**ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

**к проекту федерального закона «О внесении изменений в статью 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации»**

Проект федерального закона «О внесении изменений в статью 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации» (далее – законопроект) направлен на оптимизацию процесса строительства объектов авиационной инфраструктуры и объектов железнодорожного транспорта, в части ограничения перечня таких объектов, относящихся к особо опасным и технически сложным.

Законопроект разработан в соответствии с поручением Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.Н. Козака от 25 февраля 2015 г. № ДК-П9-1156.

В соответствии с пунктами 1, 2 статьи 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации к особо опасным, технически сложным или уникальным объектам отнесены все объекты авиационной инфраструктуры.

Статьей 1 Федерального закона от 08.01.1998 № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» к авиационной инфраструктуре отнесены аэродромы, аэропорты, объекты единой системы организации воздушного движения (далее – ЕС ОрВД), центры и пункты управления полетами летательных аппаратов, пункты приема, хранения и обработки информации в области авиационной деятельности, объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава, другие используемые при осуществлении авиационной деятельности сооружения и техника.

Согласно пункту 8 статьи 4 Федерального закона от 30.12.2009
№ 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» все объекты авиационной инфраструктуры, как особо опасные и технически сложные объекты, относятся к зданиям и сооружениям повышенного уровня ответственности, что требует дополнительных затрат, том числе из средств федерального бюджета, при их проектировании, строительстве, проведении государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий, осуществлении государственного строительного надзора.

В то же время значительная часть объектов авиационной инфраструктуры представляет собой отдельно расположенные сооружения, в которых размещается аппаратура авиационной электросвязи и радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и другое вспомогательное оборудование. Данные сооружения, как правило, включают один или несколько аппаратных модулей (контейнеров) размерами не более 6х2,5х2 м, в которых размещается аппаратура, а также антенно-мачтовые устройства высотой до 30 м и глубиной фундамента не более 1-2 м. В подавляющем большинстве случаев такие объекты функционируют без постоянного присутствия персонала, а обслуживаемые объекты – с нахождением дежурной смены в количестве 2 человек.

При этом устойчивость функционирования объектов ЕС ОрВД для достижения требуемой безопасности полетов обеспечивается в рамках воздушного законодательства путем предъявления специальных требований по надежности и 100%-резервированию оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, проведения его испытаний, сертификации и периодических проверок с использованием специализированных самолетов-лабораторий.

По идентификационным признакам, предусмотренным Техническим регламентом о безопасности зданий и сооружений, большинство объектов ЕС ОрВД являются аналогами объектов связи, которые не относятся особо опасным и технически сложным объектам, за исключением объектов, проектной документацией которых предусмотрены такие характеристики, как высота от семидесяти пяти до ста метров и (или) заглубление подземной части (полностью или частично) ниже планировочной отметки земли от пяти до десяти метров (Федеральный закон от 07.07.2003 № 126-ФЗ «О связи», статья 2, пункт 14.1).

Также значительная часть объектов авиационной инфраструктуры, в том числе ЕС ОрВД, не входит в перечень опасных производственных объектов, предусмотренный Федеральным законом от 21.07.1997 № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» и не содержит в своем составе зданий и сооружений, разрушение которых может повлечь катастрофические и/или масштабные последствия для населения и окружающей среды.

Таким образом, отнесение всех объектов авиационной инфраструктуры, в том числе объектов ОрВД, к особо опасным и технически сложным является избыточным.

В этой связи, законопроект предлагает внесение изменений в подпункт 6 пункта 1 статьи 48.1 Градостроительного кодекса позволит определить перечень объектов авиационной инфраструктуры, относящихся к особо опасным и технически сложным объектам, в рамках воздушного законодательства по аналогии с подпунктом 3 данного пункта в отношении особо опасных и технически сложных сооружений связи.

Согласно статье 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации в перечень особо опасных и технически сложных объектов входят объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования без конкретизации их назначения, участия или не участия в перевозочном процессе, технических характеристик зданий и сооружений.

При этом в соответствии с федеральным законом «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» объекты, отнесенные Градостроительным кодексом к особо опасным, технически сложным и уникальным, необходимо проектировать по нормативам, установленным для зданий и сооружений повышенного уровня ответственности: несущие конструкции и фундаменты следует рассчитывать с повышающим коэффициентом не менее 1,1.

Использующиеся в качестве обязательных для проектирования объектов путевого комплекса железных дорог строительные нормы и правила, в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» (СНиП 32-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм», СНиП 2.05.03-84\*. «Мосты и трубы», СНиП 32-04-97 «Тоннели железнодорожные и автодорожные» и др. в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 июня 2010 года № 1047-р), как и применявшиеся до них нормы в своей основе уже учитывают необходимость их сооружения как объектов повышенной надежности и их нормативные требования содержат соответствующие коэффициенты запаса.

В результате же отнесения всех объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта к особо опасным и технически сложным заметно увеличивается объем строительно-монтажных работ и количество используемых материалов и не только по объектам путевого комплекса железных дорог, но и при возведении административных и санитарно-бытовых зданий, постов ЭЦ, кассовых павильонов, пассажирских платформ, пунктов обогрева и прочих обычных объектов, не участвующих физически в транспортном процессе и, в связи с этим, не представляющих особой опасности для их пользователей.

В то же время при одинаковом объеме здания стоимости объектов нормального и повышенного уровня ответственности отличаются на 10-15%.

Примеры:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование объекта строительства | Стоимость | Разница в стоимости |
| нормального уровня ответствен­ности | повышенного уровня ответствен­ности |
| Пост электрической централизации (V=12149,l м3) | 36 071,7 | 39 861,6 | 9,5 % |
| Эксплуатационно-ремонтная база объектов связи (S=275.1м2) | 1 909,27 | 2 122,3 | 10% |
| Высокая пассажирская береговая платформа | 3 868,7 | 4445,0 | 14,9% |
| Пассажирский павильон | 2 001,44 | 2 353,17 | 15% |

Кроме того, отнесение всех объектов инфраструктуры железно­дорожного транспорта общего пользования к особо опасным и технически сложным влечет необходимость выполнения дополнительных дорогостоящих мероприятий, например, оборудования абсолютно всех зданий и сооружений, включая те же кассовые павильоны и иные малые здания, структурированной системой мониторинга и управления инженерными системами с выведением информации об их состоянии на пульты управления региональных дежурных МЧС России.

В то же время на железных дорогах России с момента их появления и до настоящего времени действует отлаженная система обеспечения безопасности движения, включающая системный мониторинг путевого хозяйства, мостов, тоннелей и всех иных сооружений

До момента введения статьи 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации перечень потенциально опасных и технически особо сложных объектов, согласованный МЧС России, Минприроды России, Госатомнадзором России и Госгортехнадзором России определялся письмом Минстроя России от 20 апреля 1995 года. Из инфраструктуры железнодорожного транспорта в него были включены только мосты и тоннели длиной более 500 м, и это в достаточной степени обеспечивало безопасность объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, движения поездов и окружающей среды.

По результатам проведенных в Минстрое России совещаний с участием Минтранса России, Ростехнадзора, ОАО «РЖД» выработано решение, что при определении опасности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта целесообразно вернуться к ранее существовавшей классификации и большую часть зданий и сооружений строить и эксплуатировать как объекты нормального уровня ответственности.

К перечисленным объектам пунктом 7 части 1 статьи 48.1 Градостроительного кодекса предлагается сделать ссылку на законодательство о железнодорожном транспорте в Российской Федерации, где на основе специфики объектов, признанной Министерством транспорта Российской Федерации, будет определен перечень технически сложных объектов инфраструктуры железно­дорожного транспорта общего пользования, где целесообразно применение особых повышенных требований к надежности зданий и сооружений.

**ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ**

**к проекту федерального закона «О внесении изменений в статью 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации»**

Реализация проекта федерального закона «О внесении изменений в статью 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации» не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета.

**ПЕРЕЧЕНЬ**

**нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона «О внесении изменений в статью 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации» (далее – Законопроект)**

В связи с принятием Законопроекта не потребуется признание утратившими силу, приостановление, изменение или принятие нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти.

**ПЕРЕЧЕНЬ**

**федеральных законов, подлежащих принятию, изменению, приостановлению или признанию утратившими силу в связи с принятием проекта федерального закона «О внесении изменений в статью 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации»**

В связи с принятием проекта федерального закона «О внесении изменений в статью 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации» не потребуется признание утратившими силу, приостановление, изменение или принятие федеральных законов.