

Кафедра «Автомобильные дороги, аэродромы, основания и фундаменты»

ПРЕЗЕНТАЦИЯ НА ТЕМУ: ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ СТАНОВЛЕНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ СОСТОЯНИЕМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**Презентацию подготовили
студенты группы САД-151
Давлятов Р.Б. и Тепляков А.А.**



Введение

- В историческом плане систему управления состоянием автомобильных дорог можно поделить на 4 этапа:
 1. Современный этап
 2. Советский этап
 3. Дореволюционный этап
 4. Допетровский этап
- Вышеприведённые этапы имеют ряд особенностей, которые стоит разобрать и в итоге будет составлено представление о эволюции систем управления состоянием автомобильных дорог.

СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП

- В нынешнем состоянии система управления состоянием автомобильных дорог представляет из себя слаженную систему. Под управлением состоянием автомобильных дорог в настоящее время понимают следующее:



СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП

- 1. Организация строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта, содержания, паспортизации, инвентаризации автомобильных дорог и сооружений на них, за счет эффективного использования выделяемых на эти цели бюджетных ассигнований, в том числе обеспечение внедрения новых и прогрессивных конструкций, технологий и материалов при выполнении дорожно-строительных работ, внедрение автоматизированных систем управления автомобильными дорогами и сооружениями на них, новых методов контроля.



СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП

- Осуществление контроля и надзора за транспортно-эксплуатационным состоянием автомобильных дорог и сооружений на них, землями полосы отвода и придорожных полос, разработка и реализация мероприятий по повышению пропускной способности, благоустройству автомобильных дорог и сооружений на них, выполнению мероприятий по охране окружающей среды и экологической безопасности.

СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП

- Ведение учета и прогнозирования интенсивности движения на автомобильных дорогах, организация временного ограничения или прекращения движения по автомобильным дорогам вследствие стихийных бедствий, сложившихся дорожно-климатических условий, аварийных ситуаций.



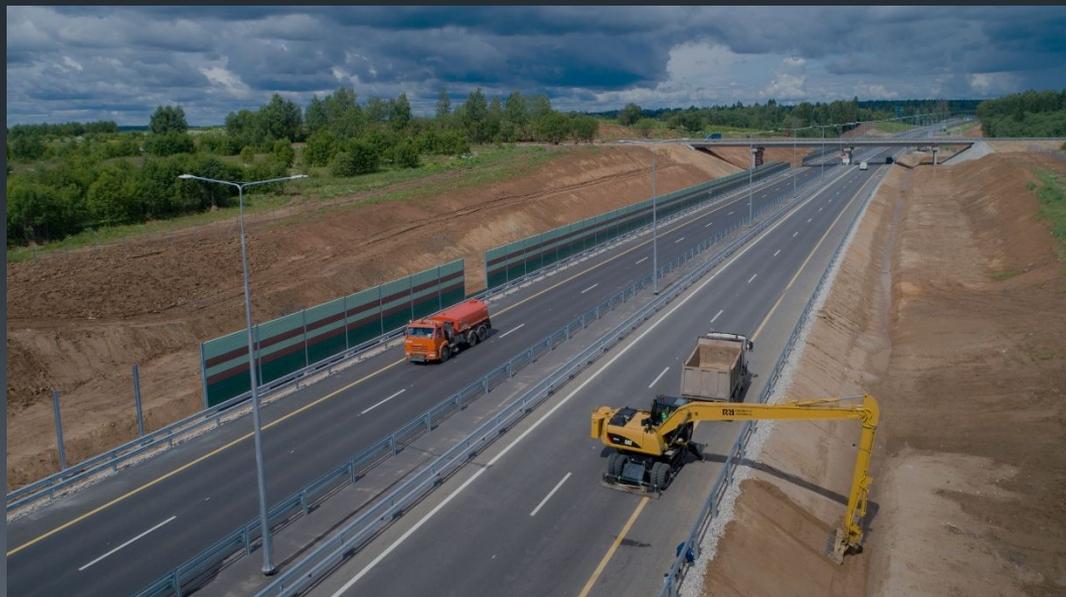
СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП

- Осуществление совместно с органами Госавтоинспекции дорожного движения и иными уполномоченными федеральными органами комплекса мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах.



СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП

- Обеспечение реализации государственной дорожной политики, межотраслевых программ совершенствования и развития автодорог и дорожной инфраструктуры.





СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП

- Теперь следует поговорить о том, как происходило развитие дорожной инфраструктуры с 1991 года. В начале 1990-х дорожное хозяйство претерпевает радикальные структурные изменения, в управлении во взаимосвязи с изменениями классификации дорог как объектов собственности.
- Постановлением Правительства РСФСР с конца 1991 года введено понятие федеральных дорог, утверждены их перечни. В их числе 21 «магистральная» и 47 «прочих федеральных дорог».



СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП

- Государственное управление дорожным хозяйством возложили на Министерство транспорта России. Для осуществления управленческих функций в его составе был образован Федеральный дорожный департамент, а с 1996 года Федеральная автомобильно-дорожная служба России, в управление которой отданы 40 тыс. км основных автомагистралей, оставленных в федеральной собственности. Остальная часть дорожной сети передана в ведение субъектов Федерации.



СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП

- Учитывая важность автомобильных дорог в развитии экономики страны, в 1994 году правительством Российской Федерации утверждена программа совершенствования и развития автомобильных дорог на 1995—2000 годы «Дороги России». Дальнейшее развитие отрасли связано с программой «Модернизация транспортной системы России (2002—2010)». С 2004 года она реализуется при участии Федерального дорожного агентства (Росавтодор), образованного для оказания государственных услуг и управления государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета федеральных автомобильных дорог.



СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП

- В 2008 году появляется транспортная стратегия РФ на период до 2030 года. На решение заложенных в ней задач направлена Федеральная целевая, а далее государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» на период до 2021 года, где «дорожному хозяйству» отведена отдельная подпрограмма. В числе главных направлений — увеличение протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям; развитие сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог общего пользования федерального значения; увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров; повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения.

Большой объем работ проведен в период с 2013 по 2017 годы. За пять лет после строительства и реконструкции введено в эксплуатацию почти 1,9 тыс. км федеральных дорог, Росавтодором отремонтировано (в том числе капитально) свыше 44,5 тыс. км дорожной сети. За 2017 год объем работ составил 8,9 тыс. км.





СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП

- Следует также упомянуть Проект «Безопасные и качественные дороги» — долгосрочный федеральный приоритетный проект по реализации программ приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог и развития дорожной сети крупнейших городских агломераций. Контроль реализации проекта осуществляют Министерство транспорта Российской Федерации и Федеральное дорожное агентство (Росавтодор). Планируемые сроки реализации — 2017—2025 годы. В 2021 году национальный проект переименован в «Безопасные качественные дороги» и продлен до 2030 года.

СОВЕТСКИЙ ЭТАП

- После Октябрьской революции дорожное строительство было поручено нескольким ведомствам: Военстрою, Фронтстрою и Управлению шоссейных дорог (Упшосс) Наркомата путей сообщения. Когда закончилась Гражданская война, дорожная отрасль подверглась ряду реорганизаций, в результате чего дороги общегосударственного значения перешли в ведение Центрального управления местного транспорта (Цудортранс) в составе прежнего наркомата, а местные дороги — в ведение Главного управления коммунального хозяйства (ГУКХ) НКВД. Непосредственными работами на государственных трассах занимались окружные управления местного транспорта, подчинённые Центральному. Аналогичной была структура ГУКХ. В ведении Цудортранса были созданы Главдортрансы (главные управления шоссейных и грунтовых дорог и автотранспорта) при наркоматах союзных республик. При этом ремонты дорог проводились бессистемно, в результате чего в 1925 году была введена дорожная повинность, обязывающая местных жителей определённое число дней в году отработать на ремонте и прокладке дорог.

СОВЕТСКИЙ ЭТАП



- Дорожное строительство не прекращалось и в годы Великой Отечественной войны. Во время боевых действий были разрушены 91 тысяча километров дорог, 90 тысяч мостов общей длиной 980 км. В составе РККА были организованы дорожные войска, которые проложили более 5 тыс. км дорог с твердым покрытием, восстановили и построили более 1 тыс. км мостов.



СОВЕТСКИЙ ЭТАП

- Дорожное строительство не стало приоритетом Четвёртого пятилетнего плана (1946—1951): финансировалось оно недостаточно, а работы были разделены между Гушосдором, в рамках которого в 1945 году был организован Особый дорожно-строительный корпус, и Главным дорожным управлением (Главдорупр). Последний в 1950 году одновременно вёл строительство 32 дорог государственного значения и нескольких местных, привлекая к ним технику различных предприятий и местное население. В послевоенный период (1946—1958 годы) дорожная сеть с твердым покрытием была доведена до 106,2 тыс. км.

СОВЕТСКИЙ ЭТАП

- Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 310 от 14 апреля 1980 г. определило меры по улучшению строительства, ремонта и содержания автодорог в СССР: недопустимость использования целевых средств, предназначенных на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог, на другие цели, и использование для финансирования строительства и ремонта дорог государственного и республиканского значения средств госбюджета и отчислений в размере 2 % от доходов по эксплуатации автомобильного транспорта. К финансированию строительства и ремонта местных дорог в установленном порядке привлекались средства колхозов, предприятий и хозяйственных организаций на местах. С 1988 года право классифицировать дорожные работы было передано в союзные республики. В РСФСР они были подразделены на ремонт и содержание.



ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЙ ЭТАП

- К XVIII веку почти все дороги находились в ведении региональных властей, что прописывалось в регламенте Камер-коллегии 1731 года, которая в своем документе 1741 года объясняла это так: если дорогу строить и ремонтировать будут местные жители, они «со всяческой бережностью к дороге относиться будут».



ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЙ ЭТАП

- В 1817—1834 годах построена шоссейная дорога между Москвой и Петербургом по системе французского инженера П. Трезаге. Начинается строительство шоссе в западных губерниях страны (Польше, Финляндии, Прибалтике), а также Петербургско-Ковенского, Московско-Нижегородского, Тульского, Смоленского, Рязанского, Ярославского и других. До конца века значение шоссейных дорог падает, так как приоритет, по экономическим соображениям, отдается железным дорогам.

ДОПЕТРОВСКИЙ ЭТАП

- Развитие сухопутных дорог в России тесно связано с почтой: натуральная почтовая повинность (обязанность дать княжескому гонцу коня и корм) в Древней Руси появилась уже в X веке. Значительно расширилась сеть русской почты с созданием ямов — почтовых станций, появившихся в XIII веке благодаря приходу Золотой Орды, для быстрой связи центра монгольской империи с её окраинами.



ДОПЕТРОВСКИЙ ЭТАП

- Первые законодательные акты касательно содержания и строительства дорог содержатся в «Судебнике» 1589 года. В нем впервые устанавливалась ширина проезжей части дороги — полторы сажени. Следить за их состоянием и поддерживать в исправности вменялось в обязанности местных жителей. Они несли ответственность перед государством за происшествия с проезжающими, вызванные плохим состоянием дороги, мостов.



ДОПЕТРОВСКИЙ ЭТАП

- К XV—XVI векам почтовая связь установилась по всей стране, расстояние между ямскими станциями составляло 40—100 вёрст. Первые факты применения научных методов при проектировании и строительстве дорожных сооружений относятся к начальному этапу постройки Большого каменного моста в Москве в 1643 году. Существенную роль в улучшении российских трактов сыграло учреждение в 1665 году почтовой службы.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ