

Помощнику Президента
Российской Федерации
И.Е. Левитину

Уважаемый Игорь Евгеньевич!

В настоящее время Минстроем России подготовлен и внесен в Правительство Российской Федерации проект распоряжения «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 июня 2010 г. № 1047-р» с приложением проекта актуализированной редакции Перечня национальных стандартов и сводов правил, в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» (далее - Перечень).

В Перечень, в качестве обязательных норм для обеспечения соблюдения требований Федерального закона от 30.12.2009 №384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» в части касающейся автомобильных дорог, включены так называемые актуализированные редакции строительных норм, которые практически полностью переписаны с норм середины 80-х годов прошлого столетия, и не отвечают требованиям безопасности в современных условиях, и прежде всего требованиям безопасности дорожного движения.

Утверждение этого Перечня с пятью сводами правил, устанавливающими требования к автомобильным дорогам и сооружениям на них, будет иметь крайне негативные последствия для страны и создадут непреодолимые препятствия для выполнения поручений Президента Российской Федерации об удвоении строительства автомобильных дорог и Указа Президента Российской Федерации 7 мая 2012 года № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике» так как их

принятие, приведет к не обоснованному увеличению стоимости строительства дорог и создаст дополнительные административные барьеры, которые будут препятствовать росту производительности труда.

Включенный в перечень свод правил СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*, как показал проведенный анализ, из 321 значений нормируемых в нем показателей - 313 заимствованы из норм 30-40 летней давности, в том числе 160 из СНиП 2.05.02-85* 1985 года и 153 из СНиП II-Д.5-72 - 1972 года.

По 36 позициям нормы, содержащиеся в своде правил не соответствуют требованиям международных норм - Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА), по 6 позициям Венской Конвенции о дорожном движении принятыми ООН участниками которых является Российская Федерация.

Учитывая, что согласно Федеральному закону «О техническом регулировании» установлено, что «если международным договором Российской Федерации в сфере технического регулирования установлены иные правила, то применяются правила международного договора». Поэтому включение в Перечень свода правил «Автомобильные дороги» усугубит и без того запутанную систему норм проектирования дорог и создаст массу правовых коллизий, что создаст благоприятную почву для развития коррупции.

Сам подход к нормированию требований к автомобильным дорогам не соответствует мировым тенденциям. В своде правил, не обосновано, завышены требования к капитальности автомобильных дорог и расчетным скоростям движения для дорог высших категорий.

Завышение значений расчетной скорости дорог высших категорий -150 км/ час, при максимально допустимой правилами движения 110 км/час, а так же повышенные требования к автомобильным дорогам с низкой интенсивностью движения, потребует ежегодных дополнительных расходов бюджета.

Сегодня как показали проведенные за рубежом исследования каждое третье ДТП связано с конструкцией автомобильных дорог, т.е. нормами по которым они были построены.

Устаревшие и не учитывающие плотность современных транспортных потоков нормы, рассчитанные исходя из параметров расчетных транспортных средств ЗИЛ-130 и ГАЗ-24 - являются одной из основных причин того, что за последнее десятилетие Россия оказалась на последнем 56 месте в Европе по показателю смертности на дорогах.

У нас в стране на дорогах ежегодно погибает около 28 тыс. человек, более 250 тысяч получают увечья. Ежегодные потери от ДТП у нас в стране составляют более 2 трлн. рублей в т.ч. около 500 млрд. расходы бюджетов. По данным зарубежных источников, переход на новые нормы позволяет снизить количество ДТП, в среднем на 30%.

Минстрой России предлагает также сделать обязательными нормы, проектирования мостов, согласно которым мосты на всех дорогах в т.ч. местных дорогах на подъездах к каждой деревне, должны быть рассчитаны на колесную нагрузку в виде четырехосной тележки с полной массой равной - 110 тон. Появление такой нагрузки на местных дорогах просто не реально.

Она превосходит нагрузки АБ-51 и АБ-74 от транспортных средств особо большой грузоподъемности установленные пунктом 6.13 этого свода правил с массой соответственно 51 и 74 тонны для карьерных самосвалов типа "БЕЛАЗ", на которые проектируются специальные дороги к карьерам, и не распространяются ограничения весовых и габаритных параметров автотранспортных средств общего назначения.

Транспортные средства массой 80 и более тонн относятся к категории так называемых сверхтяжелых грузов, движение которых осуществляется на основании специальных разрешений с разработкой специальных проектов на их перевозку. Число поездок транспортных средств с общей массой более 80 тонн составляло: в 2011 году-44, в 2012 году-61, в 2013 году-52, в первом полугодии текущего года-30 поездок!

Принятие нагрузок предлагаемых в своде правил не обоснованно увеличит расходы федерального бюджета на строительство автомобильных дорог и ляжет тяжелым бременем на скудные бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальные бюджеты.

Включенные в Перечень своды правил СП 46.13330. «Мосты и трубы» и СП 78.13330.2012 «Автомобильные дороги» не соответствует Градостроительному кодексу Российской Федерации, Федеральному закону "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений" и принятым во исполнение этих законов нормативных правовых актов, т.к. подменяют установленные процедуры обязательной оценки соответствия в форме строительного контроля, государственного строительного надзора и ввода объекта в эксплуатацию на качество работ и приемку работ.

Эти своды правил, применение которых на обязательной основе должно обеспечивать соблюдение требований Федерального закона от 30.12.2009 N 384-ФЗ "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений" не соответствует требованиям самого технического регламента т.к. не предусматривает проведение обязательной оценки соответствия, осуществляемой в форме строительного контроля, государственного строительного надзора, заявления о соответствии построенного сооружения проектной документации и заявления о соответствии требованиям технического регламента о безопасности зданий и сооружений.

Принятие этих сводов правил в качестве обязательного норматива на практике не возможно, так как это дезорганизует процесс строительства дорог и мостов из-за имеющихся противоречий с действующими нормативными актами, регламентирующими строительный процесс, и создаст новые административные барьеры

Свод правил СП 79.13330.2012. «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний» не содержит требований к загрузке пролетов моста испытательной нагрузкой и результаты испытаний, проведенные в соответствии с его требованиями, и не обеспечат гарантии безопасности

построенного сооружения. Кроме этого этот Свод правил не соответствует действующему законодательству регламентирующему вопросы приемки дорог в эксплуатацию и не пригоден для практического использования. Его так же следует исключить из Перечня.

Сам проект распоряжения Правительства Российской Федерации не соответствует части 3 статьи 6 Федерального закона от 30.12.2009 N 384-ФЗ "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений". Текст проекта распоряжения следует дополнить указанием о возможности соблюдения таких требований, подходов на альтернативной основе. В этом случае, застройщик (заказчик) вправе самостоятельно определить, в соответствии с каким из указанных требований, подходов будет осуществляться проектирование, строительство, реконструкция, капитальный ремонт и снос сооружения.

Уважаемый Игорь Евгеньевич! Мы обращаемся к вам с этими вопросами потому, что Минстрой России без какой либо аргументации отклоняет все наши замечания по проекту этого нормативного акта.

Игнорируя мнения ученых и специалистов, требованиями международных норм, федеральных законов и решений международных организаций включая ООН, мнением Минтранса России, Минстрой России самостоятельно принимает решения, не имея в своем составе ни одного специалиста в данной области, что может привести к необратимым последствиям.

Учитывая изложенное, просим Вас, обратится в Правительство Российской Федерации с просьбами:

1. Не принимать проект распоряжения «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 июня 2010 г. № 1047-р» в части касающейся норм регулирующих требования к автомобильным дорогам, без проведения независимой технической, правовой и антикоррупционной экспертизы.

2. Поручить Минстрою России, рассмотреть наши замечания (прилагаются) и сформировать рабочую группу из специалистов для рассмотрения имеющихся разногласий между Минтрансом и Минстроем России по существу данного документа.

3. Привести проект распоряжения Правительства в соответствие с частью 3 статьи 6 Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», предоставив застройщику возможность обеспечивать соблюдение требований технического регламента на альтернативной основе, самостоятельно определить, в соответствии с каким из указанных требований, подходов будет осуществляться проектирование и строительство автомобильных дорог.


С уважением,

Президент Ассоциации дорожных проектных организаций "РОДОС"



О.В. Скворцов

Генеральный директор Российской Ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве АСПОР




А.С. Малов

Председатель совета Некоммерческого Партнерства дорожных проектных организаций «ПРОЕКТ - РОДОС»



В.А. Ноздрачев

Генеральный директор Российской Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР»



И.И. Старугин

Генеральный директор
ООО «Автодор-Инжиниринг»



Н.В. Быстров