



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Рождественка ул., д. 1, стр. 1, Москва, 109012
Тел.: (499) 495-00-01, факс: (499) 495-00-10
E-mail: info@mintrans.ru, <http://www.mintrans.ru>

**АНО «Развитие
транспортного потенциала»**

196191, г. Санкт-Петербург, Ленинский проспект, 168

30.08.2018 № 0304/15551-116
На № _____ от _____

Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта направляет информацию по итогам рассмотрения Резолюции X международного форума «Транспортный потенциал».

Приложение направлено на адрес электронной почты region@global-port.ru.

И.о. заместителя директора Департамента
государственной политики в
области автомобильного и городского
пассажирского транспорта

А.В. Михайлов

ИНФОРМАЦИЯ

по итогам рассмотрения Резолюции X международного форума «Транспортный потенциал».

1.1. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Евразийской экономической комиссией предлагается обратить внимание на необходимость синхронизации усилий стран-членов Евразийского экономического союза по развитию пропускных пунктов (инфраструктуры пропуска на границах) и перерабатывающих (терминально-складских мощностей) возможностей и развитию новых маршрутов транзитных перевозок грузов.

Вопросы развития евразийских транспортных коридоров рассматриваются в рамках работы подкомитета по автомобильному транспорту и подкомитета по инфраструктуре и логистике Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии в соответствии с пунктами 26 и 27 (предложения по требованиям, предъявляемым к автомобильным дорогам, планируемым для включения в перечень евразийских транспортных коридоров, и предложения по включению автомобильных дорог и маршрутов в перечень евразийских транспортных коридоров) Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2018 - 2020 годы.

1.3. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Евразийской экономической комиссией, предлагается сформировать перечень международных транспортных коридоров (МТК), определить цели, принципы, задачи и направления развития МТК, принять меры по их развитию.

1.4. Министерству транспорта Российской Федерации в целях развития международного транспортного коридора «Север-Юг» предлагается:

1.4.1. Продолжить работу по созданию необходимых технологических и тарифных условий по развитию МТК «Север-Юг» и эффективного взаимодействия всех участников транспортного коридора, в том числе в области согласования сквозных тарифов и оптимизации таможенных процедур;

Предложения Федерального дорожного агентства о трассировке евразийских транспортных коридоров по территории Российской Федерации и о требованиях к участкам дорог, входящим в состав таких коридоров (прилагаются).

<p>1.4.2. Продолжить работу по созданию и развитию транспортно-логистических комплексов и судостроительных кластеров в зоне действия МТК «Север-Юг»;</p>	
<p>1.9. Министерству транспорта Российской Федерации в целях включения России в процесс глобальной цифровой трансформации и расширения возможности применения международных признанных глобальных передовых инструментов для упрощения торговли, содействия развитию своего транспортного и транзитного потенциала предлагается поддержать инициативу о присоединении Российской Федерации к дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающемуся электронной накладной, а также рассмотреть возможность создания рабочей группы из представителей компетентных органов и заинтересованных лиц для запуска пилотного проекта по использованию электронной накладной e-CMR с одной или несколькими из сопредельных с Россией стран.</p>	<p>Вышло постановление Правительства Российской Федерации от 30.01.2018 № 83 «О присоединении Российской Федерации к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной»</p>
<p>2.2.1. Инициировать внесение изменений в КоАП Российской Федерации и введение ответственности за уклонение от весогабаритного контроля – лишение водителя правом управления ТС на срок от 1,5 до 2 лет (по аналогии с отказом от прохождения медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения);</p>	<p>Росавтодором поддерживается инициатива введения ответственности водителей транспортных средств за уклонение от прохождения весогабаритного контроля. Для этого необходимо введение нового дорожного знака «Зона весового контроля» с установлением правил поведения участников дорожного движения в зоне действия данного знака и с установлением ответственности за нарушение таких правил. Также Минтранс России поддерживается направленная инициатива заместителя губернатора Краснодарского края А.В. Вороновского в части внесения изменений в статьи 12.2 и 12.16 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ) в целях ужесточения административной</p>

	<p>ответственности за управление транспортным средством с применением устройств или материалов, препятствующих идентификации государственных регистрационных знаков либо позволяющих их видоизменить или скрыть, а также за несоблюдение водителями грузового автотранспорта требований, предписанных дорожными знаками.</p> <p>Отмечаем, что возможными путями решения проблемы уклонения водителей грузовых транспортных средств от автоматического весогабаритного контроля может служить реализация следующих мер:</p> <ul style="list-style-type: none"> монтаж весоизмерительных датчиков на всю ширину проезжей части для исключения некорректного проезда транспортного средства, в том числе с использованием обочины; устройство технических средств организации дорожного движения, предотвращающих объезд элементов автоматических пунктов весогабаритного контроля (далее - АПВГК); активное участие сотрудников Госавтоинспекции в процессе установления фактов сокрытия государственных регистрационных знаков; установка на грузовом транспортном средстве активной RFID-метки.
<p>2.2.2. В целях решения проблемы уклонения от ответственности по вынесенному Постановлению за нарушения правил весогабаритного контроля предлагается увеличить срок рассмотрения дела об административном правонарушении и внесение соответствующих изменений в часть 1 статьи 4.5 КоАП Российской Федерации (дополнить указанную статью словами «за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения (в части административных правонарушений, предусмотренных статьей 12.21.1) по истечении шести месяцев со дня совершения административного правонарушения»).</p>	<p>По имеющимся данным, в октябре 2017 г. в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации Правительством Российской Федерации внесен проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части совершенствования контрольно-надзорных функций за движением транспортных средств по автомобильным дорогам», которым, в том числе предлагается увеличить срок давности привлечения к административной ответственности за нарушение правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств до шести месяцев со дня совершения такого правонарушения.</p>

<p>2.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях совершенствования системы весогабаритного контроля предлагается:</p>	
<p>2.3.1. Изменить в сторону увеличения нормы допустимых нагрузок на оси большегрузного транспорта для различных комплектаций грузовых автомобилей одного вида, так как существующие нормы часто невыполнимы на практике;</p>	<p>Предложение об увеличении значений допустимых нагрузок транспортных средств не поддерживается Росавтодором, так как значения допустимых осевых нагрузок транспортных средств определены исходя из значений расчетных (нормативных) осевых нагрузок, под которые осуществляется проектирование автомобильных дорог.</p> <p>Установление значений допустимых осевых нагрузок транспортных средств выше, чем значения расчетных (нормативных) осевых нагрузок, позволит пользователям автомобильными дорогами эксплуатировать их с нарушением изначально заданных при проектировании параметров, что, в свою очередь, приведет не к обеспечению поддержания автомобильных дорог в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии в течение всего межремонтного срока, а к преждевременному износу, возникновению дефектов и, соответственно, снижению безопасности дорожного движения.</p> <p>Соблюдение пользователями автомобильными дорогами существующих норм, определенных Правительством Российской Федерации, зависит от уровня гражданско-правовой ответственности заинтересованного в перевозке лица. Такие лица должны организовывать свою хозяйственную деятельность, учитывая требования законодательства Российской Федерации, в том числе подбирая соответствующий состав автопарка и принимая при этом во внимание допустимые нормы при осуществлении погрузки груза на транспортное средство.</p>
<p>2.3.2. Совместно с Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России ввести мораторий на штрафы на время тестирования системы автоматического весогабаритного контроля;</p>	<p>Предложение о введении моратория на штрафы на время тестирования системы автоматизированного весогабаритного контроля не поддерживается Росавтодором по следующим основаниям.</p> <p>Согласно подпункту 2 пункта 16 статьи 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Федеральный закон № 257-ФЗ) при осуществлении весового и габаритного контроля транспортного средства владелец автомобильной дороги:</p> <p>принимает решение об установке и использовании на автомобильной дороге работающих в автоматическом режиме</p>

специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для осуществления весового и габаритного контроля транспортного средства;

передает информацию о выявленных с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, правонарушениях при осуществлении весового и габаритного контроля транспортного средства в органы государственного контроля (надзора);

финансирует расходы, связанные с обработкой и рассылкой постановлений органов государственного контроля (надзора) об административных правонарушениях, выявленных с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения, при осуществлении весового и габаритного контроля транспортного средства.

Согласно пункту 3 статьи 11 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № № Э-ФЗ «О полиции», полиция использует технические средства, средства фото- и видеофиксации при документировании обстоятельств совершения административных правонарушений.

Статья 12.21.1 КоАП РФ позволяет использовать для фиксации административного правонарушения в области движения крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, а в соответствии с подпунктом 4 пункта 1 статьи 28.1 КоАП РФ фиксация административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи является основанием для возбуждения дела об административном правонарушении.

Таким образом, законодательством не предусмотрена возможность исключения процедуры привлечения к ответственности нарушителей правил движения сверхнормативных транспортных средств в случае фиксации такого нарушения, в том числе на АПВГК.

Выставление нулевых штрафов также не представляется возможным. В предлагаемом представителями транспортного сообщества варианте Госавтоинспекция МВД России должна будет проигнорировать параметры автотранспорта, легитимно зафиксированные на АПВГК и легитимно направленные в контрольно-надзорный орган. В случае игнорирования данных о правонарушении или выставления нулевого штрафа именно сотрудник Госавтоинспекции МВД России будет отвечать за то, что правонарушение зафиксировано, а соответствующая санкция к нарушителю не применена.

Также отмечаем, что в тестовом режиме АПВГК работают с 2013 года и штрафы до запуска их «боевую»

эксплуатацию не выставляются. При этом на сайте ФКУ «Росдормониторинг» (в том числе предусмотрен переход по ссылке с сайта Росавтодора) в свободном доступе размещается информация о транспортных средствах-нарушителях правил движения сверхнормативного автотранспорта.

Таким образом, на организацию грузоотправителями и грузоперевозчиками процесса погрузки и измерения параметров груженого транспортного средства для обеспечения его последующей эксплуатации в рамках законодательства был предоставлен достаточный временной промежуток.

Дополнительно отмечаем, что весогабаритный контроль существовал и ранее, однако контроль на стационарных пунктах весогабаритного контроля (СПВГК) показал свою неэффективность, обусловленную сокращением штатов сотрудников контрольно-надзорных органов, а также незначительным охватом проходящего через СПВГК транспортного потока в связи с длительностью проведения процедуры контроля в «ручном» режиме. Низкая эффективность такого весогабаритного контроля привела к значительному количеству нарушителей на автомобильных дорогах (до 35% от всего потока грузового автотранспорта).

Такой контроль меняется на контроль иного типа - автоматический. Автоматический весогабаритный контроль, как и контроль на СПВГК, направлен не на сбор штрафов, а, в первую очередь, на обеспечение эксплуатации дорог в соответствии с их расчетными показателями, на снижение ущерба автодорогам и обеспечение их сохранности и безопасности движения.

Требования по исполнению законодательно установленных норм действуют на территории Российской Федерации постоянно и, следовательно, адаптация к наличию весогабаритного контроля на автомобильных дорогах не требуется.

Те пользователи автомобильными дорогами, которые ранее осуществляли и осуществляют перевозки грузов с соблюдением установленных требований, продолжают осуществлять деятельность в рамках закона, а те, кто возил с нарушениями, стремятся отсрочить неизбежное наказание за нарушения.

Грузоотправителям целесообразно осознанно подойти к вопросу соблюдения установленных на территории Российской Федерации требований, в том числе посредством проведения работы по установке на выезде с грузообразующего предприятия весоизмерительного оборудования, что, в свою очередь, позволит предотвратить разрушение дорожной сети и исключить издержки задействованных в процессе перевозки лиц, обусловленных оплатой штрафных санкций.

Необходимо отметить, что для достижения указанных целей многие крупные грузообразующие предприятия (грузоотправители) уже установили на выезде с предприятия

	весовое оборудование.
<p>2.3.3. Разместить в публичном доступе описание методологии и технической документации на измерительное оборудование системы автоматического весогабаритного контроля;</p>	<p>Сведения об аттестованных методиках (методах) измерений, единый перечень измерений, относящихся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, сведения об утвержденных типах средств измерений, сведения о результатах поверки средств измерений образуют Федеральный информационный фонд по обеспечению единства измерений. Ведение Федерального информационного фонда по обеспечению единства измерений и предоставление содержащихся в нем сведений организует Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии.</p> <p>Таким образом, размещение в публичном доступе описания методологии и технической документации на измерительное оборудование АПВГК считаем целесообразным осуществить на сайте Росстандарта.</p>
<p>2.3.4. Внедрить требования об установке оборудования, контролирующего осевые нагрузки большегрузного транспорта у грузоотправителя;</p>	<p>Предложение об установке на пунктах грузоотправителя весоизмерительного оборудования поддерживается Росавтодором. Данная инициатива поддержана также и Председателем Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Е.С. Москвичевым (в части внесения дополнительного требования в Закон Российской Федерации от 21 февраля 1992 г. № 2395-1 «О недрах»).</p>
<p>2.10. Министерству транспорта Российской Федерации в целях совершенствования транспортной системы России предлагается:</p>	
<p>2.10.1. В целях оказания поддержки субъектам Российской Федерации, направленной на развитие транспорта, работающего на газомоторном топливе, троллейбусов, трамваев, предлагается рассмотреть возможность предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на закупку произведенных на территории государств - участников единого экономического пространства автобусов, работающих на газомоторном топливе, на условиях софинансирования из</p>	<p>В целях поддержки регионов и транспортных предприятий, а также стимулирования закупки и эксплуатации экологически чистых транспортных средств в 2012 году Минтранс России была реализована федеральная программа софинансирования мероприятий субъектов Российской Федерации по закупке пассажирского транспорта (постановление Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2012 г. № 981 «Об утверждении Правил предоставления и распределения в 2012 г. субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на закупку произведенных на территории государств – участников Единого экономического пространства автобусов, работающих на газомоторном топливе, трамваев и троллейбусов»).</p> <p>В рамках программы в 2012 году Минтранс России были предоставлены субсидии 35 субъектам Российской Федерации на общую сумму 3 214,7 млн. рублей на закупку</p>

федерального бюджета в размере не менее 70-80%;

600 автобусов, работающих на газомоторном топливе, 287 троллейбусов и 172 трамваев.

С 2014 года мероприятия по софинансированию закупки подвижного состава для городского наземного пассажирского транспорта реализуются Минпромторгом России.

Учитывая актуальность данной меры государственной финансовой поддержки как для регионов, так и для транспортных предприятий и производителей техники, Минтранс России при формировании проекта федерального бюджета на 2016 год и плановый период 2017 и 2018 годов подготовил предложения в части выделения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование закупок автобусов, работающих на газомоторном топливе, и наземного городского электрического транспорта.

Правительственной комиссией по бюджетным проектировкам на очередной финансовый год и плановый период предложения Минтранса России не поддержаны.

С 2016 года субсидии предоставляются заводам-производителям на возмещение выпадающих доходов при предоставлении фиксированной скидки покупателям техники в размере предоставленной скидки (субсидии) на единицу техники.

По имеющейся информации от Минпромторга России, в 2018 году из федерального бюджета выделены субсидии на закупки трамваев и троллейбусов для городов Российской Федерации в размере 1500 млн. рублей и на закупку автобусов и техники для жилищно-коммунального хозяйства, работающих на газомоторном топливе – 3300 млн. рублей.

Необходимо отметить, что 1 июля 2018 г. вступил в силу Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденный приказом Минтранса России от 8 декабря 2017 г. № 513, которым кроме прочего предусмотрено, что статьи расходов для расчёта себестоимости работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок, учитывают, в том числе расходы на приобретение нового подвижного состава.

Таким образом, заложенный положениями Федерального закона № 220-ФЗ принцип полной и своевременной со стороны органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации оплаты перевозчикам за выполненную транспортную работу позволяет перевозчикам стабильно функционировать и дает им возможность иметь собственные средства, необходимые для обновления парка подвижного состава.

Одновременно информируем, что в рамках исполнения пункта 9 поручения Правительства Российской Федерации от

	<p>27.04.2018 № РД-П22-2500 Минтранс России в части своей компетенции направил в Минпромторг России предложения по увеличению объемов финансирования, направленного на субсидирование приобретения трамвайных пассажирских вагонов, соответствующих требованиям, предусмотренным постановлением Правительства Российской Федерации от 17.07.2015 № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации», в целях предоставления покупателям скидки при приобретении указанной техники.</p>
<p>2.10.2. Активизировать работу по совершенствованию деятельности в области перевозки пассажиров и багажа легковым такси, в том числе в области урегулирования деятельности служб заказа такси.</p>	<p>В целях совершенствования механизма государственного регулирования таксомоторной отрасли депутаты Государственной Думы В.И. Лысаков, Е.С. Москвичев, В.Б. Ефимов, В.В. Дзюба, В.П. Водолацкий, М.Т. Гаджиев, С.Б. Савченко, Н.Д. Боева, И.Е. Марьяш, О.В. Савастьянова, А.А. Максимов, А.А. Гетта, В.И. Синяговский в июне 2018 г. внесли на рассмотрение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона № 481004-7 «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (далее – законопроект). Законопроект размещен в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на официальном сайте Государственной Думы (http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(Spravka)?OpenAgent&RN=481004-7).</p> <p>Законопроектом предлагается установить требования ко всем участникам рынка таксомоторных перевозок, в том числе, к диспетчерским службам заказа легкового такси (агрегаторам), процедуру допуска их на рынок, систему контроля за их деятельностью, правовую форму сложившимся за последние годы отношениям между участниками рынка таксомоторных перевозок.</p> <p>В настоящее время Минтрансом России совместно с МВД России, Минэкономразвития России, Минфином России и Минюстом России подготовлен и направлен в Правительство Российской Федерации проект официального отзыва на законопроект в соответствии с письмом от 24 июля 2018 г. № П9-38026 Аппарат Правительства Российской Федерации</p>

	<p>Федерации.</p> <p>Во исполнение поручения Президента Российской Федерации от 25 октября 2017 г. № Пр-2165ГС по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 22 сентября 2017 г. в Ульяновске, в проекте официального отзыва на законопроект планируется обратить внимание на необходимость дополнения законопроекта положениями, предусматривающими административную ответственность диспетчерских служб (агрегаторов) за нарушение устанавливаемых законопроектом требований, а также механизм ограничения доступа к сайтам в сети «Интернет» диспетчерских служб (агрегаторов) за размещение ими информации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, предлагающих услуги по перевозке легковыми такси, но при этом не имеющих разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси.</p>
<p>2.11. Министерству транспорта Российской Федерации целях совершенствования отношений в сфере транспортного обслуживания населения и развития рынка автомобильных пассажирских перевозок»:</p>	
<p>2.11.1. Инициировать внесение изменения в Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и постановление Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 года № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» в части введения в понятийный аппарат определений системности и регулярности, а также дополнительного разграничения данных видов перевозок пассажиров и багажа;</p>	<p>На заседании Координационного совета представителей автомобильного и городского пассажирского транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации, состоявшемся 27 марта 2018 г., участниками заседания в том числе была отмечена необходимость четкого разграничения требований к деятельности автомобильного транспорта, работающего на регулярных маршрутах, и автомобильного транспорта, выполняющего перевозки по заказу.</p> <p>В соответствии с протоколом от 27 марта 2018 г. № НА-53 участникам заседания рекомендовано направить в Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта предложения по формированию критериев для перевозчиков, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом, посредством сервисов «попутчиков», а также отнесения автобусных перевозок пассажиров по заказам к регулярным перевозкам в зависимости от частоты выполняемых рейсов, а Департаменту государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта проработать представленные предложения.</p> <p>Вместе с тем конкретных предложений по данному вопросу в Департамент не поступало.</p> <p>При поступлении указанным предложений они будут рассмотрены в установленном порядке.</p>

<p>2.12. Федеральному дорожному агентству предлагается внести изменения в нормативно-правовые акты, регламентирующие правила перевозок грузов автомобильным транспортом, в части увеличения допустимых весовых параметров автотранспортных средств (полной массы, осевых нагрузок) для северных регионов Российской Федерации в зимний период эксплуатации.</p>	<p>Данный вопрос не относится к компетенции Росавтодора. Кроме того, отмечаем, что какие-либо исследования, подтверждающие необходимость предлагаемых изменений, отсутствуют. В качестве обоснования целесообразности учета данного предложения требуется проведение соответствующей научно-исследовательской работы.</p>
<p>2.13. Федеральному дорожному агентству рассмотреть возможность реконструкции участка км 482+42 – км 484+352 автомобильной дороги федерального значения А-350 Чита Забайкальск - граница с Китайской Народной Республики с разделением потока транспортных средств и устройством подъезда к грузовому терминалу международного автомобильного пункта пропуска Забайкальск.</p>	<p>В части рассмотрения возможности реконструкции участка км 482+42 - км 484+352 автомобильной дороги федерального значения А-Э50 Чита - Забайкальск - граница с Китайской Народной Республикой (далее - автомобильная дорога А-Э50) с разделением потока транспортных средств и устройством подъезда к грузовому терминалу международного автомобильного пункта пропуска Забайкальск Федеральное дорожное агентство сообщает, что в соответствии с программой «Расходы на капитальный ремонт действующей сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения» в 2017 году завершён капитальный ремонт участка км 480 - км 484 автомобильной дороги А-Э50, в 2018 году планируется завершение разработки проектной документации на капитальный ремонт участка км 484 - км 486 автомобильной дороги А-Э50 с началом реализации после получения положительного заключения государственной экспертизы и включения в программу.</p> <p>В соответствии с данными о составе движения за март 2018 года максимальная интенсивность движения на рассматриваемом участке автомобильной дороги А-Э50 составила 1 364 авт/сут. Подход к МАПП Забайкальск в части количества и ширины полос движения соответствует требованиям ОДМ 218.2.041-2014 «Отраслевой дорожный методический документ. Требования к обустройству участков автомобильных дорог на подъездах к пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации».</p> <p>На основании вышесказанного Федеральное дорожное агентство сообщает, что выполнение работ по реконструкции участка км 482+42 - км 484+35 автомобильной дороги А-Э50 в рамках реализации федеральной адресной инвестиционной программы, сформированной исходя из приоритетности реализации объектов, считает нецелесообразным</p>