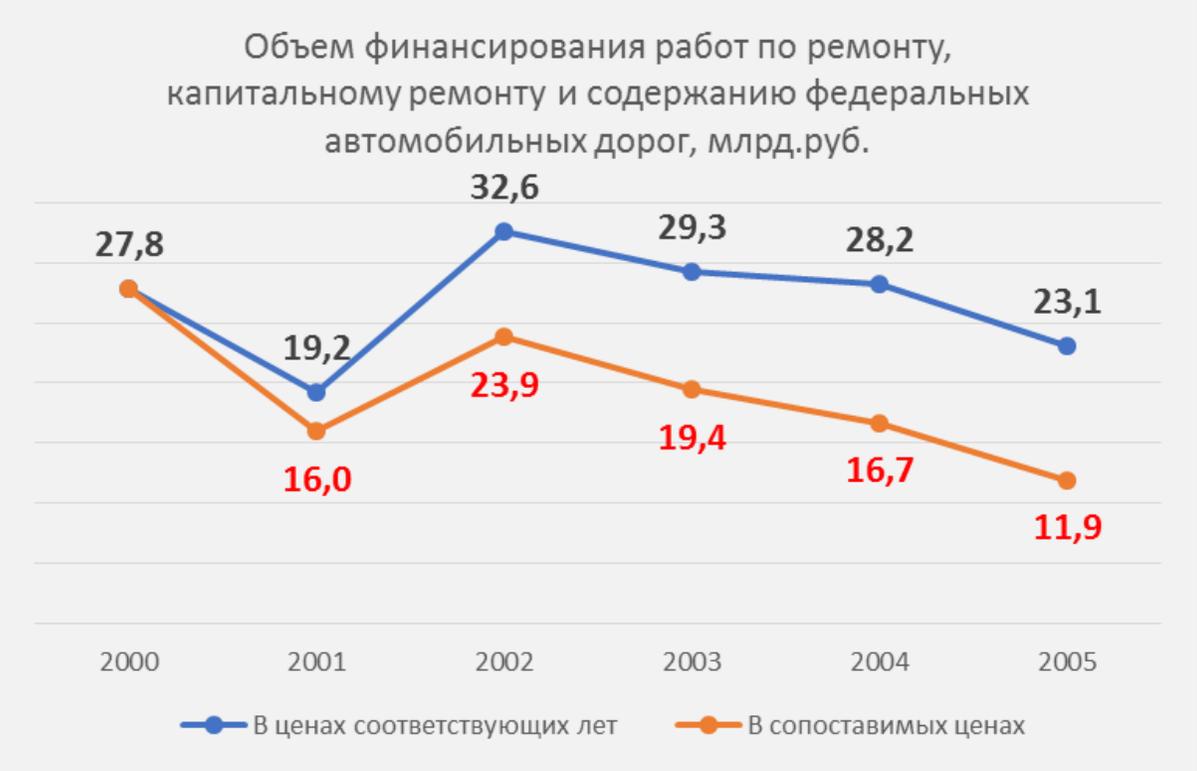




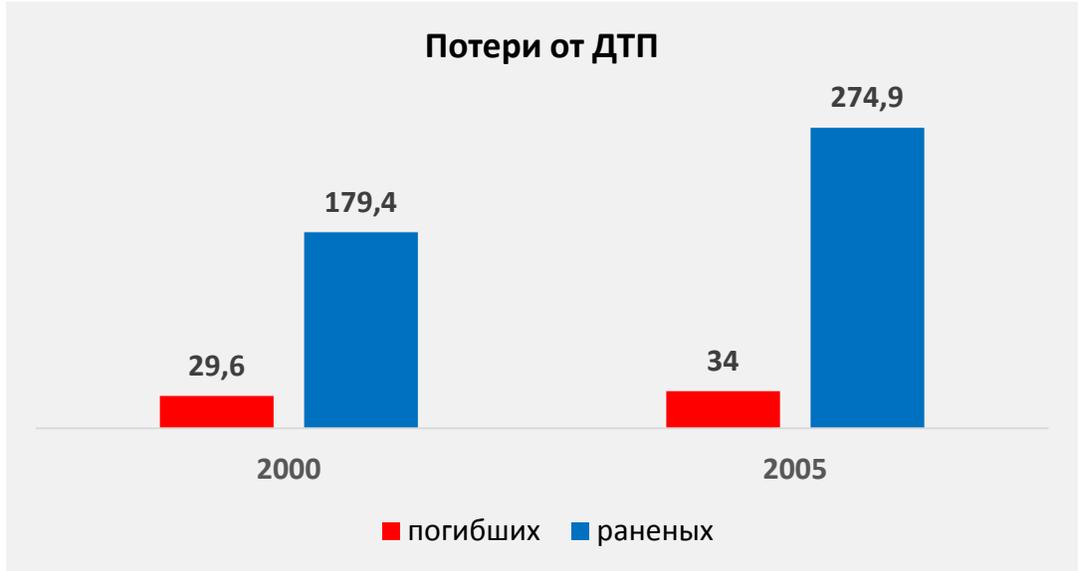
# Обеспечение безопасности дорожного движения при содержании автомобильных дорог. Разработка региональных и муниципальных нормативов

# История введения и результаты применения механизма нормативов денежных затрат

В 2001 году прекратил существование федеральный дорожный фонд. Ежегодно происходило сокращение объемов финансирования дорожной отрасли, в т.ч. работ по ремонту и содержанию федеральных автомобильных дорог



За 5 лет реальное финансирование сократилось в 2,3 раза. В результате сеть федеральных дорог достигла худшего состояния за всю историю – менее 30% дорог находилось в нормативном состоянии. Количество ДТП возросло на 41%.





Апрель 2006 года: Правительство РФ приняло решение о переходе к финансированию федеральных дорог по нормативам, дано поручение по разработке

Ноябрь 2006 года: Минтранс разработал нормативы, проект постановления Правительства, проекты необходимых ведомственных нормативных документов

Декабрь 2006 – июнь 2007: межведомственные согласования (Минфин, Минэкономразвития)

Август 2007 года: принято постановление Правительства № 539

Ноябрь 2007 года: Принят закон 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности...». Становится обязательным утверждение нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог государственной и муниципальной собственности.

2008 – 2010 годы: Разработка и введение в действие региональных и муниципальных нормативов финансовых затрат

Результаты введения механизма нормативов денежных затрат:

- остановлены процессы деградации сети автомобильных дорог общего пользования
- значительно возросла доля дорог в нормативном состоянии
- гарантированное финансирование способствовало снижению аварийности, количеству погибших и раненых в ДТП

В то же время правоприменительная практика показывает, что механизм нуждается в совершенствовании

*Актуализация региональных и муниципальных нормативов проводилась без какого-либо графика, необходимость актуализации определялась собственниками дорог самостоятельно.*

В 2020-м году, в рамках ежегодной проверки использования средств Федерального дорожного фонда, Счетная палата РФ более детально рассмотрела применение механизма нормативов финансовых затрат.

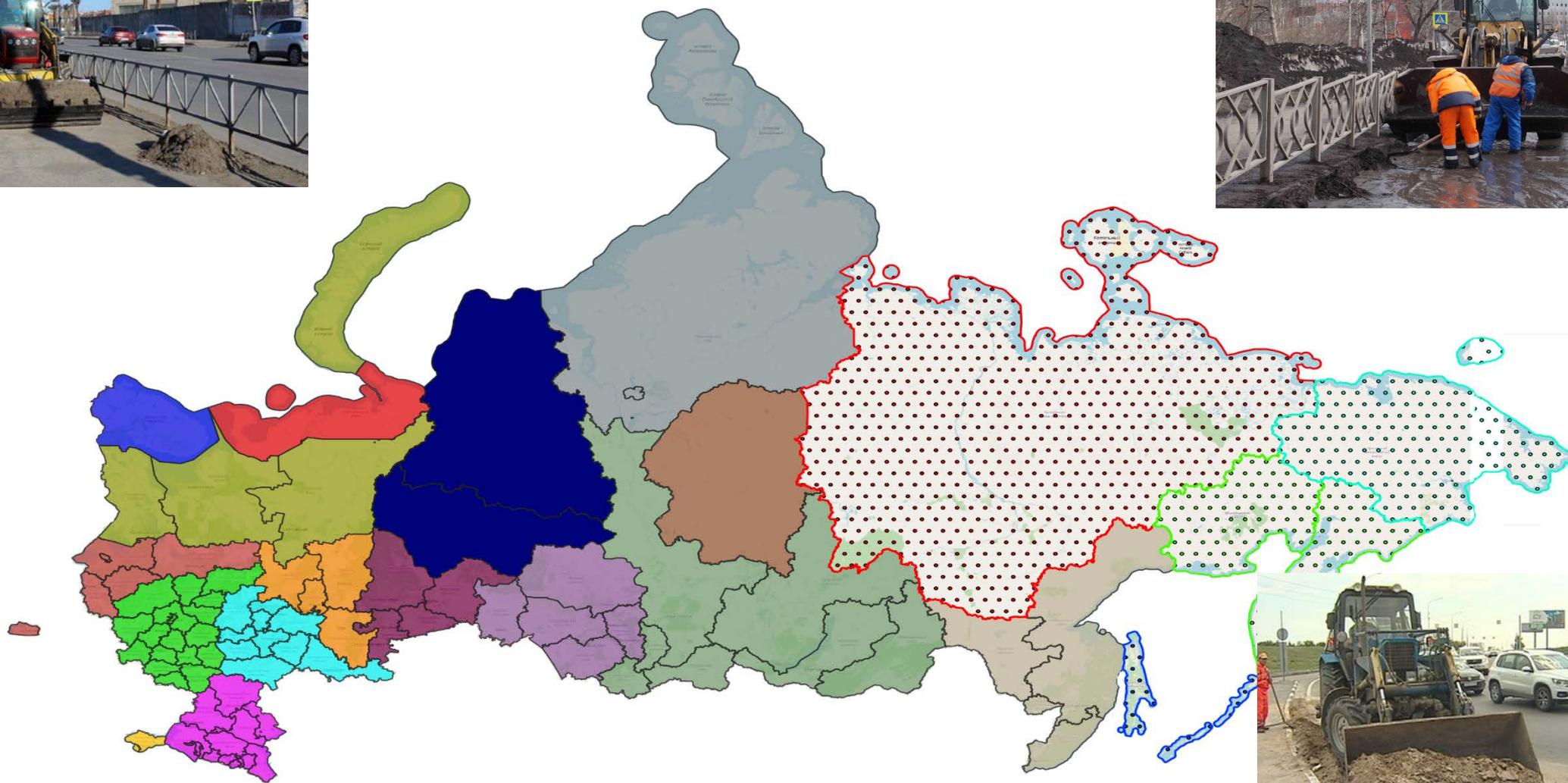
## Основные проблемы:

- отсутствие учета климатических особенностей отдельных автомобильных дорог по федеральным дорогам и дорогам субъектов РФ, расположенных в нескольких климатических зонах;
- применение нормативов для определения лимитов финансирования и расчета НМЦК на выполнение дорожных работ, без учета фактического наличия конструктивных элементов;
- отсутствие учета в составе нормативов затрат заказчика, таких как аудит, диагностика, разработка и актуализация технической документации;
- отсутствие учета повышения за последнее десятилетие требований к проектированию, строительству новых и реконструкции существующих автомобильных дорог, ведущих к росту количества конструктивных элементов на 1 км дороги и удорожанию работ по содержанию;
- отсутствие учета проведения дорожных работ, ведущих к увеличению стоимости содержания, но не сопровождающихся увеличением протяженности дороги (создание конструктивных элементов для повышения безопасности движения в местах концентрации ДТП, строительство пунктов весогабаритного контроля, устройство наружного освещения, внедрение АСУДД и других интеллектуальных транспортных систем)

## Проблемы применения механизма нормативов денежных затрат

		наличие на 1 км	Доля в нормативе
Содержание земляного полотна и полосы отвода	1 км дороги	1 км	5,5%
Содержание укрепленных обочин и разделительной полосы	1000 м2	6,08	3,0%
Содержание покрытия проезжей части	1000 м2	11,20	53,3%
Содержание водопропускных труб	1 шт.	1,02	0,6%
Содержание дорожных знаков, сигнальных столбиков	100 шт.	0,14	4,5%
Содержание барьерного ограждения	100 м	3,49	14,8%
Содержание площадок отдыха	1000 м2	0,30	0,5%
Содержание тротуаров	1000 м2	0,15	0,6%
Мосты и путепроводы	пог.м	10,68	4,8%
Разметка дорог			8,0%
Линии электроосвещения			6,3%

# Проблемы применения механизма нормативов денежных затрат



Территориальные зоны

- |        |        |        |        |         |         |         |         |         |         |
|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Зона 1 | Зона 3 | Зона 5 | Зона 7 | Зона 9  | Зона 11 | Зона 13 | Зона 15 | Зона 17 | Зона 19 |
| Зона 2 | Зона 4 | Зона 6 | Зона 8 | Зона 10 | Зона 12 | Зона 14 | Зона 16 | Зона 18 | Зона 20 |



## Что требуется-?

---

- разработка нормативов сметных стоимостей оценки уровня содержания автомобильных дорог регионального и муниципального значения
- проведение обязательных программ аудита БДД с периодичностью раз в 5 лет на федеральных, региональных и муниципальных автомобильных дорог, включающих:
  - анализ мест концентрации ДТП и результатов принятых мер по их ликвидации;
  - состояние технических средств организации дорожного движения и инженерного обустройства автомобильных дорог;
  - выявление потенциально-опасных мест возникновения ДТП.



МОО «КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ  
ПО ОРГАНИЗАЦИИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»



Спасибо за внимание!

Межрегиональная общественная организация  
"Координационный совет по организации  
дорожного движения"

101000, г. Москва, Уланский пер., д. 14, корп. А  
Тел./факс: +7-985-991-84-54  
E-mail: [ksodd@ksodd.ru](mailto:ksodd@ksodd.ru)  
[www.ksodd.ru](http://www.ksodd.ru)