

ДОРОЖНИКИ УРАЛЬСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА ОБСУДИЛИ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ НАЧАЛА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО СЕЗОНА 2021 ГОДА

16 февраля 2021 года состоялось первое из уже ставших традиционными с 2015 года и доказавшими эффективность своей работы форматами проведения совещаний Ассоциации «РАДОР» с руководителями органов управления автомобильными дорогами по федеральным округам по вопросу деятельности региональных дорожных фондов и реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В 2020 году аналогичные совещания состоялись с руководителями территориальных органов управления автомобильными дорогами Центрального федерального округа в Туле и (в силу эпидемиологической ситуации – в режиме видеоконференции) с дорожниками Сибирского и Северо-Западного федеральных округов.

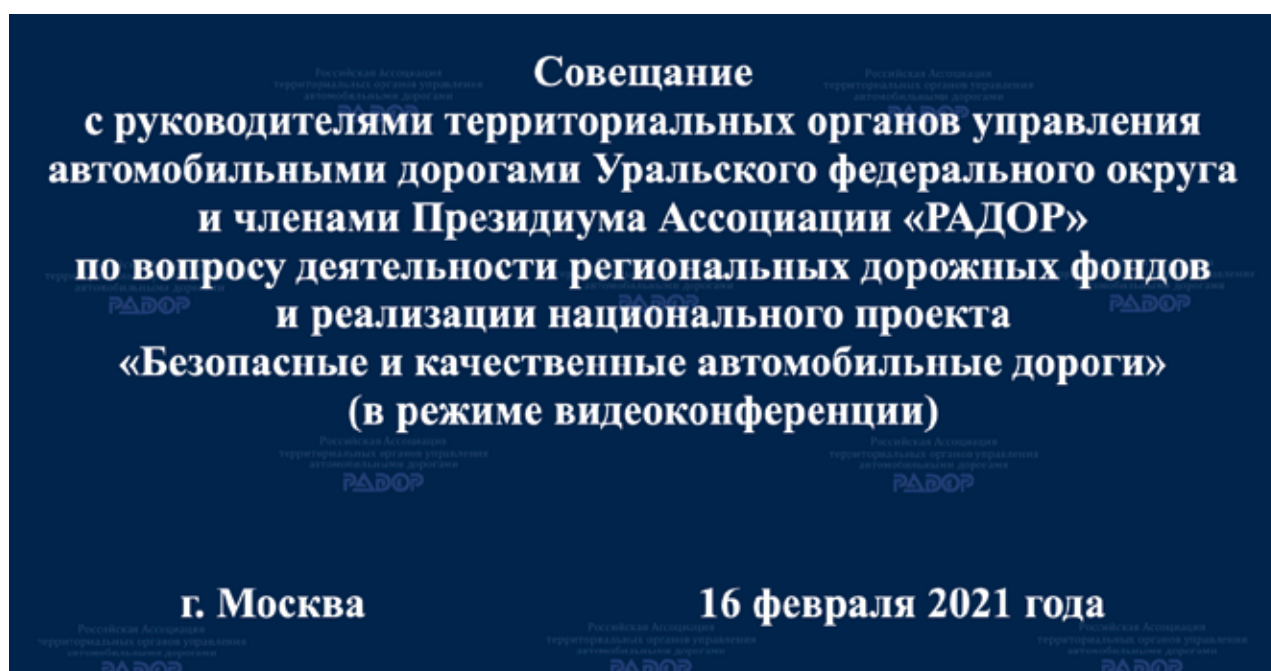
Обсуждение вопросов готовности к дорожно-строительному сезону 2021 года с учетом опыта предшествовавшего года, новых, скорректированных и расширенных задач, поставленных Президентом Российской Федерации и Правительством страны перед отраслью, начали с дорожников Уральского федерального округа (далее УФО).

Широкая повестка заседания предусматривала обсуждение:

- итогов и проблемных моментов в организации работы отрасли в 2020 году, в т.ч. при достижении целевых показателей национального проекта «БКАД» в дорожно-строительном сезоне 2020 года;
- объемов бюджетных ассигнований дорожного

фонда субъекта Российской Федерации, направленных на финансовое обеспечение расходных обязательств по осуществлению дорожной деятельности в 2020 году, в т.ч. по основным источникам формирования региональных дорожных фондов;

- бюджетов региональных дорожных фондов на 2021 год;
- проблемных вопросов по достижению целевых показателей в рамках переформатированного паспорта национального проекта «Безопасные качественные дороги»;
- подготовку к дорожно-строительному сезону 2021 года и заключению контрактов на период 2021–2023 годов;
- системы принятия отчетов о предоставлении иного межбюджетного трансферта в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в части выполнения дорожных работ»;
- исполнения Плана мероприятий «Дорожной карты» по оснащению 4-полосных автомобильных дорог системами разделения встречных потоков,





Итоги реализации национального проекта в УФО в 2020 году



596 объектов



12,4 млн м²

площадь участков
дорожных работ



Все субъекты УФО
обеспечили достижение
ключевых показателей
нацпроекта



утвержденного заместителем Председателя Правительства РФ М.Ш. Хуснуллиным (№ 9421п-П16 от 9 октября 2020 года);

- проблемы снижения значений нагрузок от подвижного состава при расчете и проектировании мостовых сооружений на дорогах с низкой интенсивностью движения;
- обеспечения сохранности автомобильных дорог;
- роста цен на строительные материалы.

В работе совещания, подготовленного с участием Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального дорожного агентства, членов Президиума Ассоциации «РАДОР», приняли участие заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко, заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Дмитрий Лаптев, начальник отдела дорожной деятельности Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Роман Кильдюшкин, заместитель начальника Управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Алексей Торошин, заместитель начальника отдела надзора в сфере дорожной деятельности ГУОБДД МВД России Халит Алимханов, заместитель начальника ФКУ «Дороги России» Андрей Самарьянов, ответственные сотрудники ФАУ «РОСДОРНИИ». Совещание прошло в режиме видеоконференции.

Открывая совещание, генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин подчеркнул, что повестка очередного окружного заседания не случайно сформирована из вопросов, решение которых окажет самое непосредственное влияние на успешное развитие дорожного хозяйства и реализацию национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2021 году.

Генеральный директор Ассоциации «РАДОР» проинформировал, что в условиях сложной эпидемиологической ситуации работы на дорожных объектах велись согласно установленным графикам, ни одно дорожное предприятие не остановило свою работу. В 2020 году

дорожное хозяйство получило беспрецедентную поддержку со стороны государства – почти 300 млрд рублей было направлено на развитие дорожного хозяйства регионов, в том числе 106 млрд рублей из Резервного фонда Правительства РФ. Как было отмечено на совещании 13 января 2021 года по развитию дорожного хозяйства с членами Правительства РФ у Президента Российской Федерации Владимира Путина, кассовое исполнение расходов на дороги составило 99,1% (против 95% в 2019 году). По итогам 2020 года отремонтировано свыше 16 тысяч км автомобильных дорог, построено 1605 км автомобильных дорог и свыше 7600 пог. м искусственных сооружений. Ожидается, что и в 2021 году подходы к финансированию отрасли будут сохранены в тех же объемах.

Игорь Старыгин особо подчеркнул, что дорожникам в ближайшие годы предстоит решать поставленную Президентом России задачу обеспечения «пространственного развития страны и связанности различных регионов Российской Федерации».

Характеризуя состояние дорожного хозяйства Уральского Федерального округа, Игорь Старыгин привел несколько цифр: нормативная обеспеченность в финансовых ресурсах в 2020 году на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения округа по итогам года составила 33,6% (против 25% по стране), расчетный межремонтный срок составляет 28,8 года против 29,2 в целом по Российской Федерации, доля региональных дорог в нормативном состоянии в округе по итогам 2020 года составила 53,1% против 52,8% по итогам 2019 года. При этом лидерами округа является Ханты-Мансийский автономный округ с долей дорог в нормативном состоянии 82,5% и Тюменская область – 62,1%. Необходимо отметить, что на цели дорожного хозяйства субъекты Уральского федерального округа выделяют свыше 7% региональных бюджетов, значительное внимание уделяя вопросам капитального ремонта автомобильных дорог (Тюменская, Челябинская, Курганская области).

Позитивный тон поддержал и заместитель директора Департамента государственной политики в области

дорожного хозяйства Минтранса России Дмитрий Лаптев. Он отметил успехи уральских дорожников в 2020 году. «На основании предварительных данных, все субъекты УФО обеспечили достижение ключевых показателей нацпроекта. Более того, отдельными субъектами УФО перевыполнены плановые значения ряда показателей», – отметил он. В 2020 году в субъектах УФО в рамках нацпроекта БКАД проведены дорожные работы на 596 объектах общей площадью 12,4 млн кв. м».

Представляя переформатированный национальный проект «Безопасные качественные дороги», Дмитрий Лаптев прокомментировал вопросы финансового обеспечения национального проекта. Так, в 2021 году на реализацию мероприятий нацпроекта предусмотрено выделение из федерального бюджета почти 48 млрд рублей, при этом в УФО будет направлено более 6 млрд рублей, что составит 13%.

Заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России подчеркнул, что финансирование мероприятий нацпроекта будет осуществляться в виде иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета и дополнительных доходов региональных бюджетов, связанных с поэтапным доведением доходов от акцизов на нефтепродукты до 100% к 2024 году.

На реализацию мероприятий по приведению в нормативное состояние ИССО в субъекты Российской Федерации планируется направить 200 млрд рублей, из них в субъекты УФО планируется дополнительно направить 16,32 млрд рублей, что составляет 8,2%. В нормативное состояние должно быть приведено 9064,5 пог. м.

Также в 2021 году предусмотрено заключение контрактов жизненного цикла, в то время как ранее использовались контракты на принципах КЖЦ. Доля КЖЦ в 2021 году должна составить 7%.

Что касается применения новых и наилучших технологий, то в показателе будут учитываться не контракты,

а объекты нацпроекта, на которых применяются технологии и материалы, включенные в соответствующий Реестр. Это устранил, по мнению разработчиков, искусственное объединение объектов в один контракт для достижения показателя и тем самым позволит обеспечить объективный учет объемов применения таких технологий. Плановое значение данного показателя составляет в 2021 году 10%.

Дмитрий Лаптев проинформировал, что в настоящее время в целях получения дополнительного финансирования мероприятий нацпроекта Минтрансом России подготовлен и направлен в Минфин проект распоряжения о разблокировке средств федерального бюджета и направлении их на финансирование дорожной деятельности субъектов Российской Федерации. Общий объем бюджетных ассигнований составит 100 млрд рублей, при этом более половины этих средств, а именно 53,9 млрд рублей будет направлено на ускорение реализации капиталоемких мероприятий и мероприятий по приведению в нормативное состояние региональных дорог и улично-дорожной сети.

Как особо подчеркнул заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко, одним из ключевых аспектов успешной реализации нацпроекта БКД является обеспечение своевременной контрактации объектов. Эту работу дорожники начали еще в прошлом году. Контрактация должна быть завершена к 1 апреля 2021 года. В текущем году важным нововведением становится расчет уровня контрактации не по количеству объектов, а по объему законтрактованных средств. При этом, как отметил заместитель руководителя Федерального дорожного агентства: «Учитывая задачи и темпы, которых нам необходимо придерживаться для достижения цели, прошу самым внимательным образом относиться к вопросам планирования и динамики выполнения работ без ущерба их качеству».

Игорь Костюченко также сказал: «В целом же с 2021 года отрасль ожидает целый ряд новых показателей».



Реализация ФП «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в УФО в 2021 году

Размещение 1 935 камер фотовидеофиксации (результат) в субъектах УФО в 2021 году нарастающим итогом



Размещение 43 АПВГК (результат) в субъектах УФО в 2021 году нарастающим итогом



Обязательной характеристикой выполнения запланированных результатов, оценкой нашей с вами работы по реализации нацпроекта является отношение к ней граждан России. В связи с этим с текущего года в паспорта соответствующих федеральных проектов будут включены показатели, характеризующие удовлетворенность граждан качеством автомобильных дорог, безопасностью дорожного движения и качеством транспортного обслуживания пассажирским транспортом. Мы должны с полной ответственностью подходить к вопросу удовлетворенности благополучателей результатами нашей работы».

Характеризуя состояние дел в части реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения», заместитель начальника отдела надзора в сфере дорожной деятельности ГУОБДД МВД России Халит Алимханов прежде всего поблагодарил всех за самоотверженный труд по спасению человеческих жизней на дорогах. Он, в частности, отметил: «В 2020 году у нас продолжилась, теперь уже смело можно говорить, многолетняя тенденция по неуклонному снижению числа погибших в результате ДТП. Снижение числа погибших отмечалось как на федеральных дорогах, так и на региональных и местных автомобильных дорогах». По мнению эксперта, итоги 2020 года – это «результат не только нашей деятельности за прошлый год и не только и не сколько эффект от снижения «деловой активности населения», но и отложенный «эффект» тех мероприятий, которые были реализованы в прошлые годы».

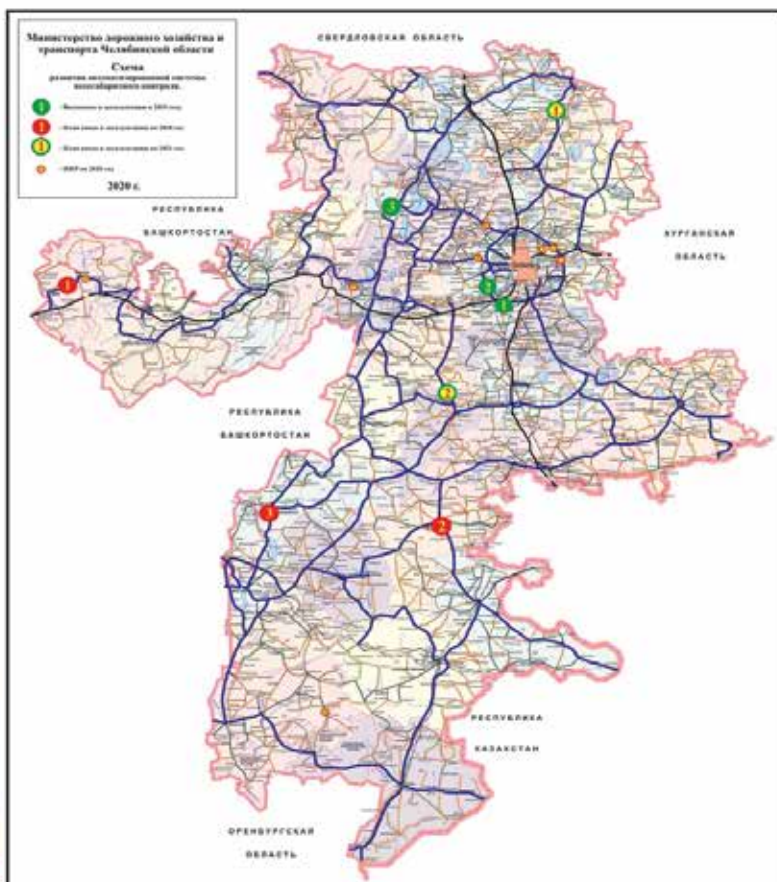
Комментируя ситуацию с анализом аварийности на территории Уральского федерального округа, Халит Алимханов отметил, что количество ДТП за 2020 год в округе снизилось на 11,9%, погибших в них – на 9,3%, раненых – на 12,5%. И наиболее существенное снижение числа погибших отмечается в г. Челябинске.

Тем не менее, представитель ГУОБДД МВД России отметил, что есть определенные проблемы, на которые необходимо обратить внимание, – а основные проблемы приходится на автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения. Так, несмотря на то, что в УФО на автомобильные дороги регионального значения приходится 19,8% ДТП (в Российской Федерации 20,0%), на эти дороги приходится 41,7% погибших от общего числа погибших в округе. То есть из 1217 человек, погибших в УФО, 508 пришлось на региональную сеть. «И это самый высокий российский показатель», – отметил Халит Алимханов. К числу основных видов ДТП относятся опрокидывание, съезд с дороги, наезд на препятствие, столкновение.

Как отметил заместитель начальника отдела надзора в сфере дорожной деятельности ГУОБДД МВД России Халит Алимханов, в рамках реализации федерального проекта «Дорожная сеть» качество дорожного покрытия улучшается. «Это способствует росту скоростей на них и интенсивности движения, по мере увеличения которых риски дорожно-транспортных происшествий будут возрастать».

Сохранность автомобильных дорог, автоматические пункты весогабаритного контроля

- В 2019 году** введены в эксплуатацию 3 автоматизированных пункта весогабаритного контроля (далее — АПВГК) :
- 2 пункта на западном обходе города Челябинска: в районе пос. Полетаево и в районе пос. Томино,
 - 1 пункт на автодороге Миасс-Карабаш-Кыштым в районе г. Карабаш.
- В 2020-2021 годах** планируется размещение еще пяти АПВГК на автомобильных дорогах регионального значения:
1. Автомобильная дорога Кочкарь-Варламово Чебаркульского муниципального района (2020 год),
 2. Автомобильная дорога Черноречье-Чесма-Варна-Карталы-Бреды (2020 год),
 3. Автомобильная дорога Чебаркуль-Уйское- Сурменевский-Магнитогорск (2020 год),
 4. Автомобильная дорога Кунашак-Усть-Багаряк, в том числе обход села Усть-Багаряк (2021 год),
 5. Автомобильная дорога Аша-рабочий посёлок Кропачёво - Шарлаш (2021 год).



Основные места совершения дорожно-транспортных происшествий



Поэтому работы по приведению ровности проезжей части в нормативное состояние без комплексных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения не позволят достичь целевых показателей национального проекта по снижению количества погибших».

В этих условиях МВД России обращает внимание на необходимость проведения мероприятий по установке барьерных ограждений, что предотвращает опрокидывание, съезд с дороги и наезд на препятствия; обустройству освещения, оборудованию искусственными дорожными неровностями всех нерегулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения в пределах населенных пунктов. Также особое внимание было обращено на такие часто встречающиеся нарушения обязательных требований в области безопасности дорожного движения, как отсутствие или плохая различимость горизонтальной дорожной разметки и недостатки зимнего содержания.

Его отличительной чертой является смена горизонта планирования с 2024 на 2030 год. Заместитель начальника отдела надзора в сфере дорожной деятельности ГУОБДД МВД России Халит Алимханов проинформировал, что Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», руководствуясь поручением Председателя Правительства Российской Федерации М.В. Мишустина (от 25 июля 2020 г. № ММ-П6-8975), подготовлен обновленный проект паспорта, он прошел согласование с проектным комитетом по национальному проекту «БКАД» и одобрен президиумом Совета при Президенте по стратегическому развитию и национальным целям.

При этом пересчитаны общероссийские и региональные целевые показатели социального риска. Разработаны общероссийские и региональные целевые показатели транспортного риска. Оба этих показателя доведены до субъектов Российской Федерации и зафиксированы в соответствующих соглашениях об участии в федеральном проекте.

Справочно:

Социальный риск:

к 2024 году – 8,4 погибших в ДТП на 100 тысяч населения (12331);

к 2030 году – 4 погибших в ДТП на 100 тысяч населения (5866).

Транспортный риск:

к 2024 году – 2,12 погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств (12331);

к 2030 году – 1,01 погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств (5866).

По поручению первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Р. Белоусова (письмо от 30 июля 2020 г. № 6703п –П6), в федеральный проект включается дополнительный показатель удовлетворенности населения безопасностью дорожного движения. Силами коллектива Главка и Научного центра БДД планируется разработка методики его расчета, а впоследствии, начиная с этого года, изучение общественного мнения.

Тема безопасности дорожного движения была развита и в выступлении начальника отдела дорожной деятельности Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Романа Кильдюшкина. Как доложил представитель Минтранса России, в целях реализации Плана мероприятий по оснащению четырехполосных автомобильных дорог системами разделения встречных направлений движения, утвержденного заместителем Председателя Правительства Российской Федерации М.Ш. Хуснуллиным (от 09.10.2020 г. № 9421п-П16), проводится большая работа, направленная на сокращение лобовых столкновений и тяжести их последствий, и прежде всего на автомобильных дорогах федерального значения. По состоянию на 01.01.2020 г., по данным формы статистической отчетности № 2-ДГ «Сведения о категориях автомобильных дорог общего

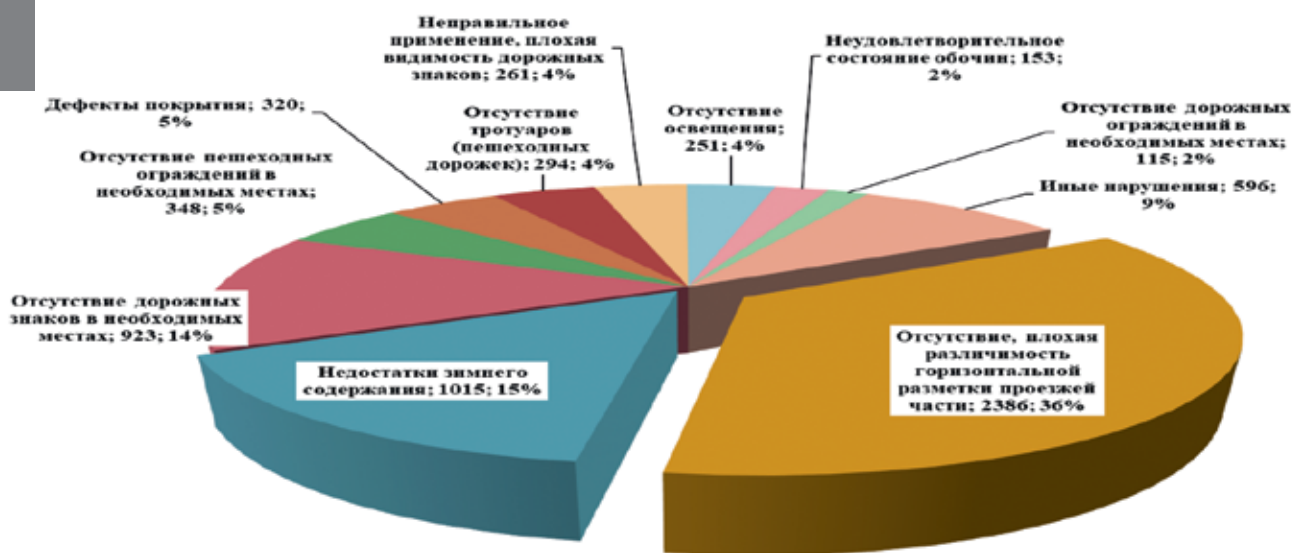
пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, сельских населенных пунктах, имеющих автотранспортную связь по дорогам с твердым покрытием с сетью путей сообщения общего пользования», протяженность автомобильных дорог регионального значения II категории с числом полос движения 4 (за исключением городов федерального значения – Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя) составляет 967,0 км. По итогам 2020 года по Уральскому федеральному округу наибольшим успехов достигла Челябинская область – работы по разделению встречных потоков движения на 4-полосных дорогах выполнены на 13,7%.

Заместитель начальника Управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Алексей Торошин отметил достойное качество работы дорожников Уральского федерального округа по реализации федерального проекта «Дорожная сеть», что стало возможным благодаря отлаженной работе дорожных администраций субъектов, проектных команд, которые адекватно оценивали свои силы и имеющиеся риски.

- Недостаточный уровень специалистов, курирующих вопросы дорожного хозяйства, либо их перегруженность.

Представитель Росавтодора рекомендовал проработать вопрос организации службы профессионального заказчика дорожных работ на уровне субъекта Российской Федерации, укомплектованного штатом соответствующих специалистов и необходимым оборудованием, в том числе с учетом передачи полномочий по реализации сложных объектов муниципальной собственности такому заказчику, организацию системы контроля со стороны администраций субъектов за использованием муниципальными образованиями средств федеральной поддержки. Разработка трехлетних программ дорожных работ, детализированных по срокам и объектам, позволит нормально планировать деятельность всех уровней, подчеркнул Алексей Торошин. Также он настоятельно рекомендовал «не упускать из поля зрения вопросы контроля за производством работ, проведения полноценной диагностики, своевременной разработки проектной документации, жесткий мониторинг гарантийных обязательств

Основные виды нарушений обязательных требований, фиксируемые на автомобильных дорогах регионального значения



В то же время есть и вопросы. Проведенный Росавтодором анализ показал, что причины низкого качества работы кроются в недостаточном уровне организации планирования и производства работ. Алексей Торошин назвал типичные выявленные проблемы, которые необходимо учитывать и прорабатывать для успешной реализации планов:

- В структурах муниципальных заказчиков, которым передаются федеральные деньги, фактически нет квалифицированных дорожников. Такие должности в принципе не предусмотрены. (Особенно остро стоит проблема по Государственной программе «Комплексное развитие сельских территорий».)

по реализованным объектам, качество содержания автодорог особенно с переходным типом покрытия, и взаимодействия с подведомственными Росавтодору ФКУ».

Вопрос обслуживания автодорог регионального и местного значения с переходным типом покрытия вызвал активное обсуждение участников совещания, по итогам которого представитель Росавтодора отметил, что необходимо в целом пересмотреть подход к содержанию таких дорог, обеспечив их эксплуатацию в течение всего года на уровне, достаточном для соответствия нормативным требованиям. Затраты на поддержание таких дорог значительно меньше, чем необходимо на их переустройство в капитальный тип покрытия и дальнейшее его обслуживание.

Вопросы контроля качества, процедуры проведения выборочного мониторинга качества дорожных работ получили всестороннее обсуждение как со стороны представителей субъектов РФ, так и со стороны ответственных сотрудников ФАУ «РОСДОРНИИ» (Алексей Ковров, директор ОЦК ФАУ «РОСДОРНИИ»; Александр Башков, начальник Управления проектной деятельности ФАУ «РОСДОРНИИ»),

Как было отмечено Алексеем Ковровым, целью мониторинга является сбор, анализ и доведение до всех заинтересованных участников деятельности в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» национальной проекта «Безопасные качественные автомобильные дороги» информации о качестве выполнения дорожно-строительных работ.

- Повышение технической компетенции всех участников дорожно-строительного процесса.
- Лабораторный контроль качества применяемых материалов и конструкций.
- Мониторинг соответствия качества выполняемых работ установленным требованиям.
- Оценка организации и проведения строительного контроля за выполняемыми работами.
- Подготовка отчетной и аналитической информации.
- Своевременное информирование заинтересованных участников обо всех выявленных недостатках, влияющих на эффективность реализации федерального проекта.

Согласно расчетам на основе простой и стратифицированной выкладок для комплексного охвата проверки всех субъектов ФАУ «РОСДОРНИИ» ежегодно проводит не менее 303 проверок. Это позволяет охватить все региональные проекты и проекты агломераций, а также максимальное число заказчиков и подрядных организаций.

Положительно по итогам 2020 года специалисты ФАУ «РОСДОРНИИ» оценили соответствие составленных договоров требованиям НПА, компетентность лабораторных служб заказчика и подрядчика, соблюдение условий хранения материалов, соблюдение требований по ограждению мест производства работ и другое. Вместе с тем, отдельно подчеркивая слабость «местного звена», эксперты выделяют необходимость усиления требований к наличию грамотных специалистов на местах, а также обязательное повышение квалификации ответственных за производство работ сотрудников.

Как отметили представители ФАУ «РОСДОРНИИ», в 2021 году предстоит дальнейшая отработка системы управления качеством организаций, выполняющих функции заказчиков, технических заказчиков, лиц, ответственных за эксплуатацию автомобильных дорог, региональных операторов; создание рейтинга субъектов Российской Федерации, ранжированного по уровню обеспечения качества дорожных работ; повышение уровня качества работ, заказчиком по которым выступают муниципальные образования.

Одной из важнейших задач федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» поставлена задача формирования и приведения к 2030 году в нормативное состояние 85% региональной опорной сети, призванной обеспечить:

- связанность территории Российской Федерации;
- доступную и комфортную среду в населенных пунктах;
- доступные и качественные транспортные услуги для населения;
- экономически эффективные перевозки грузов;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;

Физическое разделение встречных и пересекающихся транспортных потоков, строительство светофорных объектов и организация пересечений с круговым движением





- создание условий для стабильного развития предприятий дорожного хозяйства и смежных отраслей.

Как отметил заместитель начальника ФКУ «Дороги России» Александр Самарьянов, в настоящее время идет работа над формированием концепции опорной сети и ее визуализации на интерактивной карте. К концу февраля НИУ ВШЭ с привлеченными субподрядчиками в целом сформирует видение по субъектам Российской Федерации (в том числе рассмотрит предложения субъектов с точки зрения определенных в ходе работы критериев).

Опорная сеть рассматривается как титульный список автомобильных дорог, включающий в себя все федеральные автомобильные дороги и те региональные автомобильные дороги, которые отвечают установленным критериям.

1. Критерий связанности территории – связь между столицами субъектов, городами с численностью населения от 100 тысяч человек, обходы городов с численностью населения свыше 100 тысяч человек;

2. Критерий социально-экономического развития – связанность центров экономического роста с объектами транспортной инфраструктуры и МАПП;

3. Критерий востребованности – автомобильные дороги с интенсивностью движения более 10 тысяч автомобилей в сутки.

В дальнейшем планируется увязка опорной сети автомобильных дорог с опорной сетью аэродромов, морских портов, внутренних водных путей, железных дорог и МАПП. Докладчик выразил уверенность, что уточнение общих подходов в этом вопросе будет способствовать повышению качества планирования развития всей инфраструктуры страны.

В рамках обширной программы заседания участники, члены Президиума Ассоциации «РАДОР» активно делились повседневными, актуальными, нормативными, техническими, а подчас и бюрократическими проблемами, с которыми им приходится сталкиваться в процессе работы. Острейшей назвали проблему уре-

гулирования вопроса взаимодействия с владельцами инженерных коммуникаций при их переустройстве председатель Комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области Анатолий Васильев и руководители дорожников Тюменской области: отрасль, несомненно, ждет скорейшего решения этого вопроса.

Именно этот вопрос поднимал в своей речи на съезде Союза транспортников России в ноябре 2020 года генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин. Так, согласно ответу Минтранса России от 18 февраля 2021 года Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства информирует, что Минтрансом России в установленном порядке письмом от 3 октября 2019 г. № ИА-Д2-11/16156 внесен в Правительство Российской Федерации проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части совершенствования правоотношений, возникающих между владельцами автомобильных дорог и владельцами инженерных сооружений» (далее законопроект). В настоящее время законопроект доработан по замечаниям ГПУ (письмо Аппарата Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2020 г. № П16-78861) и представлен в Аппарат Правительства Российской Федерации письмом от 27 января 2021 г. № АК-Д2-10/1030.

Вместе с тем, по-прежнему туго идет вопрос реализации автоматизированной системы весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального значения. Грузоперевозчики, как и ранее, игнорируют законные требования о соблюдении весовых нагрузок и продолжают разрушать дороги и мосты. Вследствие этого все без исключения регионы – как Уральского федерального округа, так и Алтайский край (Василий Мотуз), Республика Коми (Эдуард Слабиков), Владимирская область (Михаил Климов) выразили свою обеспокоенность тем, что дальнейшее

затягивание кардинального решения этого вопроса и отсутствие прозрачного для всех участников движения порядка сведет на нет все усилия дорожников по приведению дорожной сети в нормативное и безопасное состояние. Отдельно отметим, что 17 марта 2021 года в режиме видеоконференции Ассоциацией «РАДОР» запланирован к проведению практический семинар по вопросам осуществления полномочий органов государственной власти при осуществлении контроля за сохранностью автомобильных дорог.

Важными проблемами в рамках совещания поделились в своем выступлении представители Главного управления строительства Тюменской области (Андрей Чистяков).

Собственно, таких сложнорешаемых межотраслевого значения задач, которые требуют срочного и коллективного решения для дорожников, озвучено было несколько. Одна из них связана с необходимостью проведения государственной историко-культурной экспертизы, когда в соответствии со статьей 30 Федерального закона от 25.06.2002 №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» и при проектировании объектов дорожного строительства Тюменской области для определения наличия или отсутствия указанных объектов на земельных участках, представленных для проведения строительных и иных работ, требуется проведение государственной историко-культурной экспертизы. Вроде бы и правильно и справедливо. Но! Заключение комитета по охране и использованию объектов историко-культурного наследия Тюменской области возлагает обязанность заключения государственного контракта на проведение данной экспертизы и приемку работ на заказчика объекта дорожного строительства. Стоит отметить, что все земельные участки под автомобильными дорогами при проведении работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту становятся объектами государственной историко-культурной экспертизы. В результате заказчик дорожного строительства, руководствуясь Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», в связи с необходимостью проведения историко-культурной экспертизы вынужденно проводит процедуру торгов, определяет подрядчика-исполнителя на конкурсной основе, теряет деньги и сдвигает сроки строительства.

Еще один проблемный момент связан с работой по землям Лесного фонда. Так, в частности, одной из 4 проблем, связанных с лесными землями, является проблема правоприменения Постановления Правительства РФ от 12.11.2020 г. № 1816, утвердившего перечень случаев, для которых не требуется получение разрешения на строительство, а также не требуется подготовка документации по планировке территории, в том числе в случае строительства (реконструкции) автомобильных дорог IV и V категорий, однако ст. 11.3 Земельного кодекса РФ установлено, что исключительно на основании утвержденного проекта межевания территории

возможно образование земельных участков для целей размещения автодорог регионального значения. Таким образом, в целях дополнительного отвода земель для размещения проектного объекта по-прежнему требуется разработка документации по планировке территории.

Ассоциация «РАДОР», как говорится, «на карандаш» берет все предложения и вопросы своих членов – территориальных органов управления автомобильными дорогами для дальнейшей их проработки с коллегами всех уровней.

Так, в частности, в рамках совещания состоялось интерактивное голосование по вопросу: «Считаете ли вы необходимым снижение значений нагрузок от подвижного состава при расчете и проектировании мостовых сооружений на автомобильных дорогах с низкой интенсивностью движения? (Да / Нет)».

Справедливо поднятый коллегами из Татарстана вопрос о нецелесообразности применения при проектировании и строительстве мостов на дорогах с низкой интенсивностью движения нормы транспортной нагрузки (А14, Н14 – при строительстве; А11, Н11 – при реконструкции и капитальном ремонте), одинаковой для всех мостов на дорогах общего пользования – как для автомобильных дорог федерального значения с высокой интенсивностью движения и большим потоком грузовых транспортных средств, так и для улиц и дорог сельских поселений, где интенсивность движения минимальна, был предложен для обсуждения всем органам управления автомобильными дорогами.

В рамках подготовки к реализации проекта «Мосты и путепроводы» национального проекта «Безопасные качественные дороги», направленного на приведение в нормативное состояние мостовых сооружений, в том числе и на автомобильных дорогах местного значения, и предвзято начало работ по необходимости внесения изменений в действующие документы в области стандартизации, нормы проектирования мостовых сооружений и труб, в части снижения установленных требований к нормативной временной вертикальной нагрузке от подвижного состава для дорог с НИД до класса нагрузки К=8 Ассоциация «РАДОР» провела опрос среди ТОУАД. Разделившись почти пополам голоса экспертов фактически означают, что Ассоциация «РАДОР» в этом случае, как и во многих других, продолжит искать оптимальные для дорожной отрасли решения.

Подводя итоги совещания с участием руководителей территориальных органов управления автомобильными дорогами Уральского федерального округа, Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального дорожного агентства, ГУОБДД МВД России, членов Президиума Ассоциации «РАДОР», Игорь Старыгин поблагодарил всех за активную, неравнодушную, профессиональную работу и еще раз подчеркнул, что в 2021 году отрасль ждут стратегически важные, новые, амбициозные задачи, и решены они могут быть только объединенными усилиями всех дорожников страны.

*Статья подготовлена
пресс-службой Ассоциации «РАДОР»*