

Анализ соответствия действующему законодательству и правилам стандартизации пункта 27 Перечня - свод правил СП 35.13330.2011 «СНиП 2.05.03 - 84* «Мосты и трубы» Разделы 5, 6, 7 (пункты 7.1 - 7.48, 7.117 - 7.186), 8 (8.1 - 8.8, 8.110, 8.111, 8.113 - 8.136, 8.160 - 8.189), 9 (пункты 9.1 - 9.18, 9.37 - 9.47), 10 (пункты 10.1-10.5, 10.44-10.87), 10 (пункты 10.1 - 10.5, 10.44 - 10.87), 11 (пункты 11.1 - 11.3, 11.20 - 11.26), приложения А, Б, Г, Д, Е, Ж, К, М, Н, П, Р, С, Т, У, Ф, Х, Ц, Ш, Щ, Э, Ю, Я, 1 – 5.

1. Согласно пункту 6.12 СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы». Класс нагрузки К надлежит принимать равным - 14 для всех мостов и труб, кроме деревянных и расположенных в рекреационных и природоохранных зонах городов, для которых класс нагрузки следует принимать равным 11.

Применение показателя класса устанавливаемой нагрузки К равного - 14 для всех мостов и труб, экономически не обосновано и не имеет аналогов в мире. Нагрузки на сети местных дорог всегда существенно меньше, чем на автомагистралях. Это приведет к необоснованным дополнительным расходам бюджетов.

2. В своде СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы», нагрузки, по сравнению действующими нормами ГОСТ Р 52748-2007, были увеличены в среднем в 1.1-1.3 раза путем введения коэффициента надежности, значение которого составляет от 1,1 до 1,5, причем без какого - либо обоснования.

Исследованиями, выполненными МАДИ, установлено, что временные вертикальные нагрузки по ГОСТ Р 52748—2007 и СП 35.13330.2011 при малых пролетах являются избыточными, а при больших пролетах недостаточными, по отношению к загрузению реальными колонами тяжелых грузовиков.

Если для мостов больших пролетов увеличение нагрузки можно считать оправданным, хотя это увеличение не решит полностью проблему их надежности, то ведение повышающих коэффициентов надежности для мостов с малыми пролетами, сделает эту нагрузку на них еще более избыточной, причем нагрузочный эффект в этом случае будет существенно больше, чем от самых тяжелых автомобилей, выпускаемых промышленностью и допускаемых к движению по дорогам общего пользования.

3. Минстрой России предлагает сделать обязательными нормы, согласно которым мосты на местных дорогах, в том числе на подъездах в каждую деревню, должны быть рассчитаны на колесную нагрузку в виде четырехосной тележки Н14 с полной массой равной - 110 тонн, с учетом коэффициента надежности равного 1,1. Появление такой нагрузки на местных дорогах просто нереально.

Такая нагрузка превосходит нагрузки АБ-51 и АБ-74 от транспортных средств особо большой грузоподъемности, установленные пунктом 6.13 свода правил с массой соответственно 51 и 74 тонны (карьерные самосвалы БЕЛАЗ) и на которые, как сказано в своде правил: «не распространяются ограничения весовых и габаритных параметров автотранспортных средств общего назначения».

Согласно действующему порядку, транспортные средства массой 80 и более тонн относятся к категории, так называемых, сверхтяжелых грузов, движение которых осуществляется на основании специальных разрешений с разработкой специальных проектов на их перевозку. По данным ФГУП «РОСДОРНИИ» таких поездок было совершено: в 2011 году-44, в 2012 году-61, в 2013 году-52, в первом полугодии текущего года-30 поездок!

4. Минстрой России даже не пытается разобраться в этих весьма наглядных противоречиях в инженерной логике и отклоняет все наши замечания, мотивируя это тем, что: «Указанные своды правил являются актуализированными редакциями СНиП 2.05.02-85* Автомобильные дороги и СНиП 2.05.03-84* Мосты и трубы, которые действовали с 1984 г. тогда как ГОСТ Р 52748-2007 был введен в действие в 2007 г., при этом в ГОСТ Р 52748-2007, вопреки правилам технического регулирования продублировано содержание ряда основных положений названных СНиПов вплоть до воспроизведения рисунков».

Странно, что авторы этих строк не понимают, что актуализированные своды правил содержат нагрузки отличные от своего предшественника СНиП 2.05.02-85* , а актуализированными редакция СНиП 2.05.03-84* Мосты и трубы была принята соответственно в 2011, т. е. спустя почти пять лет после утверждения ГОСТ Р 52748-2007?

5. В пояснительной записке к проекту распоряжения Правительства «О внесении изменений в Распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 июня 2010 г. № 1047-р» Минстрой указывает, что его принятие не приведет к увеличению расходов бюджета. Однако, это утверждение не соответствует действительности.

Не надо быть специалистом, чтобы знать, что увеличение нагрузки на сооружение приводит к увеличению его стоимости и в нашем случае к дополнительным расходам бюджета для наиболее массовых мостов с малыми пролетами, причем совершенно необоснованно и лишено всякой логики.

Принятие такой нагрузки ляжет тяжелым бременем на скудные бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальные бюджеты. А нормативные правовые акты принимаемые Правительством Российской Федерации, приводящие к увеличению расходов региональных бюджетов подлежат согласованию с органами власти субъектов Российской Федерации.

6. Учитывая, что как показали проведенные исследования, установленный от нагрузок свода правил СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы» нагрузочный эффект для мостов больших пролетов будет в большинстве случаев меньше нагрузочного эффекта от загрузки моста реальными колоннами тяжелых грузовиков, этот вопрос требует радикального решения, которое может быть принято только после разработки нового стандарта на нагрузки.

Сейчас в создавшейся ситуации имеет смысл воспользоваться положением части 3 статьи 6 Федерального закона Российской Федерации от 30 декабря 2009 года N 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», включив в Перечень одновременно пункты 6.12 и 6.23 СП 35.13330.2011 Мосты и трубы и пункт 4.5 ГОСТ Р 52748—2007 предоставив заказчику самостоятельно определять, в соответствии с какими из указанных требований, будет осуществляться проектирование автодорожных мостовых сооружений.

Выводы и предложения.

1. Пункт 6.12 свода правил СП 35.13330.2011 Мосты и трубы (пункт 27 Перечня) следует исключить из перечня национальных стандартов и сводов правил, в результате применения которых на обязательной основе

обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»,

2. Проект распоряжения Правительства Российской Федерации привести в соответствие с Федеральным законом от 30.12.2009 N 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», дополнив его пунктом следующего содержания:

«Наряду со стандартами, включенными в перечень, обеспечение соблюдения требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» можно производить на альтернативной основе. В этом случае застройщик (заказчик) вправе самостоятельно определить, в соответствии с каким из указанных требований, подходов будет осуществляться проектирование (включая инженерные изыскания), строительство, реконструкция, капитальный ремонт и снос (демонтаж) здания или сооружения».

Президент Ассоциации дорожных проектно-изыскательских
организаций Р О Д О С

О. Скворцов.