления дороги			+
ПВП			
Индивидуальное архитектурное решение в стилистике архитектурно-художественного оформления дороги	+		
Окраска элементов конструкции согласно эскизному проекту архитектурно-художественного оформления дороги		+	+
Архитектурно-художественная подсветка	+	+	+
Мемориально-памятные знаки, логотип дороги			
Индивидуальные художественные решения, с включением существующих мемориальных памятных знаков	+	+	+
Трехмерный логотип в виде придорожной стелы	+	+	
Графическое изображение логотипов на шумозащитных экранах, ограничивающих и удерживающих ограждениях, покрытия и/или плоскостные флористические газонные композиции логотипа трассы и Государственной компании на откосах путепроводов, пересекающих проектируемую дорогу	+	+	+
Мостовые сооружения			
Индивидуальное архитектурное решение мостов, путепроводов, эстакад	+		
Типовое архитектурное решение, с окраской согласно эскизному проекту архитектурно-художественного оформления дороги		+	+
Архитектурно-художественная подсветка	+	+	+
Надземные пешеходные переходы			
Индивидуальное архитектурное решение в стилистике архитектурно-художественного оформления дороги	+		
Типовое архитектурное решение, с окраской согласно эскизному проекту архитектурно-художественного оформления дороги		+	+
Архитектурно-художественная подсветка	+	+	+
Подпорные стены			

Индивидуальное архитектурное решение в стилистике архитектурно-художественного оформления дороги	+		
Декоративная доработка по индивидуальному решению в стилистике архитектурно-художественного оформления дороги		+	
Типовое архитектурное решение, с окраской согласно эскизному проекту архитектурно-художественного оформления дороги			+
Архитектурно-художественная подсветка	+	+	
Порталы, тоннели			
Индивидуальное архитектурное решение в стилистике архитектурно-художественного оформления дороги	+		
Архитектурно-художественная подсветка порталов	+	+	+
Дорожные ограждения удерживающие			
Рекомендуется применение индивидуальных архитектурных решений в стилистике архитектурно-художественного оформления дороги (решение рекомендуемое, не обязательное к применению)	+		

9.3 Уникальность архитектурного облика дорог особого уровня архитектурно-художественного оформления обеспечивается требованием к проектировщикам и поставщикам дорожных сооружений, являющихся объектами, определенными к высокой степени влияния, о передаче прав Государственной компании на использование промышленных образцов этих объектов и обязательством не применять данные разработки на других объектах.

9.4 Рассмотрение и согласование проектных решений в части устройства архитектурно-художественной подсветки на объектах и элементах высокой степени влияния осуществляется в рамках Технического совета Государственной компании с привлечением Департамента эксплуатации и безопасности дорожного движения. Проектные решения, выносимые на рассмотрения технического совета, должны также включать оценку затрат на строительство и эксплуатацию архитектурно-художественной подсветки на объектах и элементах высокой степени влияния.

10 Регламент архитектурно-художественного оформления автомобильных дорог особого уровня находящихся различных на стадиях жизненного цикла

10.1 Проектирование архитектурно-художественного оформления дороги особого уровня включает:

- обследование зоны притяжения;
- архитектурно-художественную концепцию оформления;
- архитектурные решения.

10.2 Ландшафтно-архитектурное и историко-культурное обследование зоны притяжения дороги.

10.2.1 В результате ландшафтно-архитектурного и историко-культурного обследования зоны притяжения дороги определяется архитектурно-художественное состояние объектов в зоне прохождения трассы, выявляются культурно и исторически значимые участки, объекты, включенные в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, памятники археологии, а также основные ландшафтно-видовые точки.

10.2.2 В состав работ по обследованию входит:

- выявление значимых видовых участков с положительными или отрицательными характеристиками окружающего ландшафта, с указанием места расположения участков, оценки ландшафтного вида, фотофиксация;

- выявление историко-культурных и топонимических особенностей трассы и отдельных ее участков с приложением документальных обоснований.

10.2.3 Для дорог и отдельных участков особого уровня архитектурно-художественного оформления, находящихся на предпроектной стадии, проводится дополнительное обследование и сравнительная оценка вариантов маршрутов прохождения трассы по территории района строительства с позиции соответствия требованиям настоящего стандарта.

10.2.4 Для дорог и отдельных участков особого уровня архитектурно-художественного оформления, находящихся в эксплуатации, проводится дополнительное обследование архитектурно-художественного состояния с позиций соответствия требованиям настоящего стандарта.

10.2.5 По результатам обследования намечаются акцентные участки, разрабатывается задание на проектирование архитектурно-художественной концепции.

Результаты обследования оформляются в виде отчета с приложением материалов фото- и видеофиксации.

Отчет о выполненном обследовании и задание на разработку архитектурно-художественной концепции утверждаются Государственной компанией.

10.3 Архитектурно-художественная концепция разрабатывается на всю дорогу, предусматривая ее архитектурно-художественное решение в конечной стадии реализации.

10.3.1 Состав архитектурно-художественной концепции

10.3.1.1 Фрагменты дороги с дорожными сооружениями (элементами дорожных сооружений) высокой степени влияния отдельно для рядовых участков и отдельно для акцентных участков.

Номенклатура и требования к разработке дорожных сооружений высокой степени влияния определяются по таблице 1. При разработке концепции к сооружениям, устанавливаемым на акцентных участках предъявляются более высокие эстетические требования, при обеспечении принципа ансамблевости для всего линейного сооружения.

Фрагменты дороги оформляются в виде фотореалистичных 3D изображений (подаются в формате А3) не менее двух дневных видов для каждой версии объекта (серии объектов) высокой степени влияния и по одному ночному виду для объектов, на которых предусмотрена архитектурно-художественная подсветка.

10.3.1.2 Проектный вид съезда на разрабатываемую дорогу с позиции водителя ТС, движущегося по типовой трассе на подъезде к развязке. Состав: вид дневной; вид ночной. Оформляются в виде фотореалистичных 3D изображений (подаются в формате А3) по одному ракурсу. При наличии подпорных стенок их необходимо выделить в отдельную группу.

10.3.1.3 Колерная таблица предлагаемой фирменной цветовой гаммы проектируемой дороги по всем объектам высокой степени влияния на архитектурно-художественный облик автодороги.

10.3.1.4 Аритмичные светоотражающие элементы (АСЭ). Состав: не менее 1-го ночного вида для каждого типа АСЭ. Оформляются в виде фотореалистичных 3D изображений (подаются в формате А3).

10.3.1.5 Логотип дороги, включающий в себя оригинальное начертание названия и графический символ, образцы нанесения логотипа на информационных табло, поверхностях асфальтобетонных покрытий дорог, акустических экранах, дорожных ограждениях.

10.3.1.6 Пояснительная записка (пункт 10.5), оформляемая в формате А4.

10.3.2 Состав пояснительной записки архитектурно-художественной концепции.

10.3.2.1 Концептуальные решения архитектурно-художественного оформления стилистики ансамбля дороги, включающие:

- описание и обоснование сущности архитектурного образа, ассоциативного ряда, основных цветовых решений;
- описание и обоснование основных силуэтных решений;
- описание и обоснование тектоники основных сооружений.

10.3.2.2 Перечень, протяженность и положение акцентных участков дороги.

10.3.2.3 Концептуальные архитектурно-художественные решения основных элементов и объектов высокой степени влияния, включающие:

- описание принципиальных объемно-пространственных, силуэтных решений элементов и объектов высокой степени влияния;
- описание тектоники, фактурных решений основных элементов и объектов высокой степени влияния;
- описание колористических решений основных элементов и объектов высокой степени влияния;
- описание отличий архитектурно-художественного оформления акцентных участков;
- обоснование бренда: фирменное наименование дороги, слоган, визуализация бренда на транспондерах, динамических информационных табло, спецтехнике и спецодежде рабочих обслуживания, краткое описание сущности бренда, идеи маркетингового позиционирования, стиля и характера бренда, его основных смысловых и визуальных характеристик (для дорог особого уровня архитектурно художественного оформления, находящихся на стадии «Проектирование»).

10.3.3 Для вновь строящихся, реконструируемых, капитально ремонтируемых дорог следует использовать корпоративную гамму колеров (Приложение Д, рис. Д1). При соответствующем решении Технического совета для автомобильных дорог, построенных до 2022 года, допускается цветовая гамма колеров с учетом цветовых схем представленных в Приложении Д.

10.3.4 Главным критерием при утверждении архитектурно-художественной концепции оформления дороги является наличие яркого, узнаваемого, запоминающегося образа, способствующего повышению доверия к платной дороге и повышению позитивного эмоционального воздействия на целевую аудиторию пользователей.

10.3.5 Архитектурно-художественная концепция может разрабатываться несколькими авторскими коллективами для отдельных участков дороги, при этом необходимо обеспечить единство принятых стилистических и композиционных решений для дороги на всей ее протяженности.

10.3.6 На основании утвержденной архитектурно-художественной концепции формируются разделы задания:

- на разработку проектной документации для нового строительства дорог или участков особого уровня архитектурно художественного оформления, находящихся в стадии «Проектирование»;
- на разработку проектной документации для реконструкции дорог или участков особого уровня архитектурно художественного оформления, находящихся в стадиях «Строительство» или «Эксплуатация».

В задании на проектирование устанавливаются четкие требования к архитектурно-художественному оформлению участков дороги и дорожных сооружений, оказывающих наибольшее визуально-эстетическое влияние на ее архитектурно-художественный облик. Разделы задания на разработку архитектурных решений дороги (участков дороги) и дорожных сооружений высокой степени влияния иллюстрируются графическими материалами – архитектурно-художественной концепцией.

Концептуальные решения архитектурно-художественного оформления стилистики ансамбля дороги и концептуальные архитектурно-художественные решения основных элементов и объектов высокой степени влияния после утверждения их Государственной компанией являются разделами «Требования к архитектурно-художественному оформлению автомобильной дороги» задания на разработку проектной (рабочей) документации строительства или реконструкции дороги, или участка.

10.4 Архитектурные решения

10.4.1 Для дорог особого уровня архитектурно художественного оформления в состав разделов проектной документации на линейные объекты капитального строительства (реконструкцию), определяемый постановлением Правительства Российской Федерации от 16.02.2008 № 87, включается раздел «Архитектурные решения».

10.4.2 Раздел «Архитектурные решения» должен содержать:

- в текстовой части

а) описание основных характеристик архитектурно-художественного оформления дороги;

б) обоснования разделения дороги на архитектурные бассейны, их типизация, мероприятия по обеспечению соответствия требованиям стандарта;

в) реестр участков дороги с архитектурными бассейнами, включающими естественные доминанты, предусматривающие обеспечение открытия обзорного сектора;

г) реестр участков дороги с архитектурными бассейнами, не обладающими естественными доминантами, предусматривающие разработку доминант на базе дорожных сооружений высокой степени влияния;

д) обоснование основных параметров акцентных участков;

е) описание и обоснование архитектурных решений, используемых композиционных приемов и цветовых решений по каждому из типов объектов высокой степени эстетического влияния;

ж) описание архитектурных решений, обеспечивающих повышение безопасности движения;

- в графической части:

- з) планы акцентных участков и архитектурных бассейнов дороги;
- и) отображение фасадов, планов и разрезов, колористических решений объектов высокой степени эстетического влияния, 3-х мерные визуализации объектов высокой степени эстетического влияния;
- к) привязку дорожных сооружений высокой степени влияния, однозначно определяющая их местоположение на дороге;
- л) 3-х мерные визуализации архитектурно-художественной подсветки дорожных сооружений высокой степени влияния;
- м) иные графические и экспозиционные материалы, выполняемые в случае, если необходимость этого указана в задании на проектирование.

10.4.3 Раздел «Архитектурные решения» в составе проектной документации является основанием для разработки Рабочая документация.

10.4.4 Раздел «Архитектурные решения», выполняемый в ходе разработки проектной документации на строительство или реконструкцию дороги, может разрабатываться поэтапно для отдельных ее участков несколькими независимыми проектировщиками и привлекаемыми ими разработчиками проектов дорожных сооружений, оказывающих наибольшее визуально-эстетического влияния на архитектурно-художественный облик дороги, с обязательным обеспечением единства принятых стилистических и композиционных решений для дороги по всей ее протяженности

При этом, если с момента работ по пункту 10.2 и пункту 10.3. прошло более 5-ти лет, при разработке проектной документации по требованию Государственной компании может проводиться доработка архитектурно-художественной концепции.

11 Регламент архитектурно-художественного оформления автомобильных дорог стандартного уровня

11.1. Проектирование архитектурно-художественного оформления дороги стандартного уровня включает:

- обследование зоны притяжения;
- архитектурно-художественную концепцию оформления.

11.2. Ландшафтно-архитектурное и историко-культурное обследование зоны притяжения

11.2.1 В результате ландшафтно-архитектурного и историко-культурного обследования зоны притяжения дороги определяется архитектурно-художественное состояние объектов в зоне прохождения трассы, выявляются культурно и исторически значимые участки, объекты, включенные в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и

культуры) народов Российской Федерации, памятники археологии, а также основные ландшафтно-видовые точки.

11.2.2 В состав работ по обследованию входит:

- выявление значимых видовых участков с положительными или отрицательными характеристиками окружающего ландшафта, с указанием места расположения участков, оценки ландшафтного вида, фотофиксация;

- выявление историко-культурных и топонимических особенностей трассы и отдельных ее участков с приложением документальных обоснований.

11.2.3 Для дорог и отдельных участков стандартного уровня архитектурно художественного оформления, находящихся в эксплуатации, проводится дополнительное обследование архитектурно-художественного состояния дорог с позиций соответствия требованиям настоящего стандарта.

11.2.4 По результатам обследования разрабатывается задание на проектирование архитектурно-художественной концепции.

Результаты обследования оформляются в виде отчета с приложением материалов фото- и видеофиксации.

Отчет о выполненном обследовании и задание на разработку архитектурно-художественной концепции утверждаются Государственной компанией.

11.3 Архитектурно-художественная концепция разрабатывается на всю дорогу, предусматривая ее архитектурно-художественное решение в конечной стадии реализации.

11.3.1 Состав архитектурно-художественной концепции

11.3.1.1 Фрагменты дороги с дорожными сооружениями (элементами дорожных сооружений) высокой степени влияния отдельно для рядовых участков и отдельно для акцентных участков.

Номенклатура и требования к разработке дорожных сооружений высокой степени влияния определяются по таблице 1. При разработке концепции к сооружениям, устанавливаемым на акцентных участках предъявляются более высокие эстетические требования, при обеспечении принципа ансамблевости для всего линейного сооружения.

Фрагменты дороги оформляются в виде фотореалистичных 3D изображений (подается в формате А3) не менее двух дневных видов для каждой версии объекта (серии объектов) высокой степени влияния и по одному ночному виду для объектов, на которых предусмотрена архитектурно-художественная подсветка.

11.3.1.3 Колерная таблица предлагаемой фирменной цветовой гаммы проектируемой дороги по всем объектам высокой степени влияния на ее архитектурно-художественный облик.

11.3.1.4 Логотип дороги, включающий в себя оригинальное начертание названия и графический символ, образцы нанесения логотипа на динамических информационных табло, поверхностях асфальтобетонных покрытий, акустических экранах, дорожных ограждениях.

11.3.1.5 Пояснительная записка (пункт 10.5), оформляемая в формате А4.

11.3.2 Состав пояснительной записки архитектурно-художественной концепции:

- описание и обоснование сущности архитектурного образа, ассоциативного ряда;

- описание колористических решений основных элементов и объектов высокой степени влияния.

11.3.3 Рассмотрение и утверждение архитектурно-художественных концепций осуществляется техническим советом Государственной компании.

11.3.4 Главным критерием при утверждении архитектурно-художественной концепции оформления дороги является наличие узнаваемого, запоминающегося образа.

11.3.5 В случае, если архитектурно-художественная концепция разрабатывается несколькими авторскими коллективами для отдельных участков дороги, необходимо обеспечить единство принятых стилистических и композиционных решений для дороги по всей ее протяженности.

11.3.6 Утвержденная архитектурно-художественная концепция является обязательным приложением к заданию на проектирование.

Приложение А
(обязательное)

Особые требования к проектированию объектов высокой степени влияния на архитектурно-художественный облик автомобильной дороги

А.1. Мостовые сооружения

А.1.1. Объемно-планировочные решения мостов, путепроводов, эстакад должны предусматривать элементы моста и его обустройства, определяющие начало и конец сооружения.

А.1.2. Перильное ограждение мостов, путепроводов, эстакад должны архитектурно сочетаться с принятыми стилистическими принципами архитектурно-художественного оформления автомобильной дороги. Рекомендуется использование логотипов дороги и Государственной компании в художественном решении перильных ограждений.

А.1.3. Архитектурные решения путепроводов над дорогой должны быть объединены общей цветовой гаммой, элементами перил.

А.2. Шумозащитные экраны

А.2.1. Для дороги длиной менее 500 км разрабатывается модель шумозащитного экрана индивидуального архитектурного решения, при этом необходимо добиваться архитектурной образности объекта.

А.2.2. Для дороги длиной более 500 км рекомендуется разрабатывать серию шумозащитных экранов индивидуальных архитектурных решений, разработанных в единой стилистике, соответствующей архитектурной концепции дороги.

А.2.3. Для снижения утомляемости за счет исключения эффекта мелькания часто размещенных масштабных конструктивных элементов, расположенных перпендикулярно лучу зрения водителя стойки экранов со стороны проезжей части должны быть скрытыми.

А.2.4. Форму поперечного сечения экрана рекомендуется принимать лекальной криволинейной. Вертикально-плоскостное поперечное сечение экранов допускается при условии:

- устройства экранов с нетрадиционным архитектурным решением в плане (не повторяющим планировочный контур дороги);
- устройства экранов с нетрадиционным архитектурным решением верхней кромки (не повторяющий изгибы продольного профиля дороги);
- конструкция экрана предусматривает акцентные архитектурные элементы: ниши, ризалиты, накладные декоративные элементы, светопрозрачные вставки свободных геометрических форм – повторяющиеся с шагом, не приводящим к эффекту мелькания.

А.2.5. Светопрозрачное заполнение экранов рекомендуется предусматривать:

- ограниченными фрагментами свободных геометрических форм и расположения;
- сплошными светопрозрачными плоскостями без выступающих вертикальных элементов со стороны проезжей части.

А.2.6. При выборе архитектурных решений и материалов изготовления видимых элементов шумозащитных экранов для участков дороги вне населенных пунктов следует избегать использования стальных конструкций и отдавать предпочтение материалам с не бликующей фактурной поверхностью, вариантам, снимающим агрессивность и

индустриальность в облике экрана и позволяющим наиболее гармонично вписать экраны в окружающий ландшафт.

А.2.7. В конструкции экранов предусматривать светоотражающие акцентные элементы свободного расположения, исключаящее мелкую ритмическую повторяемость, располагаемые на поверхности, перпендикулярные дорожной оси (примеры в приложении Г).

А.3. Надземные пешеходные переходы

А.3.1. При проектировании надземных пешеходных переходов необходимо добиваться визуального облегчения архитектурного решения.

А.3.2. При наличии в зоне надземного пешеходного перехода павильона маршрутных транспортных средств рекомендуется совмещать остановочный павильон с сооружением лестничного или пандусного павильона перехода.

А.3.3. Для одной дороги пешеходные переходы рекомендуется разрабатывать одного типа (одной серии), отличающиеся, при необходимости, длиной пролетного строения или числом пролетных строений.

А.3.4. В зависимости от содержания задания на проектирование пешеходные переходы могут быть крытые, с навесом над пешеходной галереей и открытые. При решении крытых пешеходных переходов, рекомендуется ограждающие конструкции выполнять прозрачными.

А.4. Пункты взимания платы за проезд

А.4.1. При разработке индивидуальных архитектурных решений ПВП необходимо добиваться архитектурной выразительности и образности объектов, обеспечивающей высокую степень ассоциативной связи с проектируемой дорогой.

А.4.2. Элементами выразительности и образности ПВП должны быть навесы над оперативной зоной, опорные конструкции навесов, кабины операторов, здания и помещения диспетчерского центра.

А.4.3. Сооружения ПВП должны вызывать позитивные эстетические эмоции участников движения, для этого необходимо при разработке проектов ПВП применять строительные материалы требуемого качества, современные конструкции и объемно-пространственные решения, удобные и понятные технологические решения, яркое, теплое по тону освещение.

А.4.4. Объемно-пространственные решения ПВП должны обеспечивать их визуальную идентификацию с максимально возможных расстояний.

А.5 Мемориально-памятные знаки, нестандартные дорожные указатели, логотип Государственной компании

При разработке индивидуальных архитектурных решений мемориально-памятных знаков, нестандартных дорожных указателей, логотипа дороги необходимо добиваться архитектурной образности объектов, обеспечивающей высокую степень ассоциативной связи с проектируемой автомобильной дорогой.

Приложение Б (обязательное)

Особые требования к объектам дорожного и придорожного сервиса

Б.1 Устройство площадок отдыха и объектов придорожного сервиса по ГОСТ 33062 должно обеспечивать сокращение количества ДТП и повышение скорости движения транспортного потока за счет:

- снятия усталости водителей, повышения их эмоционального состояния после отдыха на площадке, исключения из состава потока уставших водителей;

- исключения влияния стоящих на обочине ТС на основной поток, а также неисправных ТС или ТС, вынужденных остановиться по какой-либо другой причине, внезапных выездов с «диких» необустроенных площадок.

Б.2. На площадках отдыха с особым уровнем архитектурно-художественного оформления рекомендуется обеспечивать дополнительные сервисы, повышающие уровень обслуживания пользователей дороги данной категории. К их числу относятся:

Б.2.1. капсул-отели и мини-отели, предоставляющие возможность размещения посетителей для краткосрочного отдыха;

Б.2.2. спорт-зоны с уличными спортивными тренажерами;

Б.2.3. арт-зоны с выставочными стендами для размещения сменных экспозиций и арт-объектов на открытом воздухе;

Б.2.4. гриль-зоны с сервисом, обеспечивающим краткосрочную аренду инвентаря, приобретение готовых ингредиентов и полуфабрикатов, уборку;

Б.2.5. игровые детские площадки.

Б.3. Архитектурное решение площадок отдыха и объектов придорожного сервиса должно быть выполнено в стилистическом, композиционном и цветовом ключе концепции архитектурного ансамбля дороги.

Рекомендуется использовать активные и узнаваемые силуэтные приемы для идентификации мест расположения площадок отдыха и объектов придорожного сервиса из ТС, движущихся по дороге.

Б.4. В случаях расположения площадок отдыха и объектов придорожного сервиса на видовых живописных местах в обязательном порядке следует учитывать ландшафтные особенности этих мест и гармонично вписывать их в архитектурно-художественное оформление пространства автодорожной транспортной коммуникации, проявляя максимально бережное отношение к окружающей среде, возможно, с применением архитектурно-озеленительных ансамблей.

Б.5. Площадки отдыха и объекты придорожного сервиса, как правило:

- следует размещать в красивых видовых местах, вблизи водоемов (исключая прибрежную полосу), рощ, других привлекательных в природном отношении мест, вблизи памятников истории и культуры;

- должны распознаваться при приближении к съезду с проезжей части;

- должны быть удаленными от производственных предприятий, интенсивно производящих шум, запахи и пыль (например, животноводческая ферма, асфальтобетонный завод), чтобы даже при неблагоприятном направлении ветра качество пребывания на площадке отдыха не ухудшалось.

Б.6. Игровые площадки для детей на открытом воздухе следует располагать максимально удаленными от проезжей части. Территория площадки должна хорошо просматриваться, иметь ограждение по всему периметру высотой не менее 0,8 м и один вход/выход. На огражденной территории детской площадки следует устанавливать столики и скамьи для сидения.

Б.7. Озеленение площадок отдыха и связь с ландшафтным окружением

При строительстве площадок отдыха и объектов придорожного сервиса следует учитывать ландшафтное окружение, существующую топографию местности, существующую растительность.

Интеграции в ландшафтное окружение может способствовать использование характерных для ландшафта и региона материалов и элементов, а также местной растительности.

Следует предусмотреть разграничение или ограждение площадок отдыха от соседней застройки путем шумозащитных и видозащитных экранов, защитных валов или разделительного озеленения.

Рекреационные зоны площадок отдыха должны быть озеленены отдельными деревьями, группами кустарников или живой изгородью.

Отдельные столики со скамьями должны находиться в тени деревьев.

При проектировании декоративного озеленения объектов придорожного сервиса следует максимально использовать существующую растительность. Особую ценность представляют отдельно стоящие крупные деревья или их группы. Искусственно устраиваемое озеленение не должно закрывать живописные виды прилегающего к дороге ландшафта и должно обеспечивать видимость окружающей местности. Элементы декоративного озеленения не должны ограничивать видимость и ухудшать безопасность дорожного движения.

Декоративное озеленение объектов придорожного сервиса выполняется следующими приемами:

- регулярным – линейные (аллейные или рядовые) посадки деревьев и кустарников, а также живые изгороди;
- ландшафтным или свободным – групповые посадки деревьев и кустарников в увязке с прилегающим к объекту ландшафтом; смешанным – сочетание регулярных и свободных посадок, а также комплексные посадки.

Вид деревьев следует выбирать исходя из местных особенностей и создания желаемой тени, а количество и расположение устанавливать исходя из композиционных приемов и в зависимости от ориентации по сторонам света.

Для композиционного, функционального и пространственного единства территории объекта придорожного сервиса на незастроенных площадях устраивается газон.

Б.8. Места для отдыха и приема пищи

Конструкция и материалы столов, скамеек и навесов на площадках отдыха должны обеспечивать их круглогодичное использование. Они должны быть эстетичными, стойкими к погодным условиям, не требовательными к специальному уходу. Поверхности столов и скамеек должны иметь небольшой уклон, материал и конструкция должны способствовать быстрому высыханию.

В пределах площадки отдыха столы и скамейки должны быть стандартными по форме и по окраске. Поверхности для сидения с малой теплопроводностью, например, из дерева или искусственного материала являются предпочтительными перед аналогичными из камня.

На достаточном удалении от мест расположения скамеек, столов со скамейками должны быть установлены контейнеры для отходов, хорошо видимые и легко доступные ТС службы эксплуатации дороги.

Б.9. Площадкам отдыха на дорогах присваивается наименование, ассоциированное с топонимическими особенностями местности.

Б.10. При необходимости площадки отдыха ограждаются. Ограждения должны в определенных случаях примыкать к существующему ограждению вдоль участка дороги (например, ограждения от диких животных) и отвечать их требованиям.

Б.11. При проектировании площадок отдыха и объектов придорожного сервиса необходимо уделять особое внимание их архитектурному оформлению. Планировочные решения, конструкции сооружений, внешняя отделка, малые архитектурные формы, озеленение и освещение должны композиционно сочетаться с архитектурно-художественным обликом всей дороги и выполняться с учетом местных условий, климатических и национальных особенностей.

При проектировании площадок отдыха и объектов придорожного сервиса допускается внесение стилистических отклонений от единого архитектурного ансамбля дорожной коммуникации, при безусловном обеспечении высокого эстетического уровня.

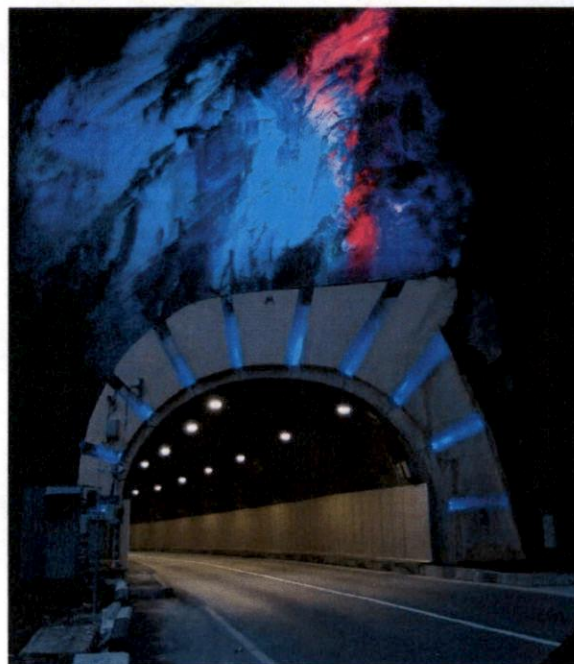
Б.12. На площадках отдыха могут устанавливаться информационные щиты с картами местности и указателями таких мест, как ближайшие станции автосервиса, медицинские пункты, полицейские участки, туристические достопримечательности, гостиницы, рестораны и др. Следует предусмотреть антивандальную систему защиты информационных щитов и их освещение в темное время суток.

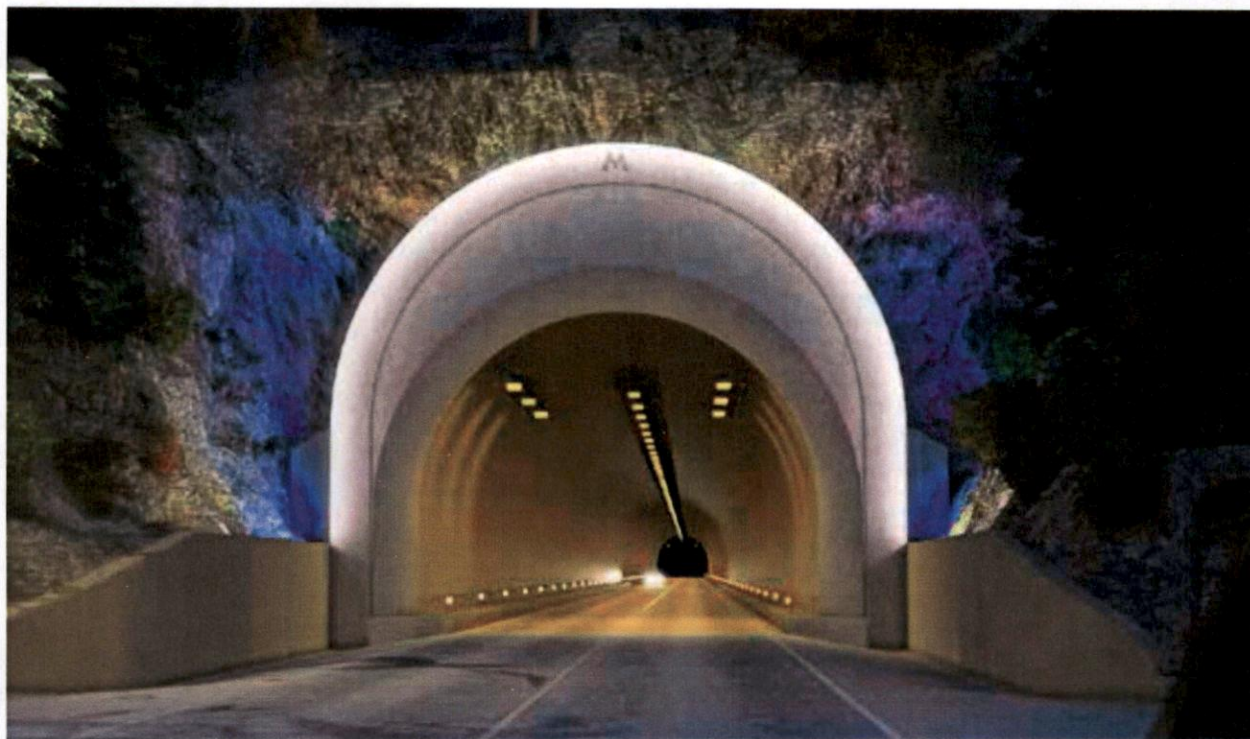
Приложение В
(рекомендуемое)

Примеры архитектурной подсветки объектов высокой степени влияния

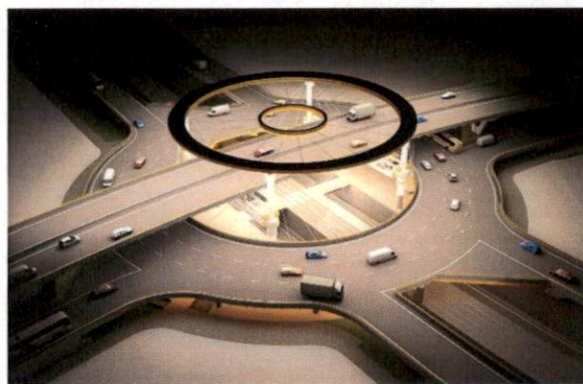


Архитектурно вариативные детали элементной базы
свето-цветовой среды автотранспортной коммуникации





Архитектурно вариативные детали элементной базы
свето-цветовой среды автотранспортной коммуникации



Приложение Г
(рекомендуемое)

Примеры решений по аритмичным светоотражающим элементам

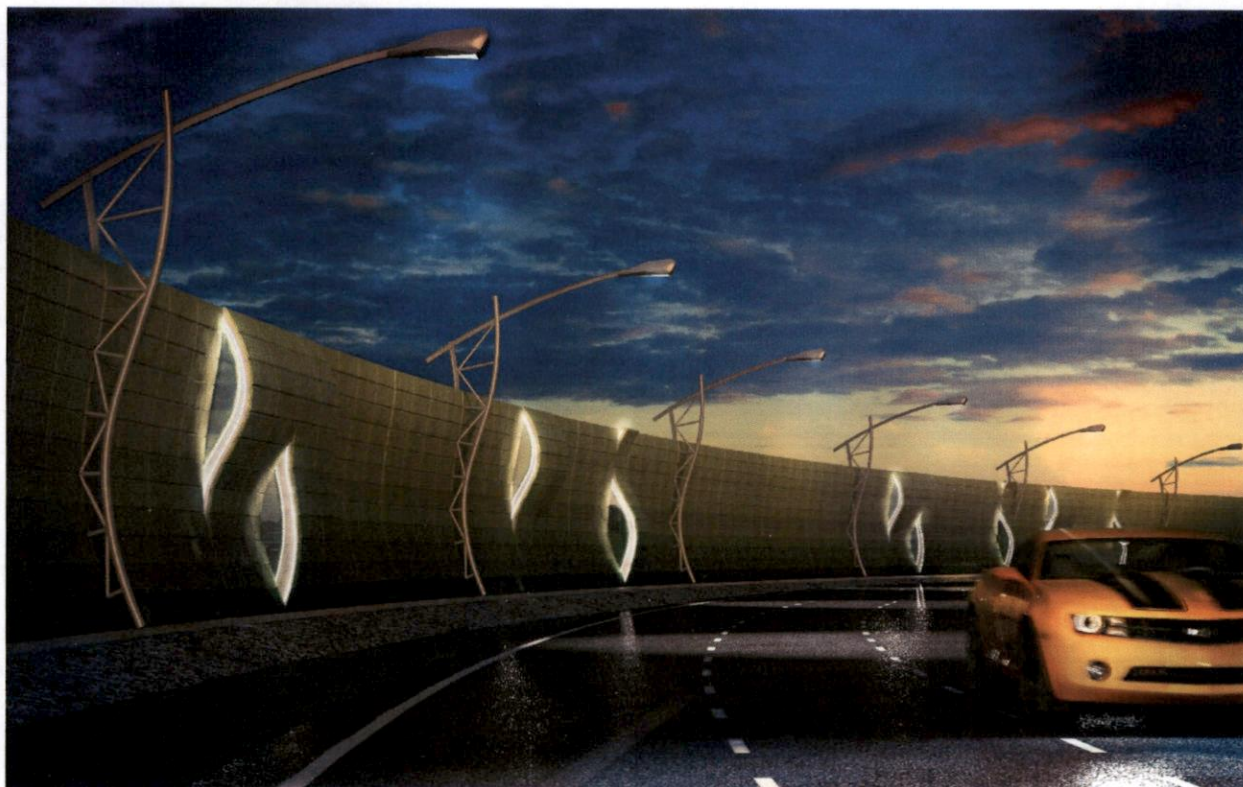


Рисунок Г.1 – Глухой шумозащитный экран с волнообразной формой поперечного сечения с АСЭ



Рисунок Г.2 – Светопрозрачный шумозащитный экран с АСЭ

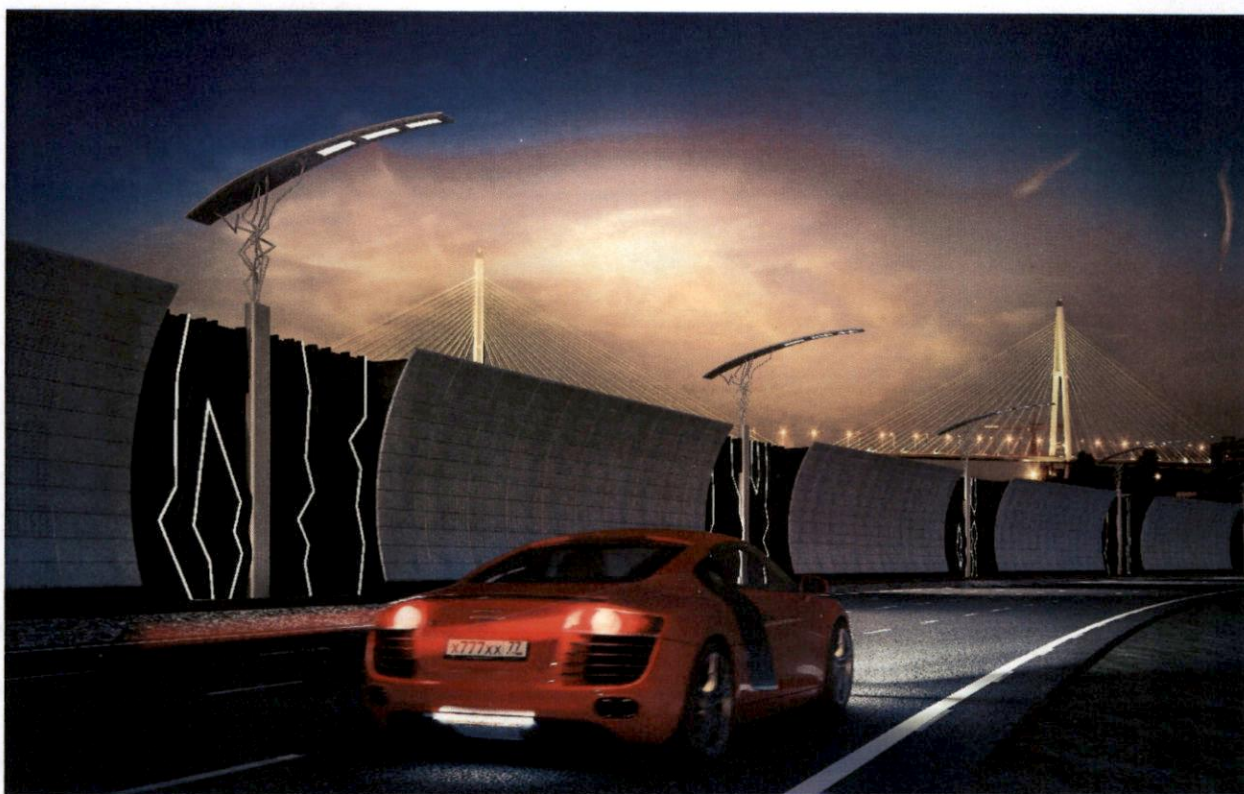


Рисунок Г.3 – Глухой дугообразный экран с рельефными вертикальными вставками с АСЭ



Рисунок Г.4 – Шумозащитный экран, имитирующий малоэтажную жилую застройку, с АСЭ



Рисунок Г.5 – Шумозащитный экран в корабельной стилистике с АСЭ



Рисунок Г.6 – Шумозащитный экран, имитирующий городскую застройку с АСЭ

Приложение Д
(рекомендуемое)

**Цветографическая система окраски объектов и элементов эстетического
влияния для типовых архитектурных решений
на автомобильных дорогах**

Д.1. Цветографическая система построения колористических решений основана на принятии базового цвета дороги и разработки к нему гаммы колеров, состоящей из дополнительных к базовому, двух цветов – светлее и темнее базового по тону и трех вспомогательных цветов различных по тону серых оттенков.

Д.2. При соблюдении данных рекомендаций цветовая характеристика элементов обустройства каждой автотрассы будет отличаться от других и складываться в запоминающийся образ определенной цветовой гаммы.

Д.3. Каждая предложенная гамма цветов будет дополняться и объединяться деталями с оцинкованным покрытием.

Д.4 Объекты придорожного сервиса, ПВП

В базовые цвета окрашиваются детали сооружений, декоративные элементы и элементы покрытий.

Д.5 Мемориально-памятные знаки, логотипы автодороги.

Базовые цвета использовать в оформлении цоколей сооружений, в качестве фоновых поверхностей логотипов.

	RAL 2010	Перильное ограждение мостов, путепроводов надземных пешеходных переходов, лестничных спусков.
	RAL 7040	Опоры, устои, конусы искусственных сооружений, монолитные бетонные элементы подпорных стен.
	RAL 7038	Пролетные строения искусственных сооружений, карнизные блоки. Стены путепроводов.
	RAL 2003	Панели шумозащитных экранов, стены малых технических зданий.
	RAL 7035	Панели шумозащитных экранов, металлокаркас павильонов надземных пешеходных переходов, навесов ПВП.
	RAL 8004	Панели шумозащитных экранов, кровли малых технических зданий, рамы щитов ограждений из поликарбоната.
	горячая оцинковка	Опоры освещения, стойки шумозащитных экранов, металлическое барьерное ограждение, рамы АСУДД, дорожных знаков, стойки перил (как вариант).

Рис. Д1 Приоритетная корпоративная гамма колеров для цветографической системы окраски элементов сооружений на автодорогах Государственной компании «Автодор»

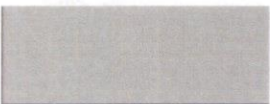
	RAL 3018	Перильное ограждение мостов, путепроводов надземных пешеходных переходов, лестничных спусков.
	RAL 7040	Опоры, устои, конусы искусственных сооружений, монолитные бетонные элементы подпорных стен.
	RAL 7038	Пролетные строения искусственных сооружений, карнизные блоки. Стены путепроводов.
	RAL 3012	Панели шумозащитных экранов, стены малых технических зданий.
	RAL 7035	Панели шумозащитных экранов, металлокаркас павильонов надземных пешеходных переходов, навесов ПВП.
	RAL 3011	Панели шумозащитных экранов, кровли малых технических зданий, рамы щитов ограждений из поликарбоната.
	горячая оцинковка	Опоры освещения, стойки шумозащитных экранов, металлическое барьерное ограждение, рамы АСУДД, дорожных знаков, стойки перил (как вариант).

Рис. Д2 Гамма колеров для цветографической системы окраски элементов сооружений на автомобильной дороге М-1 «Беларусь»



RAL 1017

Перильное ограждение мостов, путепроводов надземных пешеходных переходов, лестничных спусков.



RAL 7032

Опоры, устои, конусы искусственных сооружений, монолитные бетонные элементы подпорных стен.



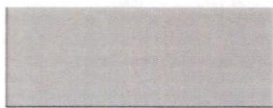
RAL 7038

Пролетные строения искусственных сооружений, карнизные блоки. Стены путепроводов.



RAL 1014

Панели шумозащитных экранов, стены малых технических зданий.



RAL 7035

Панели шумозащитных экранов, металлокаркас павильонов надземных пешеходных переходов, навесов ПВП.



RAL 8001

Панели шумозащитных экранов, кровли малых технических зданий, рамы щитов ограждений из поликарбоната.

горячая
оцинковка

Опоры освещения, стойки шумозащитных экранов, металлическое барьерное ограждение, рамы АСУДД, дорожных знаков, стойки перил (как вариант).

Рис. Д3 Гамма колеров для цветографической системы окраски элементов сооружений на автомобильной дороге М-3 «Украина»



RAL 6024

Перильное ограждение мостов, путепроводов надземных пешеходных переходов, лестничных спусков.



RAL 7040

Опоры, устои, конусы искусственных сооружений, монолитные бетонные элементы подпорных стен.



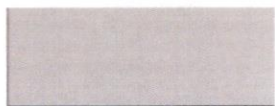
RAL 7038

Пролетные строения искусственных сооружений, карнизные блоки. Стены путепроводов.



RAL 6034

Панели шумозащитных экранов, стены малых технических зданий.



RAL 7047

Панели шумозащитных экранов, металлокаркас павильонов надземных пешеходных переходов, навесов ПВП.



RAL 6004

Панели шумозащитных экранов, кровли малых технических зданий, рамы щитов ограждений из поликарбоната.

горячая
оцинковка

Опоры освещения, стойки шумозащитных экранов, металлическое барьерное ограждение, рамы АСУДД, дорожных знаков, стойки перил (как вариант).

Рис. Д4 Гамма колеров для цветографической системы окраски элементов сооружений на автомобильной дороге М-4 «Дон»

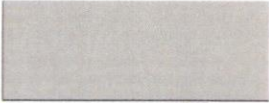
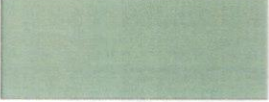
	RAL 7035	Перильное ограждение мостов, путепроводов надземных пешеходных переходов, лестничных спусков.
	RAL 7040	Монолитный бетон пролетных строений, опор, Сталежелезобетонные пролетные строения, карнизные блоки, рамы щитов ограждения из поликарбоната.
	RAL 6028	Металлоконструкции пролетных строений, панели шумозащитных экранов, кровли БКТП
	RAL 6019	Панели шумозащитных экранов.
	RAL 1033	Стены трансформаторных подстанций.
	RAL 1015	Стены путепроводов.
	RAL 8002	Панели шумозащитных экранов, кровли малых
	горячая оцинковка	Опоры освещения, стойки шумозащитных экранов, металлическое барьерное ограждение, рамы АСУДД, дорожных знаков, стойки перил (как вариант).

Рис. Д5 Гамма колеров для цветографической системы окраски элементов сооружений на автомобильной дороге М-11 «Нева»

Ключевые слова: автомобильные дороги, архитектурно-художественное оформление, цветографическая схема окраски, объекты и элементы эстетического влияния, безопасность дорожного движения
