



Сер. ДТ. 08.2012 № А45/01-16

**Министру регионального  
развития Российской Федерации  
О.М. Говоруну**

О нарушении установленного  
порядка разработки и срыве срока  
подготовки дорожных норм

**Уважаемый Олег Маркович!**

На протяжении четырех лет Ассоциация дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС» постоянно обращало внимание подразделений Минрегионразвития России на низкое качество разрабатываемых дорожных норм, о котором указывалось в нескольких наших заключениях. Однако все наши замечания не рассматривались и не учитывались, а ведущие научные, проектные организации и специалисты в нарушение установленного порядка разработки и рассмотрения норм были полностью исключены из этого процесса. На совещания проводимые министерством, на которых обсуждались эти вопросы, наши специалисты не приглашались.

Сегодня, результат организации такой работы налицо. Из пяти подлежащих актуализации дорожных норм и правил, не смотря на сроки, установленные Федеральным законом N 384-ФЗ к настоящему времени утверждены только два документа - актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85\* «Мосты и трубы» и актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

При этом текст раздела «Транспорт и улично-дорожная сеть» последнего документа полностью (на 99%) повторяет текст раздела «Сеть улиц и дорог» СНиП 2.07.01-89\*. По существу «актуализация» данного раздела свелась к добросовестному переписыванию текста СНиП двадцатипятилетней давности.

Проект свода правил "Мосты и трубы. Методы обследований и испытаний" представляет собой плагиат СНиП 3.06.07-86. Объем измененного (якобы актуализированного) текста составляет всего 4,4% от первоисточника.

Актуализированная редакция СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги» не содержит никаких новаций и повторяет текст СНиПа 25-летней давности, а изложенные в нем требования не учитывают накопленные за эти годы опыт строительства автомобильных дорог, появление новых дорожно-строительных материалов и технологий. Принятая в проекте этого документа терминология и процедуры оценки соответствия противоречат Федеральным законам «О техническом регулировании» и «Технический регламент «О безопасности зданий и сооружений» и Градостроительному кодексу Российской Федерации

Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85\* «Автомобильные дороги» базируется на концептуальных основах середины прошлого столетия и полностью сохраняет нормы пятидесятилетней давности. Из 40 нормируемых показателей проектируемых автомобильных дорог (минимальные радиусы, уклоны, расстояния видимости и т.п.) - 39 сохраняют технические параметры СНиП II-Д.5-72 (1972 год) сорокалетней давности в котором они определялись исходя из уровня автомобилизации 40 авт./1000 жителей и рассчитывались исходя из характеристик расчетных автомобилей «ВОЛГА» ГАЗ-21 и ЗИЛ 130!

Как показано выше, Министерством работа по актуализации дорожных норм свелась к смене обложек и аббревиатуры без приведения их в соответствие с современным техническим уровнем и требованиям безопасности дорожного движения.

Результаты этой работы являются следствием постоянного нарушения законодательства и установленного порядка разработки и утверждения нормативных документов. Факты, подтверждающие это, были изложены в моем письме, направленном на имя Вашего предшественника в январе текущего года.

Ответ на это письмо был получен недавно (письмо Минрегионразвития от 01.06.2012 года № 13432-ДШ/08) причем, только после обращения в Аппарат Правительства Российской Федерации. Его содержание, просто обескуражило.

Во-первых, в письме не приводится ни одного содержательного ответа на поставленные в нашем обращении вопросы.

Во-вторых, как следует из этого письма, Минрегионразвития не видит недостатков своей работе и ничего не собирается менять. По мнению министерства, актуализация СНиП 2.05.02-85\* «Автомобильные дороги» проведена по направлениям «повышения уровня надежности и безопасности автомобильных дорог (механическая безопасность, безопасность при опасных природных процессах и явлениях и техногенных воздействиях, безопасный уровень воздействия сооружений на окружающую среду и пр.)».



При этом основной вопрос- повышение безопасности дорожного движения в проекте указанного документа не рассматриваются. Министерством и разработчиками норм, по существу, игнорируются основные направления государственной политики проводимой руководством страны в области дорожного хозяйства и повышения безопасности дорожного движения, изложенные в принятых Правительством программных документах, решения президиума Государственного совета Российской Федерации, указания Президента Российской Федерации, который в качестве «безусловного приоритета транспортной политики» определил безопасность дорожного движения направленного” на сохранение жизни и здоровья людей”.

Ежегодно на дорогах страны погибает более 26 тысяч человек, около 130 тысяч получают увечья, ущерб от ДТП оценивается в сумму около 2 трлн. рублей!

Не смотря на достигнутое в последние годы за счет в основном административных мер снижения аварийности и смертности на дорогах за последнее десятилетие Россия по удельным показателям смертности на дорогах, находившаяся на третьем месте после Литвы и Португалии, к 2010 году вышла на первое место, причем с большим отрывом. При сокращении ДТП со смертельным исходом за этот период в нашей стране на 12%, этот показатель сократился в Латвии на 39 %, в Португалии на 62 % при среднем показателе среди Европейских стран 40%.

По данным Всемирной организации здравоохранения введение основанных на указанных концептуальных подходах в разработке норм проектирования дорог позволяет сократить количество ДТП на 30%.

Это означает, что переход на современные нормы позволит ежегодно сохранять жизнь нескольким тысячам наших соотечественников и существенно сократить ущерб от ДТП.

Поэтому в высокой аварийности и смертности на наших дорогах есть доля вины сотрудников министерства, которыми Вам поручено руководить.

Понятие «актуализация» означает «делать соответствующим современному состоянию». Однако Минрегионразвития России по своему понимает этот процесс, утверждая в приложении к указанному выше письму, что «актуализация не предусматривает коренных изменений содержания норм, к тому же при отсутствии отечественных разработок, которые не проводились на протяжении более 30 лет. В этом легко убедиться, открыв планы дорожно-строительных ведомств за прошедшие годы».

Такое заявление - это уже откровенная ложь. Только за последние два года Росавтодором завершены более 30 разработок по тематике непосредственно связанной с нормами проектирования автомобильных дорог (прилагается), причем ежегодные планы этих работ размещаются на сайте ведомства ([www.rosavtodor.ru](http://www.rosavtodor.ru)).

Как показал зарубежный опыт, резкое снижение количества дорожно-транспортных происшествий дает введение функциональной классификации автомобильных дорог. Рекомендации по установлению иерархии дорожной сети с учетом функций, выполняемых каждой дорогой, содержатся в Сводной резолюции о дорожном движении, принятой на 51 сессии по транспорту ЕЭКООН и докладе рабочей группы президиума Государственного совета Российской Федерации «О дальнейших мерах по повышению безопасности дорожного движения, снижению числа погибших при дорожно-транспортных происшествиях».

Однако авторы указанного письма, игнорируют мнение столь авторитетных органов утверждая, что «функциональной классификации в России нет. Её необходимо разрабатывать».

И это опять ложь. Два года назад Росавтодором были завершены разработки трех следующих тем: «Анализ и обобщение зарубежных норм проектирования и планирования территорий на основе функциональной классификации автомобильных дорог»; «Разработка предложений по введению функциональной классификации автомобильных дорог в Российской Федерации» и «Подготовка раздела национального стандарта или свода правил - функциональная классификация автомобильных дорог во взаимосвязи с технической классификацией».

Накопленные за последние десятилетия новые знания об эффективных мерах по повышению безопасности на дорогах и способах ее изменения послужили основой для современных норм проектирования дорог, которые обеспечивают создание дорожной инфраструктуры, адаптированной к ограничениям и возможностям человеческого потенциала, поэтому принципиальным вопросом, обеспечивающим успех работы по актуализации нормативной базы проектирования дорог является изменение концептуальных основ действующих норм.

Однако проект актуализированного СНиП 2.05.02-85\* сохраняет концепцию расчетной скорости, разработанную в США ещё 1936 году! Её применение, как показали результаты многочисленных исследований, при современных транспортных потоках однозначно ведет к росту аварийности. За рубежом эта



концепция уже давно не применяется и при определении геометрических параметров дороги, используется не расчетная скорость в понимании наших норм, а скорость транспортного потока 85% обеспеченности.

Однако и здесь Минрегионразвития не преклонен, считая применение этой концепции не возможным поскольку «простой перенос зарубежного опыта на российскую действительность не возможен».

К сожалению, эта позиция является еще одной иллюстрацией полнейшей некомпетентности и свидетельствует о незнании проблемы.

Во-первых, закономерности движения транспортных потоков, как и действие закона Ньютона не знают границ.

Во-вторых, аналогичные исследования по заказу Росавтодора были проведены и в нашей стране. Это, прежде всего научно-технический отчет МАДИ по теме «Обоснование норм на расчетные скорости и поперечные профили для дорог с движением плотных транспортных потоков» и научно-технический отчет НПФ «Русавтодор» «Обоснование основных геометрических параметров дороги исходя из скорости движения транспортного потока по автодороге и восприятия её водителем».

Полагаю, что нет смысла продолжать комментировать письмо, где содержится еще масса подобной дезинформации.

Можно с уверенностью сказать, что указанная выше недостоверная информация и некомпетентность, порочащие репутацию Министерства, формировалась не без помощи разработчика всех трех вышеуказанных дорожных нормативных документов - ОАО «СоюздорНИИ», которое не имеет специалистов в этой области. В этой связи абсолютно не понятно, почему сотрудники Минрегионразвития, не допуская к разработке дорожных норм ведущие научные организации страны, передавали без проведения торгов разработку норм именно этой организации?

Уважаемый Олег Маркович! Должен признать, что хотел сначала направить этот материал руководству страны и соответствующим надзорным органам, но счел это не тактичным по отношению ко вновь назначенному Министру. Я искренне надеюсь, что Вы найдете выход из этой непростой ситуации.

Что касается моего мнения, то при отсутствии в Вашем ведомстве специалистов дорожного профиля, единственным выходом из создавшейся ситуации, может быть выполнение пункта 4 протокола совещания у Председателя Правительства Российской Федерации от 30 мая 2011 года в г. Твери.

Приложение: Перечень научных разработок выполненных Росавтотрансом с 2009 года по тематике связанной с разработкой современных норм проектирования автомобильных дорог - на 2 листах.

С уважением,

Президент Ассоциации

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a horizontal line at the bottom.

О.Скворцов

**Перечень  
научных разработок выполненных Росавтотдором с 2009 года  
по тематике связанной с разработкой новых норм проектирования**

1. Анализ действующих норм проектирования и строительства автомобильных дорог в России и за рубежом, 2009 г.
2. ОДМ 218.2.001-2009 Рекомендации по проектированию и строительству водопропускных сооружений из металлических гофрированных структур на автомобильных дорогах общего пользования с учетом региональных условий (дорожно-климатических зон), 2009 г.
3. ОДМ 218.2.002-2009 Методические рекомендации по применению современных материалов в сопряжении дорожной одежды с деформационными швами мостовых сооружений, 2009 г.
4. Методические рекомендации по проектированию автомобильных дорог на подходах к крупным городам, 2009 г.
5. Обоснование норм на расчетные скорости и поперечные профили для дорог с движением плотных транспортных потоков, 2009 г.
6. Анализ отечественных и зарубежных исследований и норм геометрического проектирования в автомобильных дорог, транспортных развязок, пересечений и примыканий”, 2009 г.
7. «Концептуальные подходы к нормированию параметров геометрических элементов автомобильных дорог, транспортных развязок, пересечений и примыканий», 2009 г.
8. Обоснование основных геометрических параметров дороги исходя из скорости движения транспортного потока по автодороге и восприятия её водителем, 2009 г.
9. “Разработка предложений по введению функциональной классификации автомобильных дорог в Российской Федерации”, 2009 г.
10. «Анализ и обобщение зарубежных норм проектирования и планирования территорий на основе функциональной классификации автомобильных дорог, 2009 г.
11. Разработка предложений по введению функциональной классификации автомобильных дорог в Российской Федерации”



12. Подготовка раздела национального стандарта или свода правил - функциональная классификация автомобильных дорог во взаимосвязи с технической классификацией.

13. Анализ норм проектирования дорожных одежд зарубежных стран с подготовкой рекомендаций по совершенствованию отечественных норм проектирования, 2009 г.

14. Анализ рисков влияния отдельных параметров автомобильных дорог и их состояния на безопасность и причинения вреда, 2009 г.

15. ОДМ "Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства", 2009 г.

16. Техничко-экономическое обоснование предельных значений параметров геометрических элементов поперечного профиля дорог, по условиям безопасности дорожного движения и экономической эффективности, 2010 г.

17. Разработка ОДМ «Проектирование, строительство и эксплуатация автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения», 2010 г.

18. ОДМ 218.5.003-2010 Рекомендации по применению геосинтетических материалов при строительстве и ремонте автомобильных дорог, 2010 г.

19. Разработка предложений по совершенствованию требований при нормировании ширины полос движения и проезжей части, 2010 г.

20. Разработка предложений по внесению изменений в ГОСТ Р 52748-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения» в части нагрузок, 2010 г.

21. Разработка ОДМ "Методические рекомендации по защите от транспортного шума территорий, прилегающих к автомобильным дорогам", 2010 г.

22. Разработка рекомендаций по обустройству автомобильных дорог общего пользования федерального значения объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах придорожных полос, 2010 г.

23. Разработка ОДМ «Методические рекомендации по проектированию земляного полотна на вечной мерзлоте с использованием местных грунтов, 2010 г.

24. Разработка ОДМ «Методические рекомендации по дополнительным мерам по предотвращению колеобразования на стадии проектирования дорожных одежд», 2010 г.

25. Разработка предложений по применению современных устройств, для разделения транспортных потоков встречных направлений, 2010 г.



26. Разработка предложений по совершенствованию нормативной базы в области строительства и эксплуатации автодорожных тоннелей . 2010 г.

27. Разработка предложений в свод правил по проектированию пересечений и геометрических элементов автомобильных дорог. 2010г

28. ОДМ "Методические рекомендации по проектированию кольцевых пересечений при строительстве и реконструкции автомобильных дорог" .2011 г.

29. ОДМ 218.2.006-2010 Рекомендации по расчёту устойчивости оползнеопасных склонов (откосов) и определению оползневых давлений на инженерные сооружения автомобильных дорог. 2011г.

30. ОДМ 218.2.006-2010 Рекомендации по расчёту устойчивости оползнеопасных склонов (откосов) и определению оползневых давлений на инженерные сооружения автомобильных дорог .2011 г

31. ОДМ 218.3.018-2011 Методические рекомендации по определению усталостной долговечности асфальтобетонных покрытий . 2011г.

32. ОДМ 218.4.005-2010 Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. 2011г.

33. ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог-2012 г.

