V ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

«АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ»

г. Санкт-Петербург **22 марта 2012 года**

РЕЗОЛЮЦИЯ

Участники конференции обсудили тему формирования системы региональных и муниципальных целевых дорожных фондов в Российской Федерации, призванных обеспечить определенную стабильность в финансировании и возможность перспективного планирования работ. В ходе обсуждения было отмечено следующее: существующая система не дает гарантий по обеспечению дорог регионального и муниципального значения достаточными источниками доходов для нормативного содержания, ремонта и нового строительства с применением инновационных технологий и материалов.

Как показывает анализ, ожидаемые гарантийные поступления из основных источников финансирования дорожных фондов субъектов Российской Федерации лишь на 30% покрывают потребность этих субъектов в финансовых ресурсах на дорожную деятельность. Поэтому существенных изменений в ситуации, сложившейся в дорожном хозяйстве, в ближайшие годы не произойдет.

Кроме того, в настоящий момент сложилась ситуация, при которой невозможно дальнейшее развитие дорожной отрасли без серьезного совершенствования нормативно-правовой и технической базы проектирования и дорожного строительства.

В целях своевременного обеспечения объектов дорожного строительства качественной проектной документацией, а также для повышения достоверности и точности расчетов сметной стоимости строительства объектов и ускорения строительства разветвленной дорожной сети страны , участники конференции

ПРЕДЛАГАЮТ:

I. Обратиться в Совет Федерации ФС РФ, Государственную Думу ФС РФ и Правительство РФ с предложением:

- **внести изменения в Налоговый и Бюджетный Кодекс РФ, Закон о бюджете РФ на 2012 год и плановый период 2015 года, проект Закон о бюджете РФ на 2013 год и плановый период 2016 года, подзаконные акты в части**:

  – **сохранения субсидирования** дорожной деятельности ;

  – перехода с 2013 года на **взимание платы по акцизам на ГСМ непосредственно с АЗС, исходя из членства России в ВТО и учитывая европейский опыт оплаты акцизов;**

  – **применения с 2013 года плавающей ставки акцизов на ГСМ в размере не менее 50% акциза** в стоимости литра бензина по мере постепенного выравнивания цены бензина в России с ценой бензина в станах ЕС;

  Это позволит аккумулировать в Дорожных фондах **в 6 раз** большую от планируемой величины сумму акцизов.

- **Принять закон «О федеральной контрактной системе» и прекратить действие Федерального закона-94-ФЗ**

- Включить в программу финансирования проектных работ **на 2012-2013г.г – «Проект строительства радиально - дуговой магистрали вокруг Санкт-Петербурга (КАД-2)».**

II. Обратиться в Государственную Думу ФС РФ, Правительство РФ, Министерство транспорта РФ, Министерство регионального развития РФ, с предложением:

- **Рекомендовать к применению** для верхних слоев дорожной одежды на всей территории РФ при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог 1-й и 2-й категории **битум марки (БДУ 70/100),** превосходящий по качеству европейские стандарты ;

- **Установить ОАО «Лукойл» норму** минимального **объема выпуска ухтинского тяжелого битума** в размере, позволяющем обеспечить бесперебойное снабжение дорожного комплекса России в сезон дорожного строительства, либо производить выпуск данного битума в рамках государственного заказа, с увеличением объема добычи и переработки – до необходимой потребности ;
- **Рассмотреть ОАО «Лукойл»** вопрос **строительства нового завода по производству битума марки БДУ 70\100**

Положительный 20-летний опыт Санкт-Петербурга в вопросе повышения долговечности дорожных асфальтобетонных покрытий (до 10) вследствие внедрения в практику дорожного строительства битума дорожного марки БДУ 70/100 (производства ООО «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтепереработка) и минеральных материалов основных пород, показывает, что данный вид битума крайне востребован в дорожном строительстве не только в СЗФО, но и во многих регионах России **.**

В мире всего два подобных месторождения – Россия (Ухта) и Венесуэла. Причем в Венесуэле данный вид битума закупает всё европейское сообщество, а в последнее время и страны СНГ, такие как Белоруссия.

Ухтинский завод в моно-городе- Ярега, встает на реконструкцию фактически парализующую качественное дорожное строительство в СЗФО, ввиду отсутствия второго подобного производства.

Решение данного вопроса позволит существенно повысить качество российских дорог и даст толчок к расширению производства редкого материала, а также позволит небольшим моно - городам выйти из экономического кризиса.

- **Разработать единые требования к объектам придорожной инфраструктуры в зависимости от категории автодорог.**

- **Переработать градостроительные нормы в части проектирования решений в транспортных разделах градостроительных документов;**

- **Разработать современную классификацию и функциональные требования к УДС городов;**

- **Включить в нормы проектирования городских дорог и искусственных сооружений нормативные требования по обеспечению приоритета общественного транспорта, оформлению транспортно-пересадочных узлов, обеспечению движения на немоторизованных участках движения;**

- Разработать и принять **Национальную концепцию развития придорожной инфраструктуры** предусматривающую:
  – *предоставление налоговых льгот,*

  – *меры господдержки по возмещению части затрат субъекту предпринимательства связанные со строительством полос разгона – торможения.*

  – *субсидирование части процентной ставки по кредитным ресурсам, привлечённым для строительства объектов придорожного сервиса, до ставки рефинансирования Центробанка РФ.*

III. Обратиться в Министерство образования РФ, Министерство транспорта РФ, с предложением:

1. Создать **рабочую группу по актуализации программ подготовки магистров и бакалавров по специальностям дорожного, мостового строительства и проектирования** ввиду неэффективности данной подготовки в строительных вузах.
2. Провести **мониторинг потребности** дорожной и транспортной отрасли в высококвалифицированных специалистах с высшим образованием строительных специальностей.
3. Пересмотреть **программу финансирования отраслевых вузов** с учетом актуализированных программ подготовки студентов, регулярного обновления оборудования лабораторий, закупки инновационного оборудования для производства современного учебного процесса, повышения квалификации педагогического состава путем изучения передового опыта мирового дорожного и мостового строительства и проектирования.
4. Включить **в программу повышения квалификации преподавательского состава и учебную программу базовой подготовки студентов** в автомобильно-дорожных и строительных вузах следующие вопросы:

- Применение современных конструкций для минимизации негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду:
  - современные конструкции для снижения шумовой нагрузки от автомобильного транспорта
  - область применения различных способов борьбы с шумом при проектировании и строительстве автомобильных дорог
  - методы расчета современных шумозащитных сооружений на автомобильных дорогах
  - новые технологии строительства шумозащитных сооружений

- Обустройство автомобильных дорог, в том числе элементами, обеспечивающими безопасность движения:
  - основные элементы обустройства автомобильных дорог и их назначение в обеспечении комфортности и безопасности движения
  - современные методы проектирования обустройства автомобильных дорог и технология их строительства
- Создание и эксплуатация интеллектуальных транспортных систем (ИТС) на автомобильных дорогах:
  - основные элементы ИТС автомобильных дорог и их назначение в обеспечении комфортности и безопасности движения
  - современные методы проектирования ИТС автомобильных дорог и технология их строительства
  - эксплуатация ИТС автомобильных дорог

- Применение геосинтетических материалов в конструкциях автомобильных дорог по разделам:
  - виды и особенности строения современных геоситетических используемых в дорожном строительстве,
  - область применения и принципы работы различных видов геосинтетических материалов,
  - проектирование насыпей на слабых основаниях,
  - проектирование армогрунтовых сооружений,
  - расчеты дорожных конструкций с применением геосинтетических материалов,
  - технологии производства работ с применением геосинтетических материалов.
- Актуализировать геологическую подготовку магистров и бакалавров строительных вузов.
- Увеличить в программе базовой подготовки студентов количество часов , отведенных на практическую подготовку.

Недостаточный уровень знаний по современным видам материалов и их методов проектирования у преподавательского состава, и полное отсутствие актуальных знаний у выпускников строительных вузов по данному направлению не позволяет молодым специалистам полностью реализовывать себя в отрасли, а отрасль страдает от нехватки высококвалифицированных кадров.

IV. Обратиться в Министерство транспорта РФ, Министерство регионального развития РФ, Федеральное дорожное агентство, Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (РОССТАНДАРТ) Министерства промышленности и торговли, Технический комитет ТК 418 «Дорожное хозяйство» с предложением:

- Рекомендовать региональным органам власти принять **норматив по содержанию региональных дорог на уровне нормативов по содержанию федеральных трасс.**
- **Исключить песчаные карьеры из особо опасных производств.**
- Учитывая высокую квалификацию специалистов дорожной отрасли России и зарубежный опыт, **ввести в практику широкое обсуждение вновь разрабатываемых нормативных документов со специалистами дорожного сообщества – преимущественно на открытых площадках – конференциях, форумах, съездах и т.д., перед их введением.**
- Рекомендовать в **Руководстве «Свод правил по проектированию геометрических элементов автомобильных дорог и транспортных пересечений»** к применению **компактные кольцевые пересечения**, а так же «мини»- кольца на автомобильных дорогах с целью наиболее эффективного обеспечения безопасности дорожного движения.

В мировой практике обеспечения безопасности дорожного движения нет ни одного мероприятия, которое могло бы быть сопоставимым по эффективности с мини-кольцами и «компактными» кольцами. Отмечают высокие показатели безопасности движения пешеходов в зонах компактных кольцевых пересечений. Эффект снижения аварийности от применения данной практики в Европе, Америки и Австралии варьирует в пределах 40 - 80 %. В одной только Франции за последние два десятилетия построили более 20000 колец.

- Рекомендовать адаптировать наиболее современные методики расчета средней задержки транспорта на регулируемых и нерегулируемых перекрестках ФРГ, США и Канады к российским условиям. Рекомендовать **применение германской методики составления матриц переходных интервалов** для выбора оптимального режима регулирования, и **применение показателей прогрессии из американского НСМ,** используя коэффициенты приведения, основанные на значениях интервалов следования из очереди.

V. Обратиться в Министерство регионального развития РФ, с предложением:

- Ускорить разработку и утверждение **акта (методики), определяющего состав и содержание проектов планировки территорий, с учетом специфики линейных объектов.**

На большей части линейных объектов Санкт-Петербурга планировочная документация отсутствует, что значительно замедляет процесс проектирования дорожных объектов.

VI. Обратиться в Министерство Транспорта РФ, Федеральное дорожное агентство, с предложением:

- **Разработать современные регламенты применения типовых планировочных решений, управления и организации движения на дорогах;**

- **Разработать современное руководство по проектированию городских улиц и дорог, альбомы типовых решений;**
- **Ускорить рассмотрение проекта ОДМ «Рекомендации по проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог с низкой интенсивностью движении»**

- **В возможно короткие сроки разработать методику типового проектирования с заданным уровнем дорожной безопасности.**

- **Рекомендовать к утверждению и применению проект ОДМ 218.2.021-2012 «Методические рекомендации по предотвращению колееобразования на стадии проектирования дорожных одежд»**

При внедрении ОДМ 218.2.021-2012 рекомендующему обоснованное назначение межремонтных сроков для дорожных работ по восстановлению поперечной ровности асфальтобетонных дорожных покрытий , можно прогнозировать увеличение среднего

срока службы дорожного покрытия **на 20%.** Это обеспечит ежегодный экономический эффект по сети федеральных автомобильных дорог - в размере **8,7 млрд. руб. в год,** для территориальной сети автомобильных дорог РФ - в размере **39,4 млрд. руб. в год**.

VII. Обратиться в Законодательное Собрание Санкт-Петербурга, Правительства Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Комитет по строительству и архитектуре Санкт-Петербурга с предложением:

- Направить **заявку в Министерство регионального развития РФ на включение КАД-2 вокруг Санкт-Петербурга,** вместе с инфраструктурными объектами, расположенными вдоль магистрали**, в Перечень приоритетных объектов ФЦП «Стратегия развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года»**

- Принять **межправительственное соглашение** о предоставлении земельных участков в аренду на период проектирования и строительства дорожных объектов.

Отсутствие данного соглашения фактически замораживает процесс строительства большой части дорожных объектов, находящихся в границах двух субъектов РФ - Санкт-Петербурга и Ленинградской области, что крайне негативно сказывается на экономическом развитии самих субъектов.

- внести **изменения в генеральный план Санкт-Петербурга** устраняющие **несоответствие** генерального плана **в части развития улично-дорожной сети** с нормативно-правовыми актами по охране объектов культурного наследия.
- **Выделить** Комитету по строительству и архитектуре **дополнительные лимиты финансирования на ускоренную разработку РГНП**.

Отсутствие Региональных градостроительных нормативов не позволяет производить качественное проектирование дорог и транспортных сооружений Санкт-Петербурга.