

## Перспективы

Приказом Минрегионразвития от 30 июня 2012 года был утвержден и введен в действие с 1 июля 2013 года Свод правил СП 34.13330.2012, актуализированный «СНиП 2.05.02-85\* «Автомобильные дороги», разработанный ОАО «СоюздорНИИ».

Сегодня официального понятия «актуализированный СНиП» не существует. Статьей 13 Федерального закона «О техническом регулировании», содержащей исчерпывающий перечень документов в области стандартизации, используемых на территории Российской Федерации актуализированные своды правил не отнесены!

Поэтому статус нормативного документа с наименованием «свод правил СП 34.13330.2012» актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85\* «Автомобильные дороги» не понятен и не укладывается в систему национальной стандартизации.

В приказе об утверждении актуализированного СНиП 2.05.02-85\* «Автомобильные дороги» и в тексте этого документа нет сведений о том какого нормативного документа он разработан или сведений об отмене действующего СНиП 2.05.02-85\*.

По мнению Минрегионразвития и разработчика этого свода правил-директора ОАО «СоюздорНИИ» В.М.Юмашева, актуализация норм не должна предусматривать «коренных изменений содержания норм».

Однако на самом деле, понятие актуализированные нормы означают совсем не то, что представляют себе чиновники из Минрегионразвития, В.М.Юмашев и его единомышленники. Слово актуализация происходит от латинского actualis – деятельный, действенный. В переводе с английского actualization означает осуществление, реализация, воплощение в жизнь. В толковом словаре Ефремовой значение слова актуализировать означает делать актуальным, насущным, важным. В переводе с английского слово actual означает современный, актуальный.

Поэтому актуализация норм, тем более норм тридцатилетней давности, должна означать приведение стандарта (СНиП) в современное состояние, которое согласно правилам стандартизации допускается только путем внесения в него изменений, пересмотра его или отмены как это установлено порядком разработки национальных стандартов.

На практике, придуманное в недрах Минрегионразвития слово «актуализированные нормы», позволило создавать видимость работы, переписывая давно устаревшие СНиПы 80-х, утверждать их в новой обложке, с новой аббревиатурой и отчитаться о выполнении поручений руководства страны.

Это наглядно демонстрирует проведенный анализ свода правил СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги».

В двух разделах «Основные технические нормы» и «Пересечения и примыкания» из 321 табличного значения нормируемых 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.

Анализ текста остальных разделов свода правил показывает аналогичную картину. Из 169 пунктов свода правил – 156 или 92% полностью заимствованы из СНиП 2.05.02-85\*.

Правила стандартизации обязывают разработчика национального стандарта учитывать результаты научно-исследовательских, и проектных работ, относящихся к аспекту стандартизации; а так же международные стандарты, нормы, правила, рекомендации. Однако это требование при разработке свода правил не выполнено.

следнем месте в Европе по показателю смертности на дорогах.

С ростом интенсивности транспортных потоков, еще в 60-е годы, за рубежом было установлено, что положенная в основу концепции расчетной скорости предпосылка о том, что автомобиль движется на всем протяжении с постоянной расчетной скоростью не оправдалась.

нагрузка на ось 11,5 тонн будет обеспечена лишь к 2030 году.

Отсутствие в своде правил каких-либо новаций руководитель разработки свода правил В.М.Юмашев обосновывает отсутствием «отечественных разработок, которые не проводились на протяжении более 30 лет». В чем, по его мнению, легко убедиться, «открыв планы дорожно-строитель-

норм – Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА). По 6 позициям не соответствует Конвенции о дорожном движении.

Использованные в проекте термины и определения не соответствуют терминологии, приведенной в указанных выше международных нормах, в техническом регламенте Таможенного союза и в Федеральном законе «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности».

Несмотря на это, директор департамента Минрегионразвития Д.В. Шаповал утверждает, что в своде правил «выполнена гармонизация с требованиями норм и правил проектирования автомобильных дорог стран Европейского союза и США».

Частью 4 статьи 4 Федерального закона «О техническом регулировании» установлено, что «если международным договором Российской Федерации, в сфере технического регулирования установлены иные правила, применяются правила международного договора».

А это означает, что практическое использование свода правил усугубит и без того существующую путаницу и несогласованность дорожных норм и приведет дополнительно к новым правовым коллизиям, которые как известно, создают благоприятную почву для коррупции.

Согласно правилам стандартизации, приведенные в национальных стандартах нормы не должны противоречить законодательству Российской Федерации. Тем не менее, пункт 5.4 свода правил допускает снижение минимальных значений геометрических элементов «на основе технико-экономического сопоставления вариантов» что не соответствует требованиям части 3 статьи 11 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

Удивляет полнейшее незнание и непонимание разработчиками нормативной базы дорожного хозяйства. Например, во введении указано, что свод правил составлен с учетом требований Постановления Правительства «О классификации автомобильных дорог», а в своих комментариях В.М. Юмашев указывает, что при актуализации СНиП, категории

# АКТУАЛИЗИРОВАННОЕ СТАРЬЕ

## Анализ «новых норм» проектирования дорог



При этом директор департамента Минрегионразвития Д. В. Шаповал не стесняется утверждать, «что актуализация СНиП 2.05.02-85\* проведена по направлению обеспечение повышения уровня надежности и безопасности автомобильных дорог (механическая безопасность, безопасность при опасных природных процессах и явлениях и (или) техногенных воздействиях, и пр.)».

Трудно себе представить, как это может быть, если учесть, что требования механической безопасности обеспечиваются двумя разделами свода правил «земляное полотно» и «дорожные одежды», который на 100% переписаны со СНиП 2.05.02-85\*?

Любому специалисту понятно, что нормы проектирования дорог тридцатилетней давности, требуют полной переработки, в связи с существенно изменившимися условиями движения и изменением его состава.

Однако свод правил СП 34.13330.2012, так же как и СНиП 2.05.02-85\* основываются на концепции расчетной скорости, предложенной американцем Барнеттом еще в 1936 году, которая в настоящее время запрещена международными нормами.

Концептуальные основы свода правил, взятые из устаревших норм, рассчитанных на уровень автомобилизации соответственно 10 и 40 автомобилей на 1000 жителей, отражают условия движения и технический уровень полувековой давности. Значениями нормируемых параметров, в этом документе установлены исходя из габаритов и динамических характеристик расчетных автомобилей ЗИЛ-130 и ГАЗ-24 и сегодня неприменимы.

При современных транспортных потоках при уровне автомобилизации в стране 240 автомобилей на 1000 жителей, а нормы СНиП II-Д.5-72 и СНиП 2.05.02-85\* не обеспечивают безопасность дорожного движения и устаревшая нормативная база, является одной из основных причин того, что за последнее десятилетие Россия оказалась на по-

Дальнейшие исследования выполненные у нас в стране и за рубежом показали, что ключевой фигурой и причиной ДТП является водитель, 95 % аварий связаны именно с человеческим фактором. Поэтому за рубежом уже более двадцати лет назад подход к проектированию дорог стал строиться на совершенно другой концептуальной основе – создании дорожной инфраструктуры, адаптированной к ограничениям и возможностям человеческого потенциала.

Но наша страна в лице Минрегионразвития пренебрегла мировым опытом и результатами последних отечественных разработок.

Единственными новациями свода правил являются увеличение осевых нагрузок для дорог осуществляющих перевозки на международных маршрутах до 130 кН, на всех дорогах в капитальной дорожной одежде до 115 кН. Не понятно на чем основывались авторы свода правил, но согласно данным Международной ассоциации пользователей дорог на автомагистралях во всех европейских странах, за исключением Франции, Португалии и Люксембурга максимальная нагрузка на ведущую ось находится в пределах 11,5 кН тонн, а на обычную ось – 10 кН.

На местных дорогах, с низкой интенсивностью во всех странах осевая нагрузка не превышает 60-100 кН.



В нормах Германии, расчет дорожных одежд производится на нагрузку эквивалентную 10 кН тс.

Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, по инновационному варианту на международных транспортных коридорах

ных ведомств за прошедшие годы».

Однако если бы директор ЗАО «СоюздорНИИ», открыл планы научных исследований Росавтодора, то он узнал бы, что говорит неправду. Только в плане НИР 2013 года, было 19 тем, связанных с тематикой проектирования дорог, в том числе разработка 10 стандартов и одного свода правил.

Странно, что В.М. Юмашев не знает, что в последние годы, Росавтодором разработана «Концепция совершенствования норм проектирования автомобильных дорог», разработаны и утверждены 11 национальных стандартов, утверждены более двадцати отраслевых дорожных норм (ОДМ), связанных с проектированием автомобильных дорог, разработанных на современном техническом и научном уровне.

Я насчитал, без малого, сорок тем, выполненных в последние годы по тематике, связанной с совершенствованием норм проектирования дорог, в том числе: по анализу отечественных и зарубежных норм проектирования – 6 тем, исследованию норм геометрического проектирования – 12; исследованию транспортности потоков – 4; исследованию скоростного режима – 7; функциональной классификации дорог – 5.

Одним из принципов стандартизации, согласно Федерального закона «О техническом регулиро-

вании», является применение международного стандарта как основы разработки национального стандарта.

Однако, авторы свода правил этой нормы не придерживаются. Разработанный ими свод правил по 36 позициям не соответствует требованиям международных

дорог, коэффициенты загрузки и ряд других параметров назначены в соответствии с этим Постановлением Правительства, которое, как известно, распространяется только на эксплуатируемые дороги.

Вызывает недоумение, как авторы свода правил реагировали

дорог, коэффициенты загрузки и ряд других параметров назначены в соответствии с этим Постановлением Правительства, которое, как известно, распространяется только на эксплуатируемые дороги.

Вызывает недоумение, как авторы свода правил реагировали

дорог, коэффициенты загрузки и ряд других параметров назначены в соответствии с этим Постановлением Правительства, которое, как известно, распространяется только на эксплуатируемые дороги.

Вызывает недоумение, как авторы свода правил реагировали

дорог, коэффициенты загрузки и ряд других параметров назначены в соответствии с этим Постановлением Правительства, которое, как известно, распространяется только на эксплуатируемые дороги.



на замечания рецензентов. Например, предложение "предусматривать переходные кривые при радиусах кривых в плане 2000 м и менее, отклонено по причине того что "редакция пункта не представлена!" С такой же формулировкой отклонены предложения по ограничению количества пересечений на дорогах I-III категорий, увеличению длин полос разгона и торможения, устройству реверсивных полос движения и т.п.

На предложение установить в нормах функциональную классификацию, ответ В.М.Юмашева был категоричен - «известно, что функциональной классификации в России нет. Её необходимо разрабатывать!»

На замечание касающееся несоответствия расположения высоты глаз водителя параметрам современных автомобилей, при определении расстояния видимости ответ был - «в данный момент не принято решений в отношении необходимого параметра расчетного автомобиля».

Но встает законный вопрос, как при существующей системе, регулирующей порядок разработки и рассмотрения нормативных документов, мог быть утвержден такой свод правил? Создается впечатление, что это стало возможным за счет продуманной схемы.

Получив поручение осуществить актуализацию строительных норм, Минрегионразвития вместо того чтобы приводить их в соответствие современному уровню, решило ограничиться переписыванием старых норм с изменением обложек и аббревиатуры. Нашелся и исполнитель ЗАО «СоюздорНИИ», который не брезгает никакой работой. И вот 22 сотрудника этого института при участии двух специалистов из компании «КРЕДО ДИАЛОГ» за пять лет создали нормативный документ, не содержащий ничего нового и на 85% повторяющий СНиП 2.05.02-85\*.

На проект первой редакции актуализированного СНиП 2.05.02-85\* посыпалась масса замечаний от специализированных организаций, в которых обосновывалась несостоятельность норм.

Но и здесь выход был найден. Процесс подготовки и рассмотрения проекта свода не обеспечивал открытость процесса его разработки и публичность обсуждения как этого требовал закон. Информация о ходе рассмотрения замечаний дозировалась и не представлялась в полном объеме. На сайте Минрегионразвития помещается не полный комплект требуемых документов. Работа была организована таким образом, что из этого процесса полностью исключены специалисты в этой области.

Одним из основных принципов стандартизации, установленных законом, является «максимальный учет при разработке стандартов законных интересов заинтересованных лиц». Однако направляемые нами в адрес разработчиков и министерства замечания и предложения не рассматриваются и не учитываются без объяснения причин.

На состоявшемся в министерстве в октябре 2011 г. совещании (протокол от 21 октября 2011 г. № ПР-47/08) не было приглашено ни одного специалиста из организаций, осуществляющих свою деятельность в сфере проектирования автомобильных дорог.

Согласно приказу Росстандарта от 09.08.2010 N 2939 рассмотрение данного свода правил должно проводиться в Техническом комитете по стандартизации «Дорожное хозяйство» ТК 418, возглавляемым проф.

В.П.Носовым, имеющем в своем составе подкомитет «Проектирование автомобильных дорог» и квалифицированных специалистов. Но и этот вариант был не приемлем. Проф. В.П.Носов и его коллеги наверняка узнали, что проект актуализированного СНиП 2.05.02-85\* и документ разработанный «СоюздорНИИ», который они отвергли еще в 90-е годы на НТС Минавтодора РСФСР - это одно и то же.

И здесь выход был найден. В нарушение установленного порядка Минрегионразвития был передан проект свода на рассмотрение в технический комитет ТК 465 «Строительство», не уполномоченный на рассмотрение дорожных норм, возглавляемый кандидатом химических наук Л.С. Бариновой, который к этому времени уже имел опыт представления на утверждение ряда переписанных с первоисточников тридцатилетней давности, актуализированных норм для дорожного хозяйства,

Л.С.Баринова со знанием дела взялась за работу, постаравшись изолировать специалистов от участия в процессе рассмотрения проекта свода правил.

Например, на состоявшееся в Минрегионразвития в октябре 2011 г. совещание не было приглашено ни одного специалиста из организаций, осуществляющих свою деятельность в сфере проектирования автомобильных дорог и приславших замечания на проект рассматриваемого документа.

В соответствии с установленным порядком под руководством Л.Б. Бариновой была проведена научно-техническая, терминологическая правовая экспертиза.

Научно-техническая экспертиза подтвердила новизну и актуальность актуализированного СНиП 2.05.02-85\*, на 85 % переписанного с норм 30-летней давности. Терминологическая экспертиза не обратила внимание на то, что использованные в своде правил термины, не соответствуют терминологии, принятой в федеральном законодательстве и международных нормах.

Правовая экспертиза не заметила, что проект свода правил не соответствует двум федеральным законам и двум международным соглашениям Российской Федерации.

Согласно действующему порядку, национальные стандарты должны утверждаться при отсутствии серьезных возражений по существенным вопросам у квалифицированного большинства сторон, т.е. при общем согласии (консенсусе). Однако Минрегионразвития эту норму проигнорировало и утвердило этот свод правил, несмотря на то, в заключениях Минтранса России, Росавтодора, ФГУ Росдорнии, МАДИ, Ассоциации «РОДОС», группы компаний «ИНДОР» и целого ряда других специализированных организаций отмечалось, что проект свода правил не содержит изменений, по сравнению с нормами СНиП 2.05.02-85\* и требует переработки.

Нельзя не отметить и роль саморегулируемых организаций. Национальное объединение проектировщиков (НОП) не только согласовало, но профинансировало актуализацию дорожных норм.

Сейчас подготовлен проект распоряжения Правительства Российской Федерации «О перечне национальных стандартов и сводов правил, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований технического регламента о безопасности зданий и сооружений». В проекте этого нормативного акта включен свод правил СП

34.13330.2012».

Это означает, что все проекты дорог Главгосэкспертизой должны будут приводить в соответствие с этим сводом правил, который, как показано выше, является нормами тридцатилетней давности.

Вряд ли работники Минрегионразвития, директор ОАО «СоюздорНИИ» В.М.Юмашев и председатель ТК 465 Л.А.Баринова, не представляют, какой материальный ущерб будет нанесен государству от их коллективных действий, в случае если этот свод правил будет включен в указанный выше перечень?

По данным исследований, проведенных в 80-е годы за рубежом, каждое третье ДТП связано с конструкцией дороги, т.е. с нормами по которым она была построена.

Всемирная организация здравоохранения, указывает, что смена концепции норм проектирования и переход на так называемую политику «устойчивой безопасности» позволяет сократить количество аварий на треть.

Ежегодно на дорогах страны погибает более 27 тыс. человек, около 250 тыс. получают ранения. Ежегодный материальный ущерб от аварий на дорогах составляет около 2 трлн. рублей. Принятие новых норм позволило бы сократить эти цифры как минимум на треть.

Из-за завышенных значений осевых нагрузок для международных автомагистралей - 13 тонн (в Европе 11,5) и остальных дорог - 11,5 тонн (в Европе в зависимости от классификации дороги), завышенных значений расчетных скоростей дорог высших категорий (150 км/час), при максимально допустимой правилами движения 110 км/час, а так же завышенных требованиями к автомобильным дорогам с низкой интенсивностью движения, дополнительные расходы ежегодные расходы бюджета возрастут по экспертной оценке на сумму более 100 млн. рублей.

Поэтому свод правил СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги» следует отменить и не включать его в перечень национальных стандартов и сводов правил, обеспечивающих соблюдение требований технического регламента о безопасности зданий и сооружений».

Кроме этого в проект федерального закона «О стандартизации» нужно включить положения, исключающие возможность принятия рассмотрения и принятия стандартов сводов правил, как это делало Минрегионразвития, и установить ответственность разработчиков, экспертов за ущерб, нанесенный низким качеством норм, а так же установить общественный контроль из специалистов за исполнением установленных процедур рассмотрения и принятия норм.

И последнее. Разработчик, пытаясь прикрыться именами известных и уважаемых ученых, указал, что при актуализации норм, использованы предложения проф. Е.М. Лобанова и проф. П.И. Поспелова. Это неправда.

Их предложения к своду правил достаточно четко изложены в заключении МАДИ ТУ (письмо 14.02.11. №19-15/4), подписанном первым проректором МАДИ проф. П.И.Поспеловым, исполнителем которого был проф. Е.М. Лобанов. «В настоящем виде редакция «актуализированного СНиП» не может быть одобрена и принятие ее отбросит практику проектирования дорог назад в 60-е годы прошлого века»

**Олег СКВОРЦОВ,**  
Президент Ассоциации «РОДОС»

К 100-летию А.А. Николаева

## ФИНАНСЫ «ЗОЛОТОГО ПЕРИОДА»



**Мария Дмитриевна ПАХОМОВА,**  
ветеран войны и труда,  
Почётный дорожник,  
Заслуженный экономист  
РСФСР.

В прошлом начальник  
Финансового управления,  
проработала в Министерстве  
строительства  
и эксплуатации автомобильных  
дорог РСФСР  
с 1969 по 1987 год.

К середине 70-х годов в ряде промышленных областей, краях и АССР появились излишки средств по Указу. По согласованию с союзными организациями часть средств централизовалась министерством и направлялась в дотационные регионы. Только за счёт предприятий и организаций города Москвы централизовывались около 150 млн. рублей. В то время строительство и ремонт городских дорог проводилось за счёт ассигнований из бюджета.

Министерством был поставлен и успешно решён вопрос о привлечении 2 процентов отчислений дохода автотранспортных предприятий и организаций имеющих автотранспорт.

Постановление ЦК КПСС предусматривало отчислять средства только автотранспортными предприятиями, работающими по государственному тарифу. Однако в дальнейшем Министерство финансов СССР обязало все автотранспортные предприятия делить эти отчисления. В результате объем собираемых средств возрос с 80 млрд в 1970 году до 500 млрд к концу 80-х годов.

Остатки целевых 2-процентных отчислений, предусмотренные на финансирование строительства дорог стали оставаться на счете министерства для их использования в дальнейшем.

Наличие данных средств позволило образовать для дорожных организаций оборотные средства в размере 20% от объема выполненных работ. Проводимая Министерством работа с плановыми органами позволила значительно увеличить объем бюджетных средств на финансирование капитального ремонта и содержания автомобильных дорог. Размер бюджетных ассигнований увеличился с 400 млн. руб. в 1970 году до 1,2 млрд. руб. к 1985 году.

На коллегиях Министерства автомобильных дорог РСФСР министр А.А. Николаев часто отмечал, что все дорожные работы обеспечены финансированием полностью, подкрепив большую заслугу в этой работе финансового управления Министерства.

**В**ремя активной работы Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР с 1970 по 1985 годы дорожниками названо «Золотым периодом дорожной отрасли».

Строительство дорог в те годы велось ускоренными темпами. Ежегодный ввод к 1980 году достиг 10 тыс. км. Капитальный ремонт и их содержание осуществлялись по действующим нормативам. Предпринимаемые Министерством меры полностью обеспечивали финансовыми средствами все объемы работ.

Особое внимание уделялось полноте привлечения средств и ресурсов из народного хозяйства в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 1958 года, являющихся основным источником финансирования дорожных работ.

В этих целях были разработаны и доведены до автодорог методические указания по привлечению этих средств. Данные указания сняли многие вопросы. Также был введен обязательный учёт и отчетность поступления и использования средств Указа.

Благодаря настойчивости Министра автомобильных дорог Алексея Александровича Николаева союзные и республиканские министерства планировали и обеспечивали выполнение сбора средств на финансирование дорожных работ. Подобные планы доводились и до подведомственных им организаций и предприятий.

Проведённая работа позволила увеличить сбор средств, поступающих в соответствии с Указом с 2 миллиардов рублей в 1970 году до 4 миллиардов к 1990 году, что составило около 70% общих ассигнований на развитие дорог.

Целесообразно и в настоящее время поставить и рассмотреть в Правительственных органах возможность привлечения в небольших размерах средств всех хозяйствующих субъектов на развитие дорожного хозяйства страны.