



Общественный совет при Федеральном дорожном агентстве

Комиссия по проектно-изыскательской деятельности

ПРОТОКОЛ
заседания Комиссии по проектно-изыскательской деятельности
Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве

г. Москва

21 июня 2022 г.

№ 4

На заседании присутствовали:

Председатель Комиссии по проектно-изыскательской деятельности ОС при ФДА:

1. **ЖУРБИН** – генеральный директор АО «Институт
Алексей «Стройпроект»
Александрович

Члены Комиссии по проектной деятельности ОС при ФДА

2. **АГАФОНОВ** – генеральный директор Ассоциации строителей
Юрий и поставщиков дорожного комплекса
Анатольевич
3. **ЕФИМОВА** – профессор кафедры мировой
Елена экономики экономического факультета
Глебовна ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский
государственный университет»
4. **КЛОЧИХИН** – исполнительный директор ООО
Иван Иванович «РегионПроект»
5. **МОИСЕЕВ** – корпоративный директор СРО «Национальная
Константин ассоциация корпоративных директоров»
Витальевич

6. СИМЧУК Евгений Николаевич – генеральный директор АНО «Научно-исследовательский институт транспортно-строительного комплекса»
7. ХВОИНСКИЙ Леонид Адамович – генеральный директор СРО «Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ»

Приглашенные участники заседания:

Федеральное дорожное агентство

8. ТОВБИН Станислав Леонидович – Заместитель начальника Управления строительства автомобильных дорог
9. КОНОВАЛОВ Михаил Александрович – Заместитель начальника Управления земельно-имущественных отношений
10. ОБУХОВ Дмитрий Алексеевич – Начальник отдела организации подготовки территории строительства управления земельно-имущественных отношений
11. КИСЕЛЕВ Евгений Валериевич – Начальник отдела сохранности автомобильных дорог управления эксплуатации автомобильных дорог автомобильных дорог
12. ВОРОНИН Сергей Александрович – Начальник отдела организации подготовки проектной документации управления строительства автомобильных дорог

Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации

13. МУХИН Евгений Николаевич – Заместитель директора департамента ценообразования
14. МАРЕНОК Сергей Павлович – начальник отдела нормативно-технического регулирования департамента градостроительной деятельности и архитектуры

15. СОЛДАТОВ Александр Андреевич - начальник отдела территориального развития градостроительной деятельности Департамента градостроительной деятельности и архитектуры

Министерство транспорта Российской Федерации

16. КОЗЛОВ Антон Викторович – Заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства
17. КИЛЬДЮШКИН Роман Леонидович – Начальник отдела дорожной деятельности
18. САФОНОВ Дмитрий Васильевич – Начальник отдела дорожной деятельности
19. ШАМИН Александр Сергеевич – Начальник отдела прогнозирования и формирования дорожных фондов департамента государственной политики в области дорожного хозяйства

АО «Институт «СТРОЙПРОЕКТ»

20. СУРОВЦЕВ Алексей Борисович – Технический директор
21. СТАНЕВИЧ Александр Андреевич – Советник генерального директора
22. КРАЙНИК Александр Владимирович – Заместитель технического директора - главный инженер Московского филиала
23. КОСТИН Сергей Васильевич – Главный специалист

ООО «Транстроймеханизация»

24. САФОНОВ Юрий – Главный инженер
Владимирович

АО «ДОРОГИ и МОСТЫ»

25. КОННЫХ – Главный инженер
Андрей
Альбертович

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА

26. ГОРБУНОВ – Заместитель начальника отдела
Сергей организации использования лесов
Александрович

ФАУ «ФЦС» (Федеральный центр стандартизации)

27. НЕКЛЮДОВ – Заместитель директора департамента
Александр ценообразования
Юрьевич
28. КОРОЛЬ – Заместитель начальника Управления
Олег нормирования и стандартизации в
Андреевич строительстве
29. ШЕСТАКОВ – Руководитель проекта управления
Николай нормирования и стандартизации в
Игоревич строительстве

ФАУ «РОСДОРНИИ»

30. КОНОРЕВ – Начальник управления перспективных
Александр методов исследований и испытаний
Юрьевич

Кворум заседания: из 9 членов Комиссии по проектно-изыскательской деятельности Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве присутствуют 8 членов, соответственно, заседание Комиссии считается правомочным.

ПОВЕСТКА ДНЯ ЗАСЕДАНИЯ:

1. Обсуждение вопросов включения затрат на «Инженерные изыскания» на стадии разработки рабочей документации и о возможности проведения Инженерных изысканий на Землях Лесного фонда.

Докладчик: заместитель технического директора - главный инженер Московского филиала АО «Институт «Стройпроект» Крайник А.В.

2. Обсуждение доклада ФАУ «РОСДОРНИИ» «О воздействии осевых нагрузок и общей массы тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств на конструктивные элементы автомобильных дорог и искусственных сооружений».

Докладчик: Начальник управления перспективных методов исследований и испытаний ФАУ «РОСДОРНИИ» Конорев А.С.

По 1-му вопросу повестки дня:

СЛУШАЛИ:

Крайника А.В., который обозначил проблему включения расходов проектной организации на «Инженерные изыскания» на стадии разработки рабочей документации и возможностей проведения Инженерных изысканий на Землях Лесного фонда.

В настоящее время, основным документом, регулирующим инженерные изыскания, является СП 47.13330.2016 «Инженерные изыскания для строительства. Основные положения».

В данном нормативном документе отсутствуют требования к проведению инженерных изысканий (далее –ИИ) на стадии рабочей документации (далее – РД).

Положение, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 16.02.2008 № 87, не содержит указаний на последовательность разработки РД, что определяет возможность её выполнения, как одновременно с подготовкой проектной документации, так и после её подготовки.

Проведение инженерно-геологических изысканий (далее – ИГИ) является наиболее затратным видом ИИ как по времени, так и по стоимости работ.

Затраты на ИИ, относимые при формировании ССР на стадию РД, часто исключаются на этапе экспертизы проектной документации, что приводит к недостатку средств на последующей стадии проектирования (РД) или их отсутствию при передаче проекта «другому Исполнителю».

При проведении инженерно-экологических изысканий (далее – ИЭИ) проблемой на сегодняшний день является отсутствие адекватных расценок в СБЦ на проведение натурных исследований ландшафтов, растительного и животного мира, что затрудняет обоснование затрат на ИЭИ в Главгосэкспертизе.

Для проведения полноценных исследований существующего состояния природных ресурсов, выявления мест нахождения видов, занесенных в Красные книги РФ и субъектов РФ требуется специальный транспорт, одежда, прививки, выезд на местность группы специалистов, для сбора гербария и

выставления ловушек – специальное оборудование. Это самый трудоемкий вид исследований.

На сегодняшний день затраты, предусмотренные по данному виду работ (СБЦ на инженерно-геологические и инженерно-экологические изыскания для строительства, М. 1999 г.), составляют 2 300 рублей за один км (без учета НДС). На практике подобные исследования обходятся не менее 13 400 рублей за км (без учета НДС).

Также докладчик озвучил насущную проблему, связанную с отсутствием однозначной трактовки требований к рубке лесных насаждений на лесных участках, предоставленных в пользование для выполнения изыскательских работ.

Сложившаяся практика проведения рубок лесных насаждений на лесных участках, предоставленных в пользование для выполнения изыскательских работ, свидетельствует о различных позициях органов государственной власти субъектов Российской Федерации, уполномоченных по предоставлению лесных участков в пользование.

В подавляющем большинстве субъектов Российской Федерации рубка лесных насаждений на лесных участках, предоставленных в пользование для выполнения изыскательских работ, запрещена, при этом основными аргументами для отказа являются:

- отсутствие инженерных изысканий среди целей использования лесов, при которых на основании пункта 5 статьи 21 Лесного кодекса Российской Федерации допускаются рубки лесных насаждений для размещения объектов, не связанных с созданием лесной инфраструктуры;
- отсутствие правовых механизмов реализации древесины, полученной при использовании лесных участков для проведения инженерных изысканий.

ВЫСТУПИЛИ с вопросами и предложениями по первому вопросу:

Неклюдов А.Ю. предложил в срок до 01.09.2022 г. созвать совещание с участием ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Мухин Е.Н. высказался о необходимости подтверждения факта обязательности проведения ИГИ на территории леса на стадии формирования РД. Калинин Владимир Николаевич (департамент градостроительной деятельности и архитектуры Минстроя России) должен стать инициатором совещания с ФАУ ФЦС.

Журбин А.А. высказался о необходимости направить письмо в адрес департамента градостроительной деятельности и архитектуры Минстроя России с предложением о созыве совещания для выработки решения по озвученной проблеме.

Горбунов С.А. сообщил что Рослесхоз концептуально поддерживает внесение изменений в лесное законодательство (в статью 25 Лесного кодекса Российской Федерации (далее – ЛС РФ)), которые позволят выполнять изыскательские работы на землях лесного фонда с возможностью ограниченной (частичной) рубки леса в изыскательских целях в границах зоны

планируемого размещения линейного объекта без необходимости разработки проекта освоения лесов и изменения границ защитных лесов.

Однако надо понимать, что эти изменения повлекут необходимость разработки и дополнительных нормативно-правовых актов по механизмам реализации. Рослесхозом в часть 4 статьи 45 ЛК РФ в части добавления ИИ, как исключительного случая, при котором может стать возможной рубка лесных насаждений. Реализация древесины предполагается в соответствии с 604 постановлением Правительства.

Солдатов А.А. сообщил о том, что Минстрой России инициировал внесение ряда подобных предложений в нормативно-правовую базу РФ, поскольку подобные проблемы регулярно возникают у Газпрома и других крупных промышленных предприятий, подведомственных Минэнерго РФ. 31 декабря 2022 года – это предположительная дата вступления изменений в законную силу.

Горбунов С.А. сказал о том, что необходимо обратиться в Министерство природных ресурсов Российской Федерации для инициации временного порядка проведения ИИ на линейных объектах транспортной инфраструктуры, до того, как изменения вступят в силу.

Коновалов М.А. уточнил, рассматривали ли проектировщики процедуру установления публичного сервитута в целях проведения ИИ, положения ЛК РФ позволяет работу по ИИ в рамках публичного сервитута.

Крайник А.А. сообщил, что такой опыт имеется, однако процедура установления публичного сервитута в целях проведения ИИ весьма длительная (не менее двух месяцев) и мало эффективная для линейных объектов, поскольку все равно требует разработки проекта освоения лесов, то есть в результате получается двойная работа по разработке проекта освоения леса (до стадии ИИ, а потом уже непосредственно перед строительно-монтажными работами).

Солдатов А.А. сообщил также о том, что Газпрому, например, сервитут для ИИ установить можно, однако, регионы им отказывают, так как нет такого вида использования лесов, которые находятся в ведении регионов. Таким образом, действительно, требуется внесение изменений в ФЗ.

Коновалов М.А. сообщил, что в таком случае, возможно, стоит обратиться в Министерство природных ресурсов Российской Федерации для получения необходимых разъяснений для субъектов.

По 2-му вопросу повестки дня

СЛУШАЛИ:

Конорева А.С., который доложил о воздействии осевых нагрузок и общей массы тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств на конструктивные элементы автомобильных дорог и искусственных сооружений.

Конорев А.С. в своем докладе отметил повышенное негативное влияние транспортных средств, превышающих допустимые параметры как по общей массе, так и по осевым нагрузкам, которое выражается в сокращении фактического срока службы дорожных одежд. Данный факт вызван тем, что

допустимые весовые параметры учтены в нормах проектирования дорог. Так, в настоящий момент автомобильные дороги рассчитываются под нормативные нагрузки 10 и 11,5 тонн на ось. Ранее долгое время конструкции рассчитывались под осевые нагрузки 6 и 10 тонн. Таким образом, дорожная сеть России сегодня представлена дорогами как под 11,5 тонн, так и под 10 и 6 тонн на ось. Причём, наибольшую совокупную протяженность имеют автомобильные дороги, где дорожные одежды рассчитаны под 6 и 10 тонн на ось.

На примере расчета по параметрам 2022 года, ежегодные затраты на капитальный ремонт и эксплуатацию сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения (в рамках действующих норм и правил) составят 604 млрд. рублей, дополнительные расходы федерального бюджета составят 184 млрд. рублей в год. А итоговый эффект от отмены практики введения временных ограничений в весенний период составляет 2,3 трлн рублей.

В случае повышения допустимых значений осевых нагрузок на 20% срок службы дорожных одежд сократится на 52 %, что приведет к, по меньшей мере, двукратному увеличению затрат на поддержание состояния автомобильных дорог по сравнению с возможными затратами на поддержание состояния сети автомобильных дорог.

Критически важно понимать, что влияние осевых нагрузок и полных масс транспортных средств на техническое состояние дорожно-транспортной инфраструктуры может выражаться в затраченных денежных средствах на восстановление объектов, однако тяжело оценивать влияние данных факторов на безопасность движения, выражающейся в числе жертв дорожно-транспортных происшествий как вследствие небезопасного движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в потоке, так и ухудшения транспортно-эксплуатационных показателей дорог ввиду их более интенсивного разрушения.

ВЫСТУПИЛИ с вопросами и предложениями по второму вопросу:

Костин С.В. сообщил о том, что несмотря на очень подробный доклад, к нему есть много вопросов: разделяли ли нагрузки на ось, как считали сокращение расчетных сроков службы, какой процент автотранспортных средств с превышением нагрузок принимался, как велся расчет по другим группам автомобилей, как именно получены ряд результатов и многие другие.

Конорева А.С. пояснил, что готов предоставить все расчеты для более подробного ознакомления.

Журбин А.А. попросил Конорева А.С. конкретизировать цели и задачи доклада, какого результата ждем по данному направлению?

Козлов А.В. прокомментировал, что Минтранс России разрешил перевозчикам повысить разрешенную массу, поскольку это напрямую влияет

на прибыльность работы перевозчиков. Поэтому считаем, что, априори, все транспортные средства едут с максимальной разрешенной массой. Нельзя больше повышать максимально разрешенное значение величины нагрузки на ось.

РЕШИЛИ:

По первому вопросу:

Учитывая актуальности внесения изменений в СП 47.13330.2016 и другие нормативные документы требования к инженерным изысканиям на стадии РД (как это сделано в Межгосударственных стандартах, например, ГОСТ 23836-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Изыскания автомобильных дорог» и в других), направить соответствующее обращение в адрес департамента градостроительной деятельности и архитектуры Минстроя России.

Направить обращение в Министерство природных ресурсов Российской Федерации, в Федеральное агентство лесного хозяйства Российской Федерации (и копию в Минтранс России) с просьбой рассмотреть возможность установления временного порядка, позволяющего выполнять изыскательские работы на землях лесного фонда с возможностью ограниченной (частичной) рубки леса без необходимости разработки проекта освоения лесов, в том числе в защитных лесах. Временный порядок установить до момента вступления в силу новых изменений, которые позволят выполнять изыскательские работы на землях лесного фонда с возможностью ограниченной (частичной) рубки леса в изыскательских целях в границах зоны планируемого размещения линейного объекта без необходимости разработки проекта освоения лесов и изменения границ защитных лесов.

По второму вопросу:

Направить в ФАУ «РОСДОРНИИ» перечень вопросов к докладу Конорева А.С., далее обсудить эти вопросы и предложения в рабочем порядке с экспертами. По результатам обсуждения внести необходимые изменения и дополнения в текст доклада.

Председатель Комиссии по проектной
Деятельности Общественного совета
при Федеральном дорожном агентстве



А.А. Журбин

Секретарь Комиссии по проектной
Деятельности Общественного совета
при Федеральном дорожном агентстве



С.В. Жадёнова