



Руководителю Федерального дорожного агентства
Старовойту Р.В.

Исх. ОС-92 от 08.12 2015 г

Уважаемый Роман Владимирович!

Довожу до Вашего сведения, что автодорожный мост на проектируемом транспортном переходе через Керченский пролив запроектирован на транспортные нагрузки, меньшие, чем установлены действующими нормами. Расчетные усилия в конструкциях моста определялись по не действующему в настоящее время ГОСТ 52748-2007 "Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения", в результате чего, расчетные усилия для центрального пролета моста длиной 227 метров, оказались существенно меньше усилий, которые реально могут возникнуть в сооружении при загрузении его современными тяжелыми грузовиками, в условия стеснённого потока (затора).

Еще в 2011 году, в исследованиях, выполненных МАДИ заказу Росавтодора (Госконтракт Росавтодора УД 47/245 от 28 октября 2010г) было установлено, "что нагрузка Н-14 по ГОСТ 52748-2007, на которую запроектирован этот мост, избыточна для пролетов до 32 м и недостаточна для пропуска перспективных транспортных средств, при пролетах более 42 м".

В результате чего расчетные усилия в конструкциях моста для центрального пролета длиной 227 метров, оказались существенно меньше усилий, которые могут возникнуть в сооружении при загрузении его современными тяжелыми грузовиками, в условия стеснённого потока (затора).

Авторы ГОСТ 52748-2007 не признавая своих ошибок, тем не менее не оставили без внимания результаты указанные выше исследований. В нормах, принятых позже в 2011 году (свод правил СП 35.13330.2011) и в принятом в 2014 межгосударственном стандарте ГОСТ 32960 -2014 "Нормативные нагрузки расчетные схемы нагружения",

году и введенным в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 7 апреля 2015 г. к» 227-ст с 1 июля 2015 г., транспортные нагрузки на мосты дважды увеличивались. Причем это происходило за счет увеличения с 1,2 до 1,5 коэффициента надежности по нагрузке для тележки, модели нагрузки Н-14! Эти вопросы нашли отражение в моем заключении по проекту моста для секции НТС Росавтодора.

В ответ на мои замечания, сделанные по результатам рассмотрения проекта моста на секции Научно-технического совета Федерального дорожного агентства проектировщик - институт Гипростроймост (Санкт-Петербург), сообщил что “ при разработке проектной документации проектировщик должен использовать в первую очередь задание на проектирование в котором заказчик указывает все основные параметры проектируемого объекта” При этом проектная организация - утверждает, что “государственные стандарты (ГОСТ) являются документами, исполнение которых в Российской Федерации является обязательным, невзирая на пункты сводов правил (СП), которые действительно могут быть не обязательны к применению”, если не входят в перечень утверждаемый Правительством!?

Такой ответ проектной организации, взявшейся за проектирование такого сложного и уникального моста? вызывает недоумение и свидетельствует о том, что авторы проекта просто не знают порядок применения норм, который, установлен Федеральным законом “О техническом регулировании”. В соответствии с этим законом, обязательные для применения нормы устанавливаются утвержденным Правительством Российской Федерации перечнем национальных стандартов и сводов правил, в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений" (постановление Правительства от 26 декабря 2014 года N 1521).

В этом перечне утвержденном Правительством , как в предыдущей, и так последней редакции, ГОСТ Р 52748-2007, который проектировщик считает обязательным, в перечне обязательных для применения нормативных документов отсутствует!

Проектная организация делая подобное заявление, не учитывает кроме этого положения гражданского законодательства (статья 754 Гражданского Кодекса РФ) согласно которому “ подрядчик несет ответственность перед заказчиком за допущенные

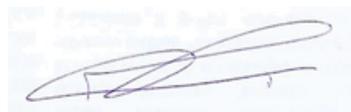
отступления от требований, предусмотренных в обязательных для сторон строительных нормах и правилах”. Такими обязательными нормами в настоящее время является в ГОСТ 32960 -2014 “Нормативные нагрузки расчетные схемы нагружения”. Выполнение расчетов конструкций моста на меньшие нагрузки, по сравнению с нагрузками установленными действующими нормами могут иметь трагические последствия не гарантирует надежность моста за период срока его службы, который для таких сооружений должен составлять не менее 100 лет. Это является грубой ошибкой проектировщика.

В создавшейся ситуации прошу Вас уважаемый Роман Владимирович обязать заказчика и проектировщика -институт Гипростроймост, привести проект моста в соответствии с действующими нормами, в части касающейся расчетных транспортных нагрузок.

Кроме этого, учитывая выявленные недостаточные знания проектировщиком порядка применения норм, и несовершенство действующего ГОСТ 32960 -2014 “Нормативные нагрузки расчетные схемы нагружения” прошу поручить провести независимую экспертизу проекта моста, рассмотрев возможность пропуска по нему современных колон тяжелых транспортных нагрузок, а также с участием Минобороны России рассмотреть возможность пропуска по мосту колон тяжелой военной техники.

С уважением,

Президент Ассоциации «РОДОС» О.В.



Скворцов