

Заключение на доработанный Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации и проект распоряжения Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 июня 2010 г. № 1047-р» с приложением проекта актуализированной редакции 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» (далее - Перечень)

Ассоциация дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС», рассмотрев доработанный Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации проект распоряжения Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 июня 2010 г. № 1047 - р» сообщает следующие замечания и предложения по проекту документа.

1. Общие замечания.

1.1. В справочной информации о рассмотрении доработанного с учетом полученных замечаний и предложений проекта распоряжения Правительства Российской Федерации (2-й абзац) содержится не корректная информация. Минстрой России “в целях выработки единых позиций” даже не пытался обсуждать проект данного документа с заинтересованными саморегулирующими организациями.

1.2. Таблица разногласий между Минтрансом России и Минстроем России по проекту распоряжения Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 июня 2010 г. № 1047-р» составлена без надлежащей проработки, а её составители, как следует из текста этого документа, не знают и не знакомы с содержанием рассматриваемых норм, в части касающейся автомобильных дорог. Причем вся аргументация Минстроя содержит противоречия и не соответствует содержанию документов, на которые он ссылается.

1.3 Например, Минстрой России отклоняет предложение Минтранса о включении в перечень ГОСТ Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования»; ГОСТ Р 52399-2005 «Геометрические элементы автомобильных дорог» и ряда других

национальных стандартов мотивируя это тем, что они “не содержат требования безопасности, либо содержат требования безопасности технологических процессов, на не распространяется Федеральный закон от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», а “согласно части 2 статьи 6 указанного закона в обязательный Перечень могут включаться документы и их части, содержащие минимально необходимые требования для обеспечения безопасности зданий и сооружений”.

С этим нельзя не согласиться, и “РОДОС” неоднократно указывал на это ранее в своих заключениях. Но тогда почему в Перечень Минстроя включены разделы 4 и 5 свода правил СП 34.13330.2012” Автомобильные дороги, « в которых содержатся те же нормируемые параметры, что и в указанных выше национальных стандартах? Это дает основание полагать, что составители Перечня просто не знают или не понимают содержания нормативных документов, на которые они ссылаются. Это подтверждается проведенным ниже в таблице сопоставительным анализом нормируемых показателей в ГОСТах и своде правил.

Нормируемые параметры в ГОСТ Р 52399-2005, ГОСТ Р 52398-2005 и Свод правил СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги.

	Нормируемый показатель	№ пункта или таблицы, норм в которой он приведен	
		ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог	Свод правил 34.13330.2012 Автомобильные дороги
1.	Наибольшие продольные уклоны	Таблица 1	Таблица 5.3
2.	Наименьшее расстояние видимости	Таблица 1	Таблица 5.9
3	Параметры элементов поперечного профиля проезжей части	Таблица 3	Таблица 5.12
		ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог основные параметры и требования	Свод правил 34.13330.2012 Автомобильные дороги
4.	Категория дороги.	Таблица 3	Таблица 5.12
5.	Общее число полос движения	Таблица 3	Таблица 5.12
6.	Ширина полосы движения	Таблица 3	Таблица 5.12
7.	Ширина обочины	Таблица 3	Таблица 5.12
8.	Ширина краевой	Таблица 3	Таблица 5.12

	полосы у обочины,		
9.	Ширина укрепленной части обочины	Таблица 3	Таблица 5.12
10.	Наименьшая ширина центральной разделительной полосы	Таблица 3	Таблица 5.12
11.	Ширина краевой полосы безопасности разделительной полосы.	Таблица 3	Таблица 5.12

Наверняка работники Минстроя не знают, что национальные стандарты ГОСТ Р 52398-2005 и ГОСТ Р 52399-2005 были разработаны в свое время с целью приведения отечественных норм в соответствие с международными нормами. Теперь они все хотят повернуть вспять.

1.4 Поражает аргументация Минстроя России, на основании которой, отклоняется замечание Минтранса о необоснованном исключении из Перечня ГОСТ Р 52748-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения».

Здесь опять полная некомпетентность и противоречия. Минтранс справедливо указывает, что “ в соответствии с Порядком разработки и утверждения сводов правил, утвержденном Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2008 г. № 858, своды правил разрабатываются исключительно в случае отсутствия национальных стандартов применительно к отдельным требованиям технических регламентов или к объектам технического регулирования. Однако, в нарушение указанного Порядка и, несмотря на то, что имеется действующий в настоящее время ГОСТ Р 52748-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения», были разработаны своды правил СП 36.13330.2012 СНиП 2.05.02-85* “

Ответ Минстроя обескураживающий: - « Отклонено. Основные положения стандарта изложены в сводах правил СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» и СП 35.13330.2011 «СНиП 2.05.03 - 84* «Мосты и трубы»”?!

Начнем с того что это не так. В СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» для дорог, предназначенных для следования

тяжеловесных транспортных средств, осуществляющих международные перевозки, осевая нагрузка увеличена, по сравнению с ГОСТ Р 52748-2007 со 110 кН до 130 кН. В своде СП 35.13330.2011 СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы», нагрузки по сравнению с этим ГОСТ были увеличены на коэффициент надежности, значение которого составляет от 1.1 до 1.5, причем без какого - либо обоснования.

Далее совершенно нелепо выглядит фраза лишённая всякого смысла и логики: - «Указанные своды правил являются актуализированными версиями 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 ”.

Неужели авторы этих строк не понимают, что актуализированные своды правил содержат нагрузки отличные от своих предшественников СНиП 2.05.02-85* и СНиП 2.05.03-84* и были подготовлены после утверждения ГОСТ Р 52748-2007?

Неужели они не знают или не понимают, что актуализированными версии СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» и СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы» были приняты соответственно в 2012 и 2011, т. е. спустя почти пять лет после утверждения ГОСТ Р 52748-2007?

И как можно утверждать, что” при этом, в ГОСТ Р 52748-2007 вопреки правилам технического регулирования продублировано содержание ряда основных положений названных СНиПов вплоть до воспроизведения рисунков? ”

Авторы этих строк или не знакомы с содержанием ГОСТ Р 52748-2007 и СНиПов, на которые они ссылаются, или настолько не компетентны, что не могут разобраться в элементарных вещах.

В ГОСТ Р 52748-2007 ни каким образом "не продублировано содержание ряда основных положений названных СНиПов вплоть до воспроизведения рисунков". Авторы записки, просто не разобрались в этом вопросе. Например, в СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы» класс нагрузки принят равным 11, в ГОСТ Р 52748-2007 класс нагрузки равен 14. Для не сведущих поясню, что в

этом случае нагрузка в ГОСТ Р 52748-2007 в 1.3 раза больше, чем в СНиП 2.05.03-84*. Какое же тут дублирование?

Минстрой или не знает или не хочет знать, что в своде СП 35.13330.2011 СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы», нагрузки по сравнению с ГОСТ Р 52748-2007 были увеличены на коэффициент надежности, значение которого составляет от 1.1 до 1.5, причем без какого - либо обоснования.

В итоге предлагается сделать обязательными нормы, согласно которым, мост на дороге в любую деревню должен быть рассчитан на нагрузку массой 80 тонн!

Но таких нагрузок на а местных дорогах вообще не бывает! 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.

Некомпетентность работников Минстроя России и полнейшее игнорирование руководством этого ведомства мнений специалистов потребует дополнительных, причем ничем не обоснованных ежегодных расходов бюджетов в сумме около 50 млрд. рублей.

По моему, даже не сведущему человеку понятно, что при любом увеличении внешних нагрузок увеличивается расход материалов, и соответственно стоимость. Тем мне менее, в пояснительной записке к проекту актуализированного Перечня Минстрой имеет наглость утверждать, что “реализация данного распоряжения Правительства Российской Федерации не потребует дополнительных расходов федерального бюджета Российской Федерации”!

Вызывает законное недоумение, и возмущение как федеральный орган исполнительной власти может строить свои рассуждения и обоснования на фальсификации фактов и дезинформации Правительства. Очевидно, этот вопрос нуждается в рассмотрении на самом высоком уровне!

1.5 Все это, дает основание Ассоциации «РОДОС» настаивать на том, чтобы ГОСТ Р 52748-2007 «Дороги автомобильные общего пользования.

Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения» был оставлен в Перечне.

2. По пункту 26 Перечня. Свод правил СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги».

2.1. Согласно пункту 3 Правил разработки и утверждения сводов правил, утвержденных постановлением Правительства РФ от 19 ноября 2008 г. N 858 " своды правил разрабатываются в случае отсутствия национальных стандартов применительно к отдельным требованиям технических регламентов или к объектам технического регулирования». Поэтому из разделов и пунктов свода правил СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» следует исключить раздел 10 "Обустройство дорог и защитные дорожные сооружения" и раздел 11 "Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру автомобильной дороги.

Требования к обустройству дорог и зданиям и сооружениям, входящим в инфраструктуру автомобильной дороги дублируют требования, установленные следующими национальными стандартами:

- ГОСТ Р 52607- 2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие»;

ГОСТ Р 52607-2006 “Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования”.

- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;

- ГОСТ Р 50970-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения»;

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;

- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения»;

- ГОСТ Р 51256-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»;

ГОСТ Р 52766-2007 «Элементы обустройства. Общие требования».

2.2. Сфера применения Федерального закона Российской Федерации от 30 декабря 2009 года N 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» ограничена минимально необходимыми требованиями: к механической безопасности; пожарной безопасности; безопасности при опасных природных процессах и явлениях и (или) техногенных воздействиях; безопасных для здоровья человека условий проживания и пребывания в зданиях и сооружениях; безопасности для пользователей зданиями и сооружениями; доступности зданий и сооружений для инвалидов и других групп населения с ограниченными возможностями передвижения; энергетической эффективности зданий и сооружений; безопасного уровня воздействия зданий и сооружений на окружающую среду.

Разделы: 4 «Общие положения», 5 «Основные технические нормы» и 6 «Пересечения и примыкания» свода правил СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» не обеспечивают соблюдение требований этого технического регламента, который не содержит требований безопасности к геометрическому проектированию и требований безопасности технологических процессов.

Кроме этого, согласно части 3 статьи 7 Федерального закона "О техническом регулировании" от 27.12.2002 N 184-ФЗ не включенные в технические регламенты требования к продукции или к продукции и связанным с требованиями к продукции процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, правилам и формам оценки соответствия, правила идентификации, требования к терминологии, упаковке, маркировке или этикеткам и правилам их нанесения не могут носить обязательный характер"

Этот регламент составлен на основе Европейского аналога Директивы ЕС89/106/ЕС от 21 декабря 1988 года «О сближении законов, правил и административных положений государств-членов, касающихся строительной продукции» и гармонизирован с ней. При этом наш технический регламент, так же как и Европейская директива по характеру требований распространяется на строительные конструкции и изделия.

В части касающейся автомобильных дорог сфера технического регулирования Директива ЕС89/106/ЕС и Технический регламент о безопасности зданий и сооружений устанавливают обязательные требования к конструкции земляного полотна, дорожной одежды и искусственных сооружений. Все остальные нормативы определяющие геометрию дороги, организацию и регулирование движения, обустройство дороги не попадают под действие и Директивы и Технического регламента, поскольку в этих документах подобного рода требования, включая требование безопасности дорожного движения, не содержатся. При этом согласно части 3 статьи 7 Федерального закона «О техническом регулировании» «Не включенные в технические регламенты требования ...не могут носить обязательный характер».

Поэтому, если исходить из буквы закона в Перечень национальных стандартов и сводов правил, в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» можно включить только следующие разделы свода правил СП 34.13330.2012 - Автомобильные дороги -7 (земляное полотно), 8 (дорожные одежды), и 12 (охрана окружающей среды).

Аналогичная сфера технического регулирования в части касающейся автомобильных дорог действует и в Евросоюзе, где требования к безопасности дорожного движения установлены другой Директивой 2008/96/ЕС от 19 ноября 2008 года «Об управлении безопасностью дорожной инфраструктурой» (“On Road Infrastructure Safety Management”).

Кроме этого требования к автомобильным дорогам Европы регулируются Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) Сводный вариант от 14 марта 2008 года.

Поэтому Разделы 4 Общие положения, 5 Основные технические нормы и 6 Пересечения и примыкания свода правил СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» следует из перечня исключить.

2.3. Раздел 8 свода правил СП 34.13330.2012 “Дорожные одежды” не соответствует современному техническому уровню, основным принципам стандартизации в Российской Федерации.

Пункты 8.1-8.6 этого раздела свода правил полностью дублируют пункты 7.1-7.6 СНиП 2.05.02-85* тридцатилетней давности. (см. таблицу 5)

Таблица 5.

Дорожные одежды. Пункты 8.1-8.40	
Свод правил СП 34.13330.2012	СНиП 2.05.02-85**
8.1	7.1
8.2	7.2
8.3	7.3
8.4	7.4
Таблица 8.1	Таблица 27
8.5	
8.6	7.6
8.7	
Жесткие дорожные одежды. Пункты 8.19-8.28	
8.19	7.7
8.20	7.8
Таблица 8.7	
8.21	7.9
Таблица 8.8	Таблица 29
8.22	7.10
8.23	7.12
8.24	7.13
8.25	7.14
8.26	7.15
8.27	7.16
8.28	
Нежесткие дорожные одежды	
8.29	7.20
8.30	7.21
8.31	7.22
8.32	7.23
8.33	7.24
Таблица 8.9	Таблица 30
Дополнительные слои для укрепленных полос, обочин Пункты 8.34- 8.40	
8.34	7.25
8.35	7.26
8.36	7.28
8.37	7.29
8.38	7.30
8.39	
8.40	

2.4. Пункт 8.5 и таблицу 8.2 устанавливающие контролируемые параметры и отклонения при сооружении дорожных одежд следует исключить т.к. он не имеет отношение к проектированию дорог.

2.5. По пункту 8.6. Согласно пункту 8.6 “при расчете дорожных одежд на прочность учитывает перспективную интенсивность движения автомобилей различных типов, которую следует приводить к интенсивности воздействия расчетной нагрузки на одну наиболее нагруженную полосу проезжей части”. Из этой фразы не ясно как определяется перспективная интенсивность движения. На какой расчетный год? И кроме этого не понятно, о каких автомобилях различных типов идет речь?

2.6. В пункте 5.2 приведена формула для определения расчетной удельной нагрузки при диаметре круга, равновеликого отпечатку диаметра колеса, определяемому по формуле 5.1:

$$D = \sqrt{\frac{20Q}{\pi p \gamma_f}},$$

где D – диаметр, в см;

Q – Расчетная осевая нагрузка, кН;

p – давление в шине, кг/см²;

$\gamma_f = 0,95$ – коэффициент надежности по нагрузке.

Здесь еще два не известных: p – давление в шине, кг/см², значение которого или способ его определения отсутствует, и Q – расчетная осевая нагрузка.

Далее появляется термин “ фактическая номинальная нагрузка на колесо для многоосных автомобилей ”, которая определяется по паспортным данным и которую, следует умножать на коэффициент K_c , вычисляемый по формуле 8.1:

$$K_c = a - b \sqrt{B_m} - c,$$

где B_m - расстояние в метрах между крайними осями автотранспортного средства;

a, b, c - параметры, определяемые в зависимости от капитальности дорожной одежды и числа осей тележки по таблице 8.3

Здесь опять два неизвестных - фактическая номинальная нагрузка на колесо для многоосных автомобилей и B_m - расстояние в метрах между

крайними осями автотранспортного средства.

Если обратиться к официальным источникам (Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств утвержденный постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2009 г. N 720), то там понятия крайняя ось нет. Есть понятие “база”.

Судя по всему, авторы свода правил пытались скопировать требования к расчету нежестких дорожным одежд с ОДН 218.046-01 “Проектирование нежестких дорожных одежд”, что нельзя приветствовать по следующим причинам.

Во-первых, ОДН 218.046-01 морально устарел и вряд ли он может конкурировать с современными методами расчетов основанных на методах теории упругости или теории пластичности.

Во-вторых, включение в стандарт (свод правил) методики расчета противоречит принципам глобального подхода к стандартизации т.к. создает препятствие для других методов расчета.

В третьих. Формулы 5.1 свода правил и формула 3.4 ОДН не идентичные

$$D = \sqrt{\frac{20Q}{\pi p \gamma_f}} \quad (5.1) \qquad D = \sqrt{\frac{40Q_{расч}}{\pi \cdot p}} \quad (3.4)$$

Причем, если в ОДН 218.046-01 в формуле 3.4 $Q_{расч}$ - расчетная величина нагрузки, передаваемой колесом на поверхность покрытия, кН, а в своде правил формула 5.1 Q - это расчетная осевая нагрузка, то в формуле 5.1 в подкоренном выражении числитель должен быть больше, чем в формуле 3.4.

Учитывая путаницу в понятиях и выявленные несоответствия, указанный выше пункт 8.6 следует исключить.

2.7. По пункту 8.15. Пункт 8.15 и таблица 8.4 устанавливает ровность и шероховатость поверхности, необходимые для обеспечения расчетных скоростей и безопасности движения и минимальную среднюю глубину впадин шероховатости. Эти вопросы не имеют отношения к нормам проектирования.

Поэтому пункт 8.15 следует исключить.

2.8. По пункту 8.18 Пункт 8.18 и таблица 8.6 устанавливает правила измерения показателя ровности по методу амплитуд и международному

индексу ровности IRI для оснований и покрытий из асфальтобетона и допустимые значения амплитуд.

Эти вопросы не имеют отношения к нормам проектирования.

Поэтому пункт 8.18 следует исключить.

2.9. Пункты 8.19-8.28, свода правил, подраздел “жесткие дорожные одежды”, полностью соответствуют нормам СНиП 2.05.02-85* “Автомобильные дороги” (таблица) и отражают технический уровень тридцатилетней давности. Они не содержат полного набора норм для проектирования надежных конструкций. В своде правил отсутствуют требования к конструированию деформационных швов, краевых полос, выравнивающего и дополнительного слоёв основания, дренажей.

Не приведены требования к расчетным параметрам подвижной нагрузки, расчетным схемам нагружения для различных конструкций цементобетонных покрытий. Нет перечня обязательных проверок и расчетов прочности, декоративности, морозоустойчивости, усталостной прочности и т.д.

Нет рекомендаций по проектированию нежестких дорожных одежд с использованием современных геосинтетических и композиционных материалов, устройству дренажей для отвода воды из основания.

2.10. Пункты 8.29-8.33 свода правил, содержащие требования к проектированию нежестких дорожных одежд полностью переписаны из СНиП 2.05.02-85* “Автомобильные дороги» (таблица 5) и не соответствуют современному техническому уровню. Отсутствуют нормы проектирования прослоек дренирующих и армирующих прослоек из геосинтетических материалов, георешеток, геокомполитов, геоболочек. Требования к расчетам нежестких дорожных одежд (пункт 8.30) ориентированы на методы полувековой давности.

2.11. Пункты 8.34- 8.40 подраздела свода правил “Дополнительные слои для укрепленных полос, обочин и разделительных полос” на 70 % повторяют нормы СНиП 2.05.02-85* “Автомобильные дороги” (Таблица 5) и не соответствуют современному техническому уровню.

2.12. В своде правил не предусмотрено применение в дополнительных слоях современных материалов, в том числе георешеток, геокомпозитов, геооболочек.

Отсутствуют требования к материалам морозозащитных слоев, коэффициенту фильтрации материала дренирующего слоя, устройству продольных трубчатых и геосинтетических дрен, продольного дренажа, капилляропрерывающих прослоек, устройству защитных (технологических) слоёв, препятствующих взаимопрониканию материалов смежных слоев.

В своде правил полностью отсутствуют нормы проектирования дорожных покрытий переходного типа. Не приведены особые требования к материалам цементобетонных покрытий.

2.13. Как следует из приведенных ниже замечаний раздел 8 свода правил СП 34.13330.2012 не соответствует основным принципам стандартизации, установленным ГОСТ Р 1.0-2004 «Стандартизация в Российской Федерации» (пункт 4.1) в части касающейся:

- установлении требований в стандартах, соответствующих современным достижениям науки, техники и технологий с учетом имеющихся ограничений по их реализации;
- установлении требований в стандартах, обеспечивающих возможность объективного контроля их выполнения;
- четкости и ясности изложения стандартов, с тем чтобы обеспечить однозначность понимания их требований.

Принятие таких требований в качестве обязательных станет препятствием к внедрению современных методов проектирования расчетов дорожных одежд основанных на методах классической механики и теории пластичности.

Как показывает практика, применение устаревших методов неизбежно приведет к сокращению сроков службы дорожных одежд и дополнительным расходам бюджетов. Отсутствие четкости и ясности изложения создает благоприятную почву для развития коррупции в органах экспертизы.

Кроме этого следует отметить, что для того чтобы выполнить расчет прочности дорожной одежды по методам теории упругости или теории пластичности нужно иметь, как минимум, следующие данные:

- осевую нагрузку или нагрузку на тележку

- параметры колеса расчетного автомобиля
- интенсивность движения и расчетный срок службы покрытия
- модуль деформации дорожной одежды

Из перечисленных выше данных в своде правил не нормируется ни одно.

Модуль упругости или метод его определения в своде правил не указан, расчетный срок службы не установлен.

Учитывая вышеизложенное, раздел 8 следует из перечня исключить!

3. По пункту 27 Перечня. Свод правил СП 35.13330.2011 «СНиП 2.05.03 - 84* «Мосты и трубы».

3.1. 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, не обосновано и не соответствует мировой практике. Нагрузки на сети местных дорог существенно меньше, чем на автомагистралях. Это, как это уже указывалось выше, приведет к необоснованным дополнительным расходам бюджетов.

Пункт 6.23 свода правил СП 35.13330.2011 вводит к транспортным нагрузкам на мосты коэффициенты надежности по нагрузке f к временным нагрузкам и воздействиям согласно таблице 6.10 увеличивает нагрузку по сравнению с нагрузками, установленными ГОСТ Р 52748—2007. Причем, максимальный коэффициент - 1,3 принят для малых пролетов, минимальный - 1,1 для больших. Какого-либо обоснования такого увеличения нагрузок разработчик не смог представить.

Такое предложение лишено всякой логики. 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 колоннами тяжелых грузовиков.

В этом случае, введение повышающих коэффициентов надежности по нагрузке для мостов с малыми пролетами, сделает 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. Для больших пролетов следует считать оправданным, однако он не решит полностью проблему надежности.

3.3. 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 колесами 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 № 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 возможность заказчику самостоятельно определять, в соответствии с каким из указанных требований, будет осуществляться проектирование автодорожных мостовых сооружений.

3.4. В своем письме от 21.02.2014 № 1039-ОГ/08 в адрес дорожных научных и общественных организаций Минстрой России советует нам обратиться в прокуратуру или в суд. Даю слово, что при первой же аварии моста, (а наибольший риск может быть при его приемочных испытаниях) я с коллегами выполню Вашу рекомендацию!

4. По пункту 38 Перечня. Свод правил СП 46.13330.2012 «СНиП 3.06.04 -91 «Мосты и трубы».

4.1. Область применения свода правил СП 46.13330.2012 «Мосты и трубы. Актуализированная редакция СНиП 3.06.04-91» ограничена правилами производства и приемки работ по сооружению новых и реконструкции постоянных мостовых сооружений и труб» и содержит только методы или способы контроля.

4.2 Текст правил не соответствует нормам Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ и Федерального закона от 30 декабря 2009 года N 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»,

4.3. В своде правил отсутствуют понятия «строительный контроль», «государственный строительный надзор», «выдача разрешения на ввод объекта в эксплуатацию» и регламентации связанных с ними процедур, установленных Градостроительным кодексом.

4.4 Согласно части 1 статьи 38 Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», при строительстве должна проводиться оценка в процессе строительства и при его окончании. При этом используются различные формы и схемы оценки соответствия.

Однако свод правил СП 46.13330.2012 «СНиП 3.06.04 -91 «Мосты и трубы» не содержит форм и схем оценки соответствия, что является нарушением требований Главы 4. Федерального закона «О техническом регулировании» от 27.12.2002 N 184-ФЗ и главы 6 Федерального закона от 30 декабря 2009 года N 384-ФЗ (ред. от 02.07.2013) «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

4.4. В тексте свода правил отсутствуют не только процедуры, но и базовые понятия такие как «добровольное подтверждение соответствия», «обязательное подтверждение соответствия», «декларации о соответствии», «обязательной сертификации» и т.д.

4.5. При отсутствии форм и схем оценки соответствия практическое использование свода правил СП 46.13330.2012 «Мосты и трубы» не возможно. При этом необходимо иметь в виду, что отсутствие требований к процедурам оценки соответствия нанесет существенный ущерб отечественному производителю, закрыв ему доступ на внешний рынок, причем не только Европейский, но даже и на рынок государств таможенного союза.

Согласно соглашению “О единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации” (Статья 7) продукция, в отношении которой принят технический регламент Таможенного союза, выпускается в обращение на таможенной территории Таможенного союза при условии, что она прошла необходимые процедуры оценки (подтверждения) соответствия.

4.6 Поэтому пункт 38 должен быть исключен из Перечня.

5. По пункту 39 Перечня. Свод правил. СП 47.13330.2012 «СНиП 11-02-96 «Инженерные изыскания для строительства. Основные положения».

5.1. Основной объем обязательных требований свода правил сосредоточен на требованиях к заданиям на производство изысканий, программам изысканий и содержанию отчетов по изысканиям. Такой подход не соответствует основным принципам стандартизации и законодательству о техническом регулировании.

Согласно части 2 статьи 6 Федерального закона от 30.12.2009 N 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» в перечень национальных стандартов и сводов правил, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований технического регламента, могут включаться национальные стандарты и своды правил (части таких стандартов и сводов правил), содержащие минимально необходимые требования для обеспечения безопасности зданий и сооружений.

Однако требования к заданиям и программам изысканий никаким образом не связаны с вопросами безопасности зданий и сооружений. Это в полной мере относится и к содержанию отчетов. Процесс изысканий, так же как условия строительства, категории сугубо индивидуальные и попытка навязать им общие шаблоны будет крайне вредной, так как может приводить к существенным упущениям, и кроме этого наличие таких требований может существенно усложнить взаимоотношения с органами экспертизы.

Поэтому из Перечня следует исключить пункты 6.2.5; 6.3.2; 6.2.5; 6.3.23; 6.4.2; 8.2.2; 8.3.2; 8.4.2 устанавливающие требования к заданиям на

производство изысканий, пунктов 5.1.1.6; 6.2.6; 6.3.3; 6.4.3; 8.2.3; 8.3.3; 8.4.3 содержащие требования к программе изысканий и пунктов 5.1.4.4; 6.2.3; 6.2.3; 6.7.1; 6.7.3; 6.7.3.1; 6.7.4; 6.7.5; 7.6.1; 7.6.2; 7.6.4; 8.5.1; 8.5.2; 8.5.3; 8.5.4 регламентирующие состав и содержание отчетов по изысканиям.

5.2. По пункту 4.4. Нельзя согласиться с требованием пункта 4.4, согласно которому, «в задании не допускается устанавливать состав и объем работ, методику и технологию их выполнения, за исключением заданий на отдельные виды работ для субподрядных организаций исполнителя». Такое требование будет приводить к парадоксальным результатам. Например, заказчик, имея у себя геодезическую съемку или какой-нибудь другой материал, не сможет влиять на ненужное выполнение (дублирование) этой работы, что приведет к необоснованным расходам бюджета.

Пункт 4.4 следует исключить из Перечня.

5.3. По пункту 4.20. Для автомобильных дорог застройщик не способен выполнить оценку соответствия инженерных изысканий на предмет их достаточности и достоверности в соответствии с требованиями пунктов 4.2 - 4.6. Эту работу может выполнить только проектировщик.

Пункт 4.20 следует исключить из Перечня.

5.4. В своде правил не нашла отражение очень важная особенность изысканий для автомобильных дорог. Эта особенность отражена в пункте 1.2 ведомственного нормативного документа ВСН 208-89 «Инженерно-геодезические изыскания железных и автомобильных дорог», где указано, что «особенностью инженерных, в том числе инженерно-геодезических, изысканий для проектирования железных и автомобильных дорог является то, что процесс изысканий и проектирования не разрывен».

Многолетний опыт показал, что только при совмещении этих двух процессов и работы изыскателя в тесном контакте с проектировщиком, можно запроектировать экономичные и безопасные автомобильные дороги и сооружения на них. Этот вопрос следует отразить в примечании к пункту 39 Перечня.

5.5. По пункту 6.3.26. Понятие «типовое проектирование» для автомобильных дорог не применимо. Любая дорога является индивидуальным сооружением.

Поэтому пункт 6.3.26 следует исключить из Перечня.

6. По пункту 42 Перечня. Свод правил СП 52.13330.2011 «СНиП 23-05-95* «Естественное и искусственное освещение».

Пункт 42 Перечня следует дополнить пунктами 7.35 - 7.80 свода правил СП 52.13330.2011 «Естественное и искусственное освещение», устанавливающими требования к освещению улиц, дорог и туннелей.

7. По пункту 53. СП 78.13330.2012 «СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги».

7.1. Текст свода правил не соответствует нормам статьи 38 Федерального закона от 30.12.2009 N 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», т.к. не устанавливает требования к оценке соответствия автомобильной дороги в процессе строительства и сдачи её в эксплуатацию.

Предусмотренная указанным сводом правил, организация производства и приемки работ по строительству автомобильной дороги не соответствует положениям статей 52, 53, 54 и 55 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ.

7.2. Идеология, заложенная в этом документе, основывается на нормативно - правовой базе прошлого столетия, и не соответствует законодательству о техническом регулировании, в соответствии с которым, должна производиться «оценка соответствия» требованиям технического регламента, а не «контроль качества работ», как установлено в своде правил СП 78.13330.2012, что в принципе неверно, поскольку эти два понятия имеют различное значение.

Оценка качества работ введена около 50 лет назад, применялась в СССР и строилась на основе проверки соответствия выполненных работ установленным допускам, без регламентации способов проведения этих процедур и используемых при этом методов. Показатель оценки качества, учитывалась при подведении итогов соцсоревнования и определении размера премии за ввод!

7.3. В настоящее время понятие «контроль качества работ» не существует. Федеральным законом «О техническом регулировании» от 27.12.2002 N 184-ФЗ, Федеральным законом от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» и Градостроительным кодексом Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ установлено понятие «подтверждение соответствия». Причем между этими двумя понятиями существует принципиальная разница.

7.4. Приведенное в своде правил обязательное Приложение А «Оценка качества строительно-монтажных работ при строительстве автомобильных дорог» не может быть использовано для практических целей, т.к. не регламентирует методы измерений и испытаний и не содержит форм и схем оценки соответствия, как это установлено федеральным законом «О техническом регулировании».

7.5. Учитывая изложенное, практическое использование свода правил СП 78.13330.2012 в рамках действующего законодательства не представляется возможным. Отсутствие требований к формам и схемам оценки соответствия не соответствует законодательству Российской Федерации, в том числе соглашениям принятым государствами Таможенного союза.

Поэтому пункт 53 СП 78.13330.2012 «СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги» следует из Перечня исключить.

8 . По пункту 54 Перечня. Свод правил СП 79.13330.2012 «СНиП 3.06.07 - 86 «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний»

8.1. При рассмотрении текста проекта свода правил СП 79.13330.2012 «Мосты и трубы. Методы обследований и испытаний» установлено, что этот нормативный акт полностью повторяет текст СНиП 3.06.07-86 «Мосты и трубы», за исключением четырех пунктов 5.5, 6.1, 6.7 и 6.21 ” (см. таблицу).

Таблица. Номера пунктов и разделов свода правил СП 79.13330.2012 Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний полностью

**переписанные из СНиП 3.06.07-86 Мосты и трубы. Правила обследований
и испытаний**

№ пункта СП 79.13330.2012	№ соответствующего ему пункту СНиП 3.06.07-86	№ пункта СП 79.13330.2012	№ соответствующего ему пункту СНиП 3.06.07-86
4 Основные положения		Статические испытания	
4.1	1.4.	6.8	3.9
4.2	1.9.	6.9	3.7
4.3	1.10.	6.10	3.8
4.5	1.5.	6.11	3.10
4.6	1.8.	6.12	3.12
4.7	1.6	6.13	3.13
4.5	1.7	6.14	3.14
4.6	1.8.	Динамические испытания	
4.8	1.7	6.15	3.17
4.7	1.6	6.16	3.18
4.9	1.11	6.17	3.19
4.10	1.12	6.18	3.20
4.11	1.13	6.19	3.21
5 Обследование мостов и труб		6.20	3.22
5.1	2.1	6.22	3.24
5.3	2.2	6.23	3.25
5.4	2.3	7 Оценка сооружений	
5.4	2.4	7.1	4.1
5.5	2.4	7.2	4.2
5.7	2.7	7.3	4.4-4.3
5.8	2.8	7.4	
5.9	2.9	7.5	4.5
5.10	2.10	Правила охраны труда	
5.11	2.11	9.1-9.27	1.27
5.12	2.12	Приложение А	
5.13	2.13	А.1-А.21	1-27
5.14	2.14	А.22-А.27	22-27
5.15	2.15	А.28-А.29	28-29
5.16	2.16	А.30-А.34	30-34
5.14	2.14	А.35-А.41	35-41
5.15	2.15	А.42-А.43	42-43
5.16	2.16	А.44-А.51	44-51
5.17	2.18	Приложение Б	
5.18	2.19	Б.1-Б.6	1-6
6.Испытания и обкатка мостов		Б.7-Б.16	7-16
6.2	3.1	Б.17-Б.18	17-18
6.3	3.3	Б.19-Б.21	19-21
6.4	3.4		
6.5	3.5		
6.6	3.6		

8.2. Свод правил СП 79.13330.2012 или как следует из приведенной выше таблицы СНиП 3.06.07-86 отражает технический уровень середины 80-х годов и не учитывает кардинальные изменения, произошедшие за эти годы в области диагностики и обследования мостов связанные с внедрением в Российской

Федерации автоматизированного банка данных технического состояния мостов и адаптированной к этому банку данных системы обследования и диагностики.

8.3. С развитием отечественной системы диагностики мостов СНиП 3.06.07-86 утратил свою актуальность, поскольку обследование и диагностика мостов начали производиться в соответствии с ведомственными документами Росавтодора.

В настоящее время Федеральное дорожное агентство при проведении диагностики мостов руководствуется отраслевым дорожным методическим документом «Методические рекомендации по организации обследования и испытания мостовых сооружений на автомобильных дорогах ОДМ 218.4.001-2008».

8.4. Учитывая изложенное, пункт 54 следует из Перечня исключить.

Президент
Ассоциации дорожных
проектно-изыскательских
организаций «РОДОС»



О. Скворцов