

**Анализ соответствия действующему законодательству и правилам стандартизации пункта 26 Перечня - свод правил СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*.
Разделы 4, 5, 6, 7 (пункты 7.1-7.5, 7.25 - 7.35, 7.40 - 7.63), 8 (пункты 8.1 - 8.38), 9 (пункт 9.5), 10 (пункты 10.4 - 10.13, 10.17 - 10.22), 11 (пункты 11.6, 11.8, 11.13), 12**

1. Свод правил СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85* не современным достижениям науки и не учитывает результатов научных исследований, полностью изменивших концептуальные основы нормирования дорог во всех развитых зарубежных странах.

Разработчики норм полностью игнорируют международные обязательства Российской Федерации, включая принятый на уровне ООН, на основании Московской декларации о безопасности дорожного движения «Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 гг.», подготовленный ведущими экспертами различных стран мира при инициативе Российской Федерации.

2. Проведенный анализ разделов 5 и 6 свода правил СП 34.13330.2012 (основные технические нормы и пересечения и примыкания) показал, что из 321 значений нормируемых показателей в этих двух разделах - 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.

В своде правил СП 34.13330.2012 не нашло отражение основного принципа стандартизации установленного ГОСТ Р 1.0-2012 Стандартизация в Российской Федерации. Основные положения (с изменениями №1) в части касающейся использования международных стандартов как основы разработки национальных стандартов.

По 36 позициям нормы, содержащиеся в разделах 5 и 6 свода правил не соответствует требованиям международных норм принятыми ООН - Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА), по 6 позициям Венской Конвенции о дорожном движении.

При этом, частью 4 статьи 4 Федерального закона «О техническом регулировании» от 27.12.2002 N 184-ФЗ установлено, что «если

международным договором Российской Федерации в сфере технического регулирования установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Федеральным законом, применяются правила международного договора», поэтому включение в перечень разделов 4 - 6 свода СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги» усугубит и без того запутанную систему норм проектирования дорог и создаст массу правовых коллизий, что создаст благоприятную почву для развития коррупции.

3. Минстрой России не включил в перечень национальные стандарты, имеющие непосредственное отношение к вопросам проектирования автомобильных дорог, в частности, ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования, ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог, ГОСТ Р 52577-2006 Дороги автомобильные общего пользования. Методы определения параметров геометрических элементов автомобильных дорог, а также ГОСТ Р 52748-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения, ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств, мотивируя это тем, что согласно части 2 статьи 6 Федерального закона от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» в Перечень могут включаться документы и их части, содержащие минимально необходимые требования для обеспечения безопасности зданий и сооружений.

Согласно части 3 статьи 3 ФЗ-384 «закон не распространяется на безопасность технологических процессов, соответствующих функциональному назначению зданий и сооружений» (т.е. на безопасность дорожного движения). Предлагаемые к включению в указанный Перечень стандарты не содержат требования безопасности, либо содержат требования безопасности технологических процессов, на которые закон не распространяется.

Однако свод правил СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги» Актуализированная редакция «СНиП 2.05.02-85*» содержит нормируемые параметры, содержащиеся в этих стандартах и дублирует их.

Это подтверждается проведенным ниже в таблице сопоставительным анализом нормируемых показателей в ГОСТах и своде правил.

Таблица 1 .Нормируемые параметры в ГОСТ Р 52399-2005, ГОСТ Р 52398-2005 и Свод правил СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция «СНиП 2.05.02-85*»

	Нормируемый показатель	№ пункта или таблицы, норм в которой он приведен	
		ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог	Свод правил 34.13330.2012 Автомобильные дороги
1.	Наибольшие продольные уклоны	Таблица 1	Таблица 5.3
2.	Наименьшее расстояние видимости	Таблица 1	Таблица 5.9
3	Параметры элементов поперечного профиля проезжей части	Таблица 3	Таблица 5.12
		ГОСТ Р 52398-2005Классификация автомобильных дорог основные параметры и требования	Свод правил 34.13330.2012 Автомобильные дороги
4.	Категория дороги.	Таблица 3	Таблица 5.12
5.	Общее число полос движения	Таблица 3	Таблица 5.12
6.	Ширина полосы движения	Таблица 3	Таблица 5.12
7.	Ширина обочины	Таблица 3	Таблица 5.12
8.	Ширина краевой полосы у обочины,	Таблица 3	Таблица 5.12
9.	Ширина укрепленной части обочины	Таблица 3	Таблица 5.12
10.	Наименьшая ширина центральной раздельной полосы	Таблица 3	Таблица 5.12
11.	Ширина краевой полосы безопасности раздельной полосы.	Таблица 3	Таблица 5.12

8. Согласно ГОСТ Р 1.5 – 2002 «Общие требования к построению, изложению, оформлению, содержанию и обозначению» в стандарте следует применять термины, определения к которым приведены в данном стандарте, или стандартизованные термины, установленные межгосударственными стандартами.

Однако использованные в своде правил термины и определения не соответствуют терминологии, приведенной в статье 2 технического регламента Таможенного союза и в Федеральном законе от 08.11.2007

№ 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации» (категория дороги, реконструкция дороги и т.д.).

Поэтому разделы 4 - 6 свода правил СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги» из Перечня следует исключить, заменив их, на национальные стандарты разработанными в свое время, специально для приведения в соответствие отечественных норм с международными нормами.

9. Раздел 8 свода правил устанавливающий требования к расчетам и проектированию дорожных одежд не может быть использован на практике из-за большого количества опечаток и отсутствие основных нормируемых показателей определяющих безопасность.

В своде правил не нормируются:

- осевая нагрузка или нагрузка на тележку;
- параметры колеса расчетного автомобиля;
- расчетный срок службы покрытия;
- требуемый модуль деформации дорожной одежды.

Кроме этого раздел 8 содержит массу ошибок. Что делает невозможным его использование.

Учитывая изложенное, раздел 8 следует из перечня исключить!

Порядком разработки и утверждения сводов правил, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 19 ноября 2008 г. № 858 установлено, что «своды правил разрабатываются в случае отсутствия национальных стандартов применительно к отдельным требованиям технических регламентов или к объектам технического регулирования».

ГОСТ Р 1.0-2004 «Стандартизация в Российской Федерации Основные положения» в качестве одного из основных принципы стандартизации, обеспечивающих достижение целей и задач стандартизации исключает дублирование разработок стандартов на идентичные по функциональному назначению объекты стандартизации.

Однако текст свода правил СП 34.13330.2012 дублирует содержание следующих стандартов:

ГОСТ Р 52748-2007 Нормативная и расчетная нагрузки. Расчетные схемы приближения. Габариты приближения;

ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;

ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог;
ГОСТ Р 52766-2007 Автомобильные дороги общего пользования.
Элементы обустройства. Общие требования и ряда других стандартов;

ГОСТ Р 52607- 2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие»;

ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;

ГОСТ Р 50970-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения»;

ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;

ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения»;

ГОСТ Р 51256-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»;

Пункты 10.4 - 10.13, 10.17 - 10.22 раздела 10 и пункты 11.6, 11.8, 11.13 раздела 11 дублирующие, причем не всегда корректно, действующие национальные стандарты следует из Перечня исключить.

10 .В пояснительной записке к своду правил отсутствовали требуемые обоснования технического уровня и обоснования экономических последствий его принятия.

Свод правил СП 34.13330.2012 основывается на концепции расчетной скорости, предложенной американцем Барнеттом ещё в 1936 году, которая в настоящее время запрещена международными нормами. В то время как современные нормы проектирования дорог строятся на концепции, основанной на создании дорожной инфраструктуры приспособленной к возможностям водителя одобренной ООН.

Устаревшие и не учитывающие современные плотные транспортные потоки нормы, и параметры транспортных средств (нормы СП 34.13330.2012 составлены для расчетных автомобилей ЗИЛ-130 и ГАЗ-21) - являются одной

из основных причин того, что за последнее десятилетие Россия оказалась на последнем 56 месте в Европе по показателю смертности на дорогах.

11. По оценке экспертов каждое третье ДТП связано с конструкцией дорог, т.е. с нормами по которым они построены. По данным зарубежных источников, переход на новые нормы с отказом от концепции расчетной скорости позволяет снизить количество ДТП, в среднем на 30%. 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. До какого цинизма нужно дойти, чтобы предлагать в качестве обязательных - нормы, которые могут стоить жизни тысячам наших соотечественников?!

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, дополнительные ежегодные расходы бюджета возрастут по экспертной оценке на сумму более 30 млрд. рублей.

4. Вызывает недоумение реакция Минстроя России на эти замечания. Свод правил СП 34.13330.2012 по мнению Министерства является актуализированной редакцией СНиП 2.05.02-85* Автомобильные дороги, т.е. более современной версией того же самого документа!?

Такие выводы сделанные чиновниками министерства не совпадают с результатами проведенных научных исследований, которые озвучены на международных форумах и свидетельствую о том, что причиной каждого третьего ДТП сделанного по таким нормам является конструкция дороги, т.е. нормы по которым она была построена.

Последствия такой актуализации и позиции Минстроя России по этому вопросу обойдется стране потерями от ДТП и десятками тысяч жизни наших соотечественников.

5. Минстрой России дезинформирует общественность и Правительство России, утверждая в подготовленной им сводке замечаний, что «в

соответствии с Порядком разработки и утверждения сводов правил, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2008 г. № 858. Он проходил процедуру публичного обсуждения, в которой принимали участие специалисты Минтранса России, Федерального дорожного агентства, Партнерства «ПРОЕКТ – РОДОС», ФГУП «РОСДОРНИИ» и других научно-исследовательских и дорожных организаций. Часть их замечаний была учтена в актуализированной редакции свода правил, часть мотивированно отклонена (см. Сводку замечаний и предложений по проекту СП)».

Это не правда. В сводку замечаний включались выборочно. Все замечания не включались. В своем письме от 17.01.2012 г. № П06/01-16 на имя бывшего Министра регионального развития Российской Федерации В.Ф. Басаргина, Ассоциация "РОДОС" указывала на нарушения установленного порядка, допущенные при разработке, рассмотрении и утверждении этого свода правил.

В этом письме указано, что эта работа была «организована таким образом, что из этого процесса полностью исключены специалисты в этой области. Партнерство «ПРОЕКТ – РОДОС» не получает необходимой информации и не приглашается к участию в обсуждении проектов документов».

Кроме этого Ассоциация «РОДОС» указывала в нарушение п.16 «Порядка разработки и утверждения сводов правил», утвержденного постановлением Правительства РФ от 19 ноября 2008 г. № 858 проекты свода правил не передаются на экспертизу организациям, осуществляющим свою деятельность в сфере проектирования автомобильных дорог. Исключены из этого процесса и субъекты Российской Федерации.

7. Не смотря на то, что в своем заключении Партнерство "ПРОЕКТ-РОДОС" отметило, что представленный на рассмотрение проект свода правил СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги», не соответствует «современному техническому уровню, базируется на исследованиях и нормативной базе тридцатипятилетней давности и требует полной переработки, а его принятие в представленном виде приведет к неоправданным экономическим потерям государства и граждан России». Этот свод правил в нарушение п. 4 ГОСТ Р 1.0-2012 «Стандартизация в

Российской Федерации Основные положения» был утвержден при отсутствии прогрессивности и оптимальности содержащихся в нем требований и без учета мнения заинтересованных лиц.

Выводы и предложения.

1. Свод правил СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция «СНиП 2.05.02-85*» не соответствует международным нормам, действующему законодательству, правилам стандартизации, отражает технический уровень середины прошлого столетия и не обеспечивает безопасность движения по автомобильным дорогам, создает массу правовых коллизий, что будет способствовать развитию коррупции.

3. Принятие целого ряда частей свода правил в качестве обязательных норм приведет к дополнительным расходам бюджетов и создаст препятствия для выполнения поручений Президента Российской Федерации, касающегося необходимости удвоения объема строительства автомобильных дорог.

2. Из Перечня следует исключить не соответствующие международным нормам и действующему законодательству разделы 4 – 6, пункты 10.4 - 10.13, 10.17 - 10.22 раздела 10 и пункты 11.6, 11.8, 11.13 раздела 11 дублирующие, причем не всегда корректно, действующие национальные стандарты, а так же раздел 8 свода правил устанавливающий требования к расчетам и проектированию дорожных одежд не может быть использован на практике из-за большого количества опечаток и отсутствие основных нормируемых показателей определяющих безопасность.

Президент ассоциации Родос

Президент Ассоциации дорожных проектно-изыскательских
организаций Р О Д О С

О. Скворцов.