

РОДОС Ассоциация дорожных проектно-изыскательских организаций



109428, г. Москва, Рязанский пр-кт, 24, к. 2 ИНН 7712040045, р/с
40703810100040000085, т ел (495)580-93-35 к/с 3010181060000000685 в КБ
“СДМ-Банк”(ОАО) г. Москва E-mail: rum.rodos@bk.ru БИК 044583685, ОКОНХ
66000, ОКПО 40336081

И.о. директора Департамента
государственной политики в области
дорожного хозяйства Соболеву С.А.

На Ваш № 02-01/08-993ис от 14.04.2014г.

ОС-22 от 28.04.2014г.

Уважаемый Сергей Агеевич!

Ассоциация дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС» рассмотрев по Вашей просьбе проект распоряжения Правительства Российской Федерации «О перечне национальных стандартов и сводов правил (частей таких 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) сообщает следующие.

1. Включенные в перечень своды правил СП 34.13330.2012 «СНиП 2,05.02-85* «Автомобильные дороги», СП 78.13330.2012 «СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги», СП 46.13330.2012 «СНиП 3.06.04 -91 «Мосты и трубы», СП 79.13330.2012 «СНиП 3.06.07 - 86 «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний» практически полностью повторяют нормы 80-х годов и не соответствуют отдельным положениям закона “О техническом регулировании” и включение их в перечень обязательных нормативных

документов отбросит технический уровень отечественного дорожного хозяйства на 30 лет назад.

2. Все указанные выше нормативные документы разработаны и рассматривались с нарушением процедур установленных действующим законодательством и были утверждены Минрегионразвития при наличии принципиальных замечаний Минтранса России, Росавтодора, Ассоциации РОДОС, Московского автомобильно-дорожного института, ведущего отраслевого дорожного института ФГУ РОСДОРНИИ и целого ряда других научных и проектных организаций.

3. По п. 26. СП 34.13330.2012 « СНиП 2,05.02-85* «Автомобильные дороги».

3.1. Проведенный анализ разделов 5 и 6 свода правил СП 34.13330.2012 (основные технические нормы и пересечения и примыкания) показал, что из 321 значений нормируемых показателей в этих двух разделах - 313 заимствованы из норм 30-40 летней давности, в том числе 160 из СНиП 2.05.02-85* 1985 года и 153 из СНиП II-Д.5-72 - 1972 года (Приложение 2). Свода правил СП 34.13330.2012 основываются на концепции расчетной скорости, предложенной американцем Барнеттом ещё в 1936 году, которая в настоящее время запрещена международными нормами.

3.2. По 36 позициям нормы свода правил не соответствует требованиям международных норм - Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА), по 6 позициям Венской Конвенции о дорожном движении. В своде правил не нашли отражения обязательные требования, изложенные в пунктах 11.2 в), 11.2 д) , 11.2 е) , 11.2 з) , 11.5 д), 11.6, 11.20, 11.22 статьи 3 этого технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011 “Безопасность автомобильных дорог” утвержденного решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011г. № 827, который через год вступит в силу.

Использованные в тексте свода правил термины и определения, не соответствуют терминологии, приведенной в статье 2 технического

регламента Таможенного союза и Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации» (категория дороги, реконструкция дороги и т.д.).

3.3. Учитывая, что частью 4 статьи 4 Федерального закона "О техническом регулировании" от 27.12.2002 N 184-ФЗ установлено, что "если международным договором Российской Федерации в сфере технического регулирования, установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Федеральным законом, применяются правила международного договора", поэтому включение в перечень разделов 4- 6 свода СП 78.13330.2012 «СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги» усугубит и без того запутанную систему норм проектирования дорог и создаст массу правовых коллизий и благоприятную почву для развития коррупции.

3.5 Особо следует остановиться на пункте 5.2 раздела 5 свода правил, в котором предлагается без какого - либо обоснования установлена нормативная осевая нагрузка 13 тонн, для международных автомагистралей, предназначенных для следования тяжеловесных транспортных средств, осуществляющих международные перевозки, а на всех остальных дорогах независимо от их административного и функционального значения 11, 5 тонн, что существенно превышает осевые нагрузки, установленные в Европейских странах.

Пункт 26. СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» следует из перечня исключить.

4. По п. 27. СП 35.13330.2011 «СНиП 2.05.03 - 84* «Мосты и трубы».

4.1 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.

Эта норма соответствует пункту 4.5 ГОСТ Р 52748—2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения».

Однако пункт 6.23 СП 35.13330.2011 вводит дополнительно коэффициенты надежности по нагрузке f_k к временным нагрузкам, таблице 6.10 увеличивает нагрузку по сравнению с нагрузками, установленными ГОСТ Р 52748—2007. Какого либо обоснования такого увеличения нагрузок разработчик не смог представить.

4.2 Применение класса нагрузки K равного - 14 для всех мостов и труб, не обосновано, и не соответствует мировой практике. Нагрузки на сети местных дорог должны быть существенно меньше, чем на автомагистралях.

Исследованиями, выполненными МАДИ, установлено, что временные вертикальные нагрузки установленные СП 35.13330. 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 больших пролетов следует считать оправданным, однако 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.

4.3 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 возможность заказчику самостоятельно устанавливать нагрузки для мостов больших пролетов с разработкой СТУ.

5. По пункту 38 СП 46.13330.2012 «СНиП 3.06.04 -91 «Мосты и трубы».

5.1 Согласно части 1 статьи 38 Федерального закона от 30 декабря 2009 года N 384-ФЗ (ред. от 02.07.2013) «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», удостоверения соответствия характеристик здания или сооружения техническому регламенту осуществляется путем оценки соответствия здания или сооружения 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 нарушает требования 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».

5.2.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.

5.3Текст свода правил не соответствует Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ т. к. не содержит понятий «строительный контроль», «государственный строительный надзор», «выдача разрешения на ввод объекта в эксплуатацию».

5.4При 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.

5.5Согласно 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.

Поэтому пункт 38 должен быть исключен из Перечня.

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

6.1 Свод правил не соответствует нормам статьи 38 технического регламента о безопасности зданий и сооружений т.к. не устанавливает требования к оценке соответствия автомобильной дороги в процессе строительства и сдачи её в эксплуатацию.

6.2 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.

6.3 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 Градостроительном кодексе Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ установлено понятие «подтверждение соответствия». Причем между этими двумя понятиями существует принципиальная разница.

6.4 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».

6.5 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 соглашения принятыми 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. СП 79.13330.2012 «СНиП 3.06.07 - 86 «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний»

Свода правил СП 79.13330.2012 «Мосты и трубы. “Методы обследований и испытаний” полностью за исключением четырех пунктов 5.5, 6.1, 6.7 и 6.21 ” полностью повторяет СНиП 3.06.07 - 86 «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний» тридцатилетней давности, отражают 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 мостов.

Учитывая изложенное, пункт 54 следует исключить из Перечня.

9. Перечень следует дополнить следующими стандартами:

-ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;

- ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог;
- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» Разделы 4.4, 4.5, 4.6.2, 5.2, 5.3, 5.4;

- ГОСТ Р 52044-2003 «Наружная реклама на автомобильных дорогах и территориях городских и сельских поселений. Общие требования к средствам наружной рекламы. Правила размещения». Разделы 4-7;

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Разделы 4-8;

- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения». Разделы 4, 6, 7;

- ГОСТ Р 52606-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Классификация дорожных ограждений». Раздел 4;

- ГОСТ Р 50971-2011 Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила применения раздел 7;

- ГОСТ Р 51256-2011 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная.

ГОСТ Р 52748—2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения».

10. По пояснительной записке к проекту актуализированного Перечня национальных стандартов и сводов правил.

10.1 Нельзя согласиться с исключением из перечня ГОСТ Р 52748 - 2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения», поскольку, по мнению авторов проекта документа, его основные положения изложены в действующих 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».

Однако это не так. Авторы Перечня, по всей видимости, не анализировали содержание этих документов.

Согласно п.4.4 ГОСТ Р 52748–2007 4 Класс нагрузки К для нормативной нагрузки АК следует принимать равным для:

- автомобильных дорог категорий IA, IB, IB, II — 11,5;
- автомобильных дорог категорий III и IV— 10;
- автомобильных дорог категории V — 6;

Согласно 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» п.5.2.нормативная осевая нагрузка принимается в зависимости от капитальности дорожной одежды:

- при капитальной дорожной одежде-115 кН;
- при облегченном и переходном типах дорожной одежды-100 кН;
- для маршрутов (дорог), предназначенных для следования

тяжеловесных транспортных средств, осуществляющих международные перевозки -130 кН.

Нагрузки на мосты в СП 35.13330.2011 «СНиП 2.05.03 - 84* «Мосты и трубы» также существенно больше по сравнению с нагрузками, установленными ГОСТ Р 52748-2007, причем обоснование этого увеличения разработчиком не представлены.

По экспертной оценке это потребует не обоснованного увеличения расходов бюджета ежегодно на сумму около 100 млрд. рублей и потребует корректировки программных документов принятых Правительством Российской Федерации, включая Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2015)», «Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года» и потребует увеличение расходов бюджета.

По мнению Ассоциации «РОДОС»ГОСТ Р 52748-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные

схемы нагружения и габариты приближения» должен быть оставлен в Перечне. Более детальное обоснование приводится ниже.

10.2 Вывод сделанный в пояснительной записке касающийся, того что данного распоряжения Правительства Российской Федерации не потребует дополнительных расходов федерального бюджета Российской Федерации не соответствует действительности.

Повышение без надлежащего обоснования осевых для расчета дорог предусмотренные СП 34.13330.2012 «СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» для международных автомагистралей до 13 тонн (в Европе 11,5) и остальных дорог до 11,5 тонн, и введение в п. 6 .23 СП 35.13330.2011 коэффициенты надежности по нагрузке f к временным нагрузкам (таблице б.10) без какого-либо обоснования увеличивает транспортную нагрузку на мосты по сравнению с нагрузками, установленными ГОСТ Р 52748—2007 в среднем в 1.1-1.2 раза. По экспертной оценке это потребует ежегодно дополнительных расходов бюджетов сумме около 70 млрд. рублей.

Завышенных значений расчетных скоростей дорог высших категорий (150 км/ час), при максимально допустимой правилами движения 110 км/час, а так же завышенных требованиями к автомобильным дорогам с низкой интенсивностью движения, дополнительные расходы ежегодные расходы бюджета возрастут по экспертной оценке на сумму более 30 млрд. рублей.

По данным Международного симпозиума по геометрическому проектированию (Бостон 1996 г.) каждое третье дорожно-транспортное происшествие (ДТП) связано с конструкцией дорог построенных по нормам проектирования 80-х годов. При ежегодных потерях от ДТП у нас в стране около 2 трлн. рублей ущерб, приходящийся на долю устаревших норм свода правил СП 34.13330.2012 будет составлять около 600 млрд. рублей, кроме этого сведение этих норм будет стоить жизни нескольким тысячам наших соотечественников.

Поэтому проект постановления Правительства Российской Федерации следует согласовать с Минфином России и органами власти субъектов Российской Федерации.

10.3 Принятие перечня в представленном виде потребует корректировку утвержденной Правительством Российской Федерации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, в части касающейся нагрузок на дороги и создаст условия не позволяющие выполнить поручение Президента Российской Федерации в части касающейся удвоения объемов строительства дорог в связи с удорожанием дорожных работ.

Президент Ассоциации

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned over a light blue rectangular background.

О. Скворцов.