

Заключение по проекту Методических рекомендаций по проектированию лесных снегозадерживающих насаждений вдоль автомобильных дорог (первая редакция)

При подготовке заключения рассмотрен Проект отраслевого дорожного методического документа ОДМ218.Х.ХХХ-2013- Методические рекомендации по проектированию лесных снегозадерживающих насаждений вдоль автомобильных дорог (первая редакция).

По рассмотренным замечаниям имеются следующие замечания и предложения.

1. Построение проекта ОДМ следует привести в соответствие с п.7.3 ОДМ 218.1.002-2010 «Рекомендации по организации и проведению работ по стандартизации в дорожном хозяйстве».

2. Текст проекта ОДМ требует серьезного редактирования.

3. По разделу 1. "Область применения".

Второй абзац. Следует исключить фразу об использовании ОДМ "федеральными органами дорожного хозяйства России при проведении конкурсных торгов" и " разработкой проектов на создание и усиление снегозащитных лесных полос вдоль федеральных автомобильных дорог " т. к. проект ОДМ не может быть использован при проведении конкурсных торгов, а понятие " проект на создание и усиление снегозащитных лесных полос " отсутствует.

Из третьего абзаца следует исключить фразу" Настоящие рекомендации содержат основные методические положения о порядке отвода земельных участков под снегозадерживающие лесные полосы ". Отвод земельных участков не может осуществляться на основе методических указаний. Он производится на основании законов.

4. По разделу 2 "Нормативные ссылки". Из ссылок следует исключить: Конституцию Российской Федерации, а также отмененный - ГОСТ 17.5.3.02-79 "Нормы выделения на землях государственного лесного фонда защитных

полос лесов вдоль железных и автомобильных дорог” и – “Нормы отвода земель для автомобильных дорог”. СН 467-74. М. 1974, заменив их соответственно на ГОСТ 17.5.3.02-90 и “Нормы отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса” утвержденные постановлением Правительства РФ от 2 сентября 2009 г. N 717.

5. Пункт 4.1 проекта ОДМ следует исключить т.к. он не носит методический или рекомендательный характер. Более того, последний абзац в котором авторы утверждают, что как показывает отечественная практика “ наиболее долговечным, надёжным и вместе с тем самым экономичным средством защиты автомобильных дорог от снежных заносов являются снегозащитные лесные полосы ” представляется весьма спорным. При высокой стоимости земель, которая в Подмосковье и ряде других пригородных зон мегаполисов может достигать до 300 и более тысяч за 10 000 кв. метров, вопрос об устройстве лесозащитных полос может рассматриваться только на основе сравнения вариантов с оценкой стоимости зимнего содержания дороги за период жизненного цикла при наличии лесозащитных полос или их отсутствии.

6. По 4.2 и 4.2.Содержание пунктов 4.2 и 4.3, несомненно, важны, но они должны присутствовать в нормах проектирования дорог, которые у нас в отличие от зарубежных норм не учитывают требования эксплуатации.

7. Последний абзац п.4.3 следует дополнить словами: “с учетом жизненного цикла проектируемой дороги”. Аналогичную поправку следует внести во второй абзац п.4.4.

8. По 4.5. Проектная документация для создания снегозащитных насаждений вдоль автомобильных дорог должна разрабатываться в составе комплексного проекта строительства (реконструкции) или ремонта (капитального ремонта дороги) и не может рассматриваться как отдельный проект создания снегозащитных насаждений.

При этом авторы ошибаются, отмечая, что “задание на проектирование

должно быть составлено в соответствии с утвержденной схемой размещения снегозащитных устройств, разработанной с учетом ст.41 Градостроительного кодекса Российской Федерации”. Часть 2 Статьи 41 Градостроительного кодекса устанавливает что “подготовка документации по планировке территории, предусмотренной настоящим Кодексом, осуществляется в отношении застроенных или подлежащих застройке территорий”.

Для не застроенных территорий в соответствии с частью 3 данной статьи подготовка документации по планировке территории осуществляется в соответствии с земельным, водным, лесным и иным законодательством. При этом следует учесть, что до 95 %(по протяженности) вновь проектируемых автомобильных дорог располагаются за пределами застроенных или подлежащих застройке территорий. Причем даже в случае прохождения дороги по застроенной территории при наличии застройки, которая, кстати, оказывает влияние на снегозаносимость, устройство лесозащитных полос вряд ли возможно из-за необходимости сноса прилегающих к дороге строений.

Не учет нормы части 2 Статьи 41 Градостроительного кодекса и влияние застройки на снегозаносимость, следует считать концептуальной ошибкой при подготовке ОДМ.

9. Пункт 4.6 следует исключить т.к. он не соответствует стадийности подготовки проектной документации установленной законодательством, включая поправки, внесенные, а градостроительный кодекс федеральным законом “ О внесении изменений в статью 70 Земельного кодекса Российской Федерации и Градостроительный кодекс Российской Федерации”.

10. Содержание п.4.7 следует отнести в раздел 1 ”Область применения”.

11. По пункту 5.3. Нормы отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса не устанавливают, что границы полосы отвода, предоставляемой при необходимости для размещения снегозащитных лесонасаждений и устройств, устанавливаются в

зависимости от объема снегоприноса.

12. В пункте 5.4 содержится никому не нужная, причем искаженная, информация о порядке отвода земель для размещения автомобильных дорог в соответствии с Градостроительным кодексом и не имеющая отношения к проектированию лесных снегозадерживающих насаждений вдоль автомобильных дорог. Причем еще раз хотелось бы обратить внимание авторов на норму части 3 Статьи 41 Градостроительного кодекса, согласно которой для не застроенных территорий подготовка документации по планировке территории осуществляется в соответствии с земельным, водным, лесным и иным законодательством.

Следует рекомендовать автором обойти этот и без того запутанный в действующем законодательстве вопрос, тем более, что порядок отвода земельных участков для создания снегозадерживающих лесных полос не должно быть предметом ОДМ. Эти вопросы отнесены исключительно к сфере законодательства, причем они называются “землеотводом”, а не “землеотведением” как их называют авторы ОДМ явно не знакомые с этой проблемой. В тексте ОДМ достаточно сделать ссылку о том, что отвод земель для размещения снегозадерживающих лесных полос производится одновременно с оформлением земель для размещения автомобильной дороги. Это предложение, кстати, корреспондируется с п.13 ,резюмирующим содержание раздела 5.а

По указанным выше причинам следует исключить пункты 5.5-5.13 содержащие не нужное, и не правильное толкование законодательства и процедур, регламентированных нормативными правовыми актами.

13. По 6.1. Следует уточнить термин “метелевая деятельность”, т.к. воздействие метель вряд ли правомерно считать деятельностью.

14. По пункту 7.1. Второй абзац следует исключить. Во-первых, понятие проектная документация на создание снегозадерживающих лесных полос не существует. Эти работы должны выполняться в составе проекта реконструкции или ремонта дороги. Во-вторых, требования по сохранению

сельхозугодий, защиты почвы от эрозии, рациональному отводу и использованию земель устанавливаются не земельным, а природоохранным законодательством.

15. В п.п. 7.2.1, 7.2.2 7.2.3, 7.2.5 -7.2.8 авторы ОДМ устанавливают не существующие и не реализуемые на практике стадии изысканий (рекогносцировочные и детальные), а так же требования к ним. Учитывая что, согласно Статьи 41 Градостроительного кодекса, документация по планировке территории разрабатывается в целях установления границ земельных участков, предназначенных для строительства и размещения линейных объектов, изыскательские работы для создания снегозадерживающих лесных полос должны быть выполнены в составе изысканий для подготовки документации по планировке территорий. При этом совершенно не понятно, каким образом при рекогносцировочных изысканиях осуществляют сбор материалов, включая план и продольный профиль автомобильной дороги с нанесением боковой ситуации и границ землепользователей (второй абзац 7.2.2)? такие данные могут быть получены только на основании данных проектирования выполняемого на основе данных инженерных изысканий, а не наоборот.

Для отражения специфики инженерных изысканий для проектирования снегозадерживающих лесных полос которую предлагают авторы, следует, как минимум внести поправки в Порядок подготовки документации по планировке территории, предназначенной для размещения автомобильных дорог общего пользования федерального значения, утвержденный приказом Минтранса России от 6 июля 2012 г. № 199.

16. По подразделу 7.3. В данном подразделе содержится указания и формулы по определению следующих параметров:

- ширины лесополосы (формула 19);
- расстояния от бровки дороги до придорожной лесной полосы в зависимости от объема снегоприноса-L (формула 20);
- снегоёмкость однополосных и однополосных двухрядных и

живых изгородей из кустарников- Q п. (формула 21 и 22);

- и надежность работы любого снегозащитного насаждения N (формула 23).

Однако из текста проекта ОДМ, зачем они определяются и для чего они используются?

В подразделе 7.3.2” Конструирование лесных полос” эти параметры не используются.

Расстояние между рядами деревьев и кустарников в лесной полосе принимается в зависимости от условий - благоприятных или тяжелых (п. 7.3.2 первый абзац). Причем что служит критерием, и как они опреляются, в тексте не приводится.

Типовые схемы снегозащитных насаждений, рекомендуемые для применения на автомобильных дорогах определяются по рисунку 1 в зависимости от объёмов снегоприноса (п. 7.3.2 второй абзац)

Рекомендуемые значения расстояний и число рядов деревьев и кустарников в полосах определяются по рисунку 2(п. 7.3.2 четвертый абзац)

Расстояние от бровки земляного полотна до придорожной снегозащитной полосы, ширина лесных полос и величина разрывов определяется по рисунку 1 и таблице 5. (п. 7.3.2 шестой абзац)

Среднее многолетнее значение объема снегоприноса определяется по формуле 15 (п. 6.8)

Как определяется значение расчётного объёма снегоприноса (первый столбец таблицы 5) в тексте ОДМ не приводится.

Все это делает невозможным практическое использование проекта ОДМ.

17. Не понятно на основании, каких данных составлена Таблица 6 – “Расчётные расстояния видимости поверхности дороги» (п.7.3.2), которая существенно отличается от данных Таблицы 5.9 приведенной своде правил СП 34.13330.2012 “Автомобильные дороги”

Таблица 5.9. Наименьшие расстояния видимости

Расчетная скорость, км/ч	Наименьшее расстояние видимости, м		
	для остановки	встречного автомобиля	при обгоне
150	300	-	-
120	250	450	800
100	200	350	700
80	150	250	600
60	85	170	500
50	75	130	400
40	55	100	-
30	45	90	-
20	25	50	-

При этом следует учесть, что значения наименьших расстояний видимости для остановки по таблице 5.9 свода правил СП 34.13330.2012 определены исходя из условий обеспечивающих видимость любых предметов, имеющих высоту 0,2 м и более. В проекте ОДМ эти расстояния определены для поверхности дороги, что ещё больше увеличивает разницу, что еще более усугубляет невыполнение одного из основных условий обеспечения безопасности дорожного движения.

18. По разделу 7.4. “Повышение эффективности существующих снегозащитных лесных полос”. Вряд ли в, современных условиях, возможно выполнить рекомендации п. 7.4.2 согласно которому “во всех случаях, когда снегозащитная полоса не выполняет свои снегозащитные функции, должны быть предусмотрены мероприятия по её усилению путём увеличения ширины или создания дополнительных полос”.

19. По разделу 9. Состав и содержание проектной документации для

создания снегозадерживающих насаждений вдоль автомобильных дорог следует увязать с требованиями к составу проектной документации, установленными действующими нормативными правовыми актами.

20. Приложение А содержащее пример определения расчетного объема снегоприноса к автомобильной дороге с использованием программы «Метели» не согласуются с текстом раздела 7.3 “Проектирование снегозадерживающих лесонасаждений”.

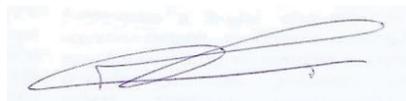
21. Не понятно назначение Приложения Б содержащего перечень проектно-изыскательских организаций по проектированию защитных лесных насаждений, переписанную с документов 80-Х годов прошлого столетия.

Согласно части 4 Статьи 48 виды работ по подготовке проектной документации, которые оказывают влияние на безопасность объектов, должны выполняться только индивидуальными предпринимателями или юридическими лицами, имеющими выданные саморегулируемой организацией свидетельства о допуске к таким видам работ.

Выводы.

Проект ОДМ требует доработки с учетом изложенных выше замечаний.

Президент Ассоциации РОДОС



О.Скворцов.

22.07.2013 г.