



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