

ПЕРЕЧЕНЬ
проблем требующих решения в целях обеспечения качества подготовки
проектной документации и выполнения инженерных изысканий

Описание существующей проблемы	Предложения по их решению	Примечание
<p><u>ЗАО «Институт «Стройпроект»</u> Существует непонимание! Что является «уточнением проектной документации», «изменением проектной документации», «модификацией проектной документации». Представляется необходимым продолжать бороться с формулировками. Возможно правильной будет формулировка: "в заключении экспертизы по стадии проектная документация должны быть указаны основные параметры и сформулированы основные решения, изменение которых требует прохождения повторной экспертизы"</p>	<p>Предлагается в Градостроительном кодексе РФ дать точную формулировку термину «модификация проектной документации»</p>	<p>Направлены замечания в Минтранс России по проекту приказа Минстроя России о подготовке заключения по модификации проектной документации (письмо от 01.07.2014 № П283/01-12)</p>
<p><u>ОАО «Иркутскгипродорнии»</u> Федеральным законом от 04.03.2013 № 22-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» уточнены виды особо опасных, технически сложных объектов, определенные пунктом 11 части 1 статьи 48.1 Градкодекса, по которым ПД подлежит государственной экспертизе в ФАУ «Главгосэкспертиза России».</p> <p>Непосредственно деятельности института касаются выполнение в составе ПИР специальных инженерных изысканий для разведки грунтовых строительных материалов (ПГСМ) на месторождениях общераспространенных полезных ископаемых (ОПИ) и проектов горной разработки этих ПГСМ (проектов добычи ОПИ) открытым способом без применения и с применением взрывных работ, с целью обеспечения строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог, в том числе и федерального значения, необходимыми грунтовыми строительными материалами.</p> <p>В связи с уточненными видами опасных производственных объектов (ОПО), представленных в пункте 5 Приложения 1 ФЗ «О промышленной безопасности</p>	<p>Предлагается внести изменения в пункт 11 части 1 статьи 48.1 Градостроительного кодекса РФ, ПД которых подлежит государственной экспертизе (в увязке с пунктом 8 приложения 2 ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» и ст. 19 Закона «О недрах»), в части отнесения к опасным производственным объектам, подлежащим государственной экспертизе, следующие проекты:</p> <ul style="list-style-type: none"> • проект добычи ОПИ глубиной более 5м. открытым способом без применения взрывных работ; 	

<p>опасных производственных объектов», проекты добычи ОПИ открытым способом без применения взрывных работ не являются опасными производственными объектами и не подлежат государственной экспертизе, но при этом объекты добычи ОПИ открытым способом с применением взрывных работ не классифицируются по глубине разработки.</p> <p>Между тем, статьей 19 ФЗ «О недрах» установлено, что собственники и арендаторы земельных участков имеют право, по своему усмотрению, в их границах осуществлять без применения взрывных работ добычу ОПИ, не числящихся на государственном балансе, для своих нужд на глубину до пяти метров, в порядке, устанавливаемом соответствующими органами исполнительной власти субъектов РФ.</p> <p>Таким образом, глубина добычи ОПИ без применения взрывных работ законом «О недропользовании» ограничена, тогда как в уточненных видах особо опасных объектов, определенных п. 11 части 1 статьи 48.1 Кодекса, и п. 3 ст. 2 Федерального закона от 04.03.2013 № 22-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», ограничение глубины добычи ОПИ без применения взрывных работ не установлено.</p> <p>Ограничение глубины добычи ОПИ принципиально важно, так как от этого зависит необходимость оформления исходно-разрешительной документации для получения лицензии на недропользование, согласно порядкам, установленным соответствующими органами исполнительной власти субъектов РФ.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • проект добычи ОПИ глубиной до 5м открытым способом с применением взрывных работ; • проект добычи ОПИ глубиной более 5м открытым способом с применением взрывных работ 	
<p><u>ФКУ «Центравтомагистраль»</u> Необходимо усилить ответственность застройщика, администрации муниципальных образований и кадастровой палаты за формирование земельных участков и строительство в пределах утвержденных коридоров</p>	<p>Внести дополнения в Градостроительный кодекс РФ в части ответственности администраций</p>	
<p><u>ФКУ «Центравтомагистраль»</u> Необходимо разработать правовой документ, регламентирующий правила застройки с учетом схем долгосрочного планирования дорожной сети.</p>	<p>Внести в Градкодекс РФ раздел «Транспортное планирование»</p>	
<p><u>ОАО «Иркутскгипродорнии»</u> На стадии инженерных изысканий для обеспечения строительства автодороги проводятся: поиск временных площадок грунтово-строительных материалов (ПГСМ), оценка их соответствия и подсчет объемов с соблюдением СП 11-109-98 «Изыскания грунтовых строительных материалов», в котором в пункте 4.2 (в примечании) указано, что «...на изыскания ПГСМ не следует распространять установленные нормативными документами Минприроды требования, регламентирующие поиск, разведку, подсчет и утверждение запасов месторождений полезных ископаемых в органах ГКЗ и ТКЗ».</p>	<p>Предлагается внести дополнения в статью 10.1 ФЗ от 21.02.1992 № 2395-1 «О недрах» в части изменения следующих процедур:</p> <ul style="list-style-type: none"> • для претендентов, заключивших государственный или муниципальный контракт на 	

Как правило, ПГСМ размещаются на участках недр с наличием ОПИ и не стоящих на государственном балансе. Кроме того, согласно «Положению о порядке лицензирования пользования недрами (утв. постановлением Верховного Совета РФ от 15.07.1992 № 3314-1) получение лицензии на инженерно-геологические изыскания не требуется.

Следует отметить, что органы экспертизы, руководствуясь ст.19 ФЗ «О недрах», также не требуют представления лицензии на пользование недрами в составе результатов инженерно-строительных изысканий, но при этом, ссылаясь на часть IX ПП РФ от 11.02.2005 № 69 «О государственной экспертизе запасов полезных ископаемых» требуют представления протокола ТКЗ, подтверждающего государственную экспертизу запасов ОПИ, а для этого в комплекте документов необходима лицензия на пользование недрами, что вступает в противоречие со ст.19 ФЗ «О недрах».

Но согласно части 6 статьи 10.1 и части 2 статьи 13.1 ФЗ «О недрах» основанием возникновения права пользования участком недр является принятое субъектом РФ решение о предоставлении либо по результатам аукциона, либо на без конкурсной основе права на разведку и добычу ОПИ или на геологическое изучение, разведку и добычу ОПИ. Отсутствие конкретики привело к разному толкованию данных статей органами государственной власти субъектов РФ. Следует отметить, что как уже говорилось в пункте 4 настоящих предложений, данные правила не распространяются на ПГСМ глубиной до 5м и разрабатываемых без БВР.

В связи с этим при глубине ПГСМ более 5м или с применением БВР необходимо:

- получить, на стадии инженерных изысканий, согласно ст.29 ФЗ «О недрах» лицензию на недропользование для разработки ПГСМ с тем, чтобы пройти государственную экспертизу запасов ОПИ в территориальном надзорном органе, переработать отчет по результатам инженерных изысканий (оформленный в соответствии со СНиП 11-02-96) в «Отчет по геологоразведочным работам» (оформленный согласно приказу МПР РФ от 30.04.1998 № 123) и представить его на государственную экспертизу запасов;

- на стадии проектирования в составе ПД необходимо разработать проект разработки конкретного карьера как опасного производственного объекта и пройти согласно части 6 ст.48 Градостроительного кодекса государственную экспертизу;

- на стадии строительства подрядная организация, выигравшая конкурс на строительство дороги в соответствии с конкурсной документацией, в состав которой вошла ПД с проектом разработки конкретного карьера (ПГСМ), должна участвовать в территориальных торгах на разработку этого самого карьера, так как лицензия на разработку этого карьера выдается только по результатам аукциона.

С учетом вышеизложенного, проектная организация вынуждена предусматривать

строительство, ремонт и обслуживание автомобильных дорог, предоставление права пользования участками недр с целью поиска, разведки и добычи месторождений общераспространенных полезных ископаемых из предусмотренных проектом притрассовых карьеров исключительно для строительства, ремонта и обслуживания автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, т.е. без проведения конкурса (аукциона);

- для претендентов, заключивших государственный или муниципальный контракт на выполнение ПИР для строительства, ремонта и обслуживания автомобильных дорог, предоставление права пользования участками недр общераспространенных полезных ископаемых осуществляется без получения лицензии и утверждения запасов в ТКЗ.

<p>в проектах привозные грунтово-строительные материалы из действующих (коммерческих) карьеров, что ведет к значительному удорожанию строительства.</p>		
<p><u>ЗАО «Институт «Стройпроект»</u> Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» принят комиссией Таможенного союза 18.10.2011 № 827, утвержден Перечень межгосударственных стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается требование данного регламента. Федеральный закон «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» принят 30.12.2009 № 384-ФЗ. Распоряжением Правительства РФ от 21.06.2010 № 1047-р утвержден Перечень национальных стандартов и сводов правил, в результате которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение указанного ФЗ. Отсутствует взаимодействие этих двух регламентов. По прежнему предлагается исчерпывающий список документов, следование которому подтверждает соответствие Регламенту Надежность и безопасность сооружений. Это ставит непреодолимый барьер на пути внедрения инновационной продукции. Должен быть определен способ, которым инновационная продукция может быть включена в проект. Абсолютно ясно, что требования к новым материалам не могут быть заранее включены в перечень стандартов, подтверждающих.... Соответственно, путь применения инновационной продукции должен быть определен. Ничего не написано про экспертизу. Это, в особенности касается типовой проектной документации и документации повторного применения. Будет ли приниматься заключение российской независимой экспертизы в Казахстане и Белоруссии. То же и про госэкспертизу. По прежнему не ясна роль Регламента о безопасности автомобильных дорог и какие документы подтверждают соответствие ему. Необходимо гармонизировать и проблему "авторского надзора" в России - это теперь функция организации, разработавшей проектную документацию. По-моему в Казахстане и Белоруссии эта ошибка еще не сделана. Наверное, не поздно, вернуть проблему на место - выполнять авторский надзор силами разработчика "рабочей документации".</p>	<p>- обратиться в Минстрой России об актуализации положения об авторском надзоре.</p>	<p>Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» вступает в действие с 15 февраля 2015 года. В республиках Беларусь и Казахстан введена законом декларация соответствия проектной документации на строительство и строительных материалов, у нас пока нет.</p>
<p><u>ЗАО «Институт «Стройпроект»</u> 1. Утверждение постановления 87 о "проектной документации" создало коллизию, когда своды правил на все виды изысканий регламентируют требования к изысканиям стадии "проект" и к изысканиям стадии "рабочая документация". Однако, экспертиза, ссылаясь на то, что требования к изысканиям для стадии "проектная документация" не</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Внести изменения в постановление Правительства РФ от 16.02.2008 № 87 «О составе разделов проектной документации 	

прописаны (стадия "проект" - другое название), требует предоставления полного объема изыскания, как для стадии **"проект+ рабочая документация"**. В итоге, для больших мостов на стадии "проектная документация" мы вынуждены сначала делать изыскания под стадию проект (геология с шагом примерно 100-200м), а затем и изыскания под стадию " рабочая документация" - две скважины под каждую опору точно в месте их расположения. А какие-либо изменения местоположения опор при прохождении экспертизы (даже смещение на 3-5 метров) или в конце разработки "проектной документации" требуют дополнительной геологии. *Кстати, заказчики не хотят платить за эту геологию, ссылаясь на то, что делать ее надо на стадии "рабочая документация", а не на стадии "проектная документация"*.

2. С точки зрения разработчика Проекта Организации Строительства главной проблемой является отсутствие четкой формулировки понятий «объект капитального строительства» и «линейный объект». С момента выхода постановления Правительства РФ № 87 отнесение объекта к тому или иному типу является принципиальным, поскольку состав проектной документации различается очень сильно. Возьмем, например, какую-нибудь транспортную развязку в городе. По существующей схеме (линейный объект) в ПОСе надо указывать описание полосы отвода (для автомобильных дорог определение полосы отвода дает 257-ФЗ от 08.11.2007 года, но в городах с полосой отвода проблемы, в городах обычно говорится о «красных линиях», а это не совсем одно и то же), поэтому «характеристика земельного участка, предоставляемого для строительства» как у капитального объекта гораздо ценнее с точки зрения практической ценности.

Кроме того, в требованиях к ПОСу для объектов капитального строительства есть, например подпункты ж) и ф):

- ж) описание особенностей проведения работ в условиях стесненной городской застройки, в местах расположения подземных коммуникаций, линий электропередачи и связи - для объектов непромышленного назначения;

- ф) перечень мероприятий по организации мониторинга за состоянием зданий и сооружений, расположенных в непосредственной близости от строящегося объекта, земляные, строительные, монтажные и иные работы на котором могут повлиять на техническое состояние и надежность таких зданий и сооружений;

Аналогов этого пункта в 38 пункте (для линейных объектов) нет. Стало быть, их наличие в проектной документации является доброй волей проектировщика и органов Экспертизы, которая может убрать из проектной документации или не рассматривать в принципе эти разделы, поскольку в постановлении № 87 не указана необходимость их разработки, а потом вычеркнуть затраты на них из сметной документации, как не подтвержденные ПОСом.

и требованиях к их содержанию» в части разработки раздела «Эксплуатация и содержание автомобильных дорог», включив его в качестве полноправного раздела проектной документации. Это позволит не исключать затраты на разработку раздела из смет на проектно-изыскательские работы при прохождении экспертизы.

- В целях единообразия разрабатываемой документации утвердить Методику по расчету затрат на эксплуатацию и содержание автомобильных дорог, искусственных сооружений.

- Внести изменения в постановление правительства РФ № 87 в части разработки раздела «Определение экономической эффективности автомобильных дорог», включив его в качестве полноправного раздела проектной документации. Это позволит не исключать затраты на разработку раздела из смет на проектно-изыскательские работы при прохождении экспертизы.

Предложение: позволить Заказчику самому определять к какому типу объектов (капитального строительства или линейным) относится конкретный объект или его составная часть (например, мосты в составе федеральной дороги могут относиться к капитальным сооружениям, хотя сама дорога останется линейным объектом).

Кстати, требования к разделам 6 проектной документации для всех типов объектов фактически совпадают:

Раздел 6 "Проект организации работ по сносу (демонтажу) линейного объекта", включаемый в состав проектной документации при необходимости сноса (демонтажа) линейного объекта или части линейного объекта, должен содержать документы и сведения, указанные в пункте 24 настоящего Положения, и, кроме того, в текстовой части перечень проектных решений по устройству временных инженерных сетей на период строительства линейного объекта.

Однако само наличие этого раздела вызывает много вопросов. Судя по практически полному отсутствию замечаний к этому разделу проектной документации, возникает уверенность, что этот раздел никто в Экспертизе не смотрит. С точки зрения Разработчика раздела нас это устраивает, но тогда раздел может вообще ликвидировать или сделать частью Проекта организации строительства?

Опять же сам термин «снос (демонтаж) линейного объекта». Мы линейный объект (автомобильную дорогу) точно не сносим, да как-то не очень и демонтируем. Обычно в состав этого раздела входят капитальные здания и сооружения, которые надо «убрать» при сооружении автомобильной дороги, поэтому опять вопрос к терминологии: где тот линейный объект, который мы должны снести в этом разделе?

ОАО «Иркутскгипродорнии»

Постановление Правительства РФ № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» внесло определенный порядок в разработку проектной документации, но в то же время вызвало ряд вопросов. Основной из них состоит в том, что все линейные объекты (трубопроводы, ЛЭП, автомобильные дороги, железные дороги и т.д.) имеют одинаковые обобщенные состав и содержание разделов проектной документации. Данным постановлением установлены также единые требования к стадийности проектирования, это проектная документация (далее - ПД) и рабочая документация (далее - РД).

В соответствии со справочниками базовых цен на проектные работы в строительстве, соотношение стоимости ПД к РД составляет 40% к 60%. При отсутствии отраслевых эталонов содержания разделов ПД в угоду субъективному

По отраслевым направлениям предлагается на уровне Правительства РФ утвердить новые эталоны составов ПД и РД в развитие постановления Правительства РФ № 87, возможно через отраслевые планы НИОКР на конкурсной основе, учитывающие все последние изменения в законодательстве РФ (например, по аналогии с введенными письмом Росавтодора от 31.03.2004

<p>требованию органов экспертизы состав и содержание ПД с каждым проектом и для разных филиалов экспертизы меняются и увеличиваются за счет включения материалов РД, с целью более подробного обоснования проектных решений и их объемов. На сегодня ПД разрабатывается одновременно с РД (в фактической пропорции 70% к 30%), но в сроки и по стоимости работ ПИР для ПД.</p> <p>В сложившейся ситуации проектная организация вынуждена разрабатывать свои внутренние технологические документы, регламентирующие состав, содержание, методики, технологическую последовательность разработки проектной и рабочей документации. Но разобщенные требования экспертных органов сбивают технологический порядок, что в целом влияет на сроки и качество продукции</p>	<p>№ОС-28/1371-ис «Методическими рекомендациями по разработке проектной документации. Проект». Это способствовало бы стабилизации технологии проектирования и взаимопониманию заказчиков-проектировщиков-экспертизы</p>	
<p><u>ОАО «Иркутскгипродорнии»</u></p> <p>Большинство проектируемых объектов в Сибирском и Дальневосточном регионах располагаются (планируются к расположению) на землях лесного фонда.</p> <p>В соответствии с действующим лесным законодательством до начала изыскательских работ на землях лесного фонда необходимо пройти процедуру оформления документации, разрешающей выполнение этих работ, нормативные сроки которой составляют до 150 дней. Данная ситуация исключает выполнение условий государственного контракта в срок, что приводит к негативным последствиям в отношении проектной организации, как недобросовестного поставщика услуг. В тоже время выполнение изыскательских работ без данной документации приведет к привлечению к ответственности, как проектной организации, так и ее должностных лиц, к административной и уголовной ответственности, предусмотренной законодательством РФ.</p>	<p>Предлагается:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Внести изменения в постановление Правительства РФ от 24 февраля 2009 г. № 161, в части сокращения сроков административных процедур при выполнении работ в целях реализации государственных контрактов на ПИР; • Внести изменения в приказы Рослесхоза РФ от 13.04.2012 № 139, от 22.12.2011 № 545, в части сокращения сроков административных процедур при выполнении работ в целях реализации государственных контрактов на ПИР. В целом, это способствовало бы выполнению условий государственных контрактов в установленные сроки. 	
<p><u>ЗАО «Институт «Стройпроект»</u></p> <p>В Своде правил по изысканиям (СП 47.13330.2012 Инженерные изыскания для строительства. Основные положения. Актуализированная редакция СНиП 11-02-96) отсутствуют требования к стадии «проектная документация»</p>	<p>Внести предложения в Минстрой актуализировать существующую редакцию СП 47.13330.2012 «Инженерные изыскания для строительства. Основные</p>	

	положения». Актуализированная редакция СНиП 11-02-96.	
<p><u>ОАО «Иркутскгипродорнии»</u></p> <p>На сегодняшний день нормативными актами предусмотрена следующая процедура получения в пользование материалов и данных из картографо-геодезических фондов:</p> <p>а) в территориальном управлении Росреестра по субъекту РФ получается «Разрешение» на использование необходимых данных (Инструкция, утв. приказом Роскартографии от 05.08.2002 №114-пр.);</p> <p>б) на основании «Разрешения» с Росреестром (г. Москва) заключается лицензионный договор о предоставлении права использования результатов интеллектуальной деятельности в области геодезии и картографии (Правила, утв. Постановлением Правительства РФ от 03.08.2012 № 793);</p> <p>в) на основании заключенного договора Росреестр выдает запрашиваемую информацию на платной основе. Общий срок данной процедуры занимает порядка 6-7 месяцев. Данная ситуация также исключает выполнение условий государственного контракта в срок, что приводит к негативным последствиям в отношении проектной организации, как недобросовестного поставщика услуг.</p>	<p>Внести изменения в «Порядок», утвержденный приказом Минэкономразвития России от 02.11.201 № 706 в части делегирования полномочий по предоставлению в пользование материалов и данных из картографо-геодезических фондов территориальным органам Росреестра.</p> <p>В целом это способствовало бы выполнению условий государственных контрактов в установленные сроки.</p>	
<p><u>ЗАО «Институт «Стройпроект»</u></p> <p>Действующая методика проектирования дорожных одежд не точна (в части проверочных расчетов по критериям прочности дорожной одежды) и не адекватна (т. к. вообще не учитывает целый ряд очень важных и существенных факторов воздействия на дорожную одежду). В результате, по экспертной оценке суммарная ошибка, например, в определении проверочным расчетом напряжений в слоях асфальтобетона может достигать 200-250%! Т.е. проектировщики не могут видеть и не учитывать 2/3 разрушающих воздействий на асфальтобетон. После этого мы удивляемся, почему это у нас дороги служат в 2-3 раза меньше нормативного срока.</p> <p>Ошибка в расчетах асфальтобетонных слоев на прочность возникает по следующим причинам:</p> <p>- расчет ведется в линейной постановке, хотя асфальтобетон - материал с ярко выраженными нелинейными свойствами (его расчетные характеристики зависят от температуры, скорости нагружения и т. д.). Теоретический и экспериментальный материал по нелинейности а/б есть. Его надо только обобщить, проанализировать, и может быть провести дополнительные исследования.</p> <p>- в целях упрощения инженерной методики расчета используется приведение многослойного полупространства («дорожный пирог») к упрощенной расчетной двухслойной схеме. Надо переходить от инженерной методики (аналитические</p>	<p>Внести предложения в Минтранс России и Росавтодор о переработке Методических рекомендаций по проектированию жестких дорожных одежд (взамен ВСН 197-91) утв. распоряжением Минтранса РФ от 03.12.2003 № ОС-1066</p>	

решения для упрощенной расчетной схемы и номограммы на их основе) к более адекватному численному компьютерному моделированию методом конечных элементов.

- не учитываются температурные деформации, которые реально возникают в асфальтобетонных слоях при изменении температуры. А эти температурные напряжения соизмеримы по величине с напряжениями, возникающими при проезде по дороге тяжело груженого грузовика! И эти механические и температурные напряжения суммируются. Надо срочно вводить в методику расчета дорожных одежд расчетный блок для учета температурных напряжений. А это требует таких расчетных характеристик асфальтобетона как модуль деформации при различных температурах и коэффициент температурного расширения а/б. А в действующих стандартах эти показатели не предусмотрены.

- асфальтобетонные слои испытывают в течение срока своей службы миллионы циклов нагружения. И, соответственно, «устают». Кроме того, органическое вяжущее в асфальтобетоне быстро стареет. В результате реальные расчетные прочностные характеристики асфальтобетонов намного ниже, чем их справочные величины из действующих НТД. В действующих стандартах вопросы старения и усталости а/б не учитываются.

- в действующих стандартах и нормах не учитывается такое явление, как образование на а/б покрытиях колеи в результате зимнего износа а/б шипованными

шинами легковых автомобилей. На автомагистралях сегодня – это главная причина ремонтов дорожного покрытия. А большинство специалистов дорожников до сих пор уверены, что колея – это результат только летнего пластического деформирования а/б грузовиками. Соответственно нет стандартной методики лабораторного тестирования а/б на износ шипами и стандартного метода проверочного расчета по этому критерию при проектировании дорожных одежд. (в Стройпроекте с 2011 года все это есть, есть даже действующая лабораторная установка)

- Отсутствует стандартная методика проектирования дорожных а/б покрытий на мостах. Отмеченные выше воздействия на эти покрытия еще более жесткие, чем на земляном полотне. Есть и специфические факторы, которые действуют именно на мостах. Например взаимодействие а/б и гидроизоляции (надо учитывать сдвиг и отрыв в плоскости контакта а/б и гидроизоляции). Пока не будет методики проектирования мостовых а/б покрытий мы так и будем попадать «пальцем в небо» (потенциальные риски для института экономических санкций за возможные дефекты на а/б покрытиях дорог и мостов, по оценкам экспертов, достигают 30 млн. руб. в год)

ОАО «Иркутскгипродорнии»

Предлагается Росавтодору в целях

Продолжительность выполнения ПИР (в контрактах) в зоне Сибири и Дальнего Востока (в зоне с особо сложными природно-климатическими и грунтово-мерзлотными условиями) не соответствует действительной продолжительности выполнения ПИР согласно требованиям нормативных документов.

Так, для объектов, расположенных в зоне многолетней мерзлоты, необходимо выполнение в полном объеме с нормативными требованиями не только инженерно-геологических, но и мерзлотных исследований грунтов (мерзлотная съемка), так как согласно Федеральному закону «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» в расчетах должны применяться достоверные показатели физико-механических и теплофизических свойств исследуемых грунтов конкретного объекта.

В связи с этим (ВСН 84-89, СП 11-105-97, Часть IV, СНиП 2.02.04-88), для установления расчетных характеристик грунтов необходимо выполнить инженерно-геологическую и мерзлотную съемки на полосе обследования (не только на полосе трассы, но и на прилегающей к трассе полосе местности общей шириной до 500м), разработку горных выработок с интервалами их размещения по три-четыре на один поперечник (через 100-300м) при количестве поперечников не менее трех на 1 км трассы (через 300м.), и на основании исследований и разработанных проектных решений для этих участков представлять геокриологический прогноз проявления мерзлотных процессов. Таким образом, объем инженерно-геологических работ с мерзлотной съемкой увеличивается в три раза.

Как показал опыт работы, в стартовой цене и сроках контрактов на ПИР, выставляемых на торги, учитываются инженерно-геологические работы, но не учитываются мерзлотная съемка и дополнительные лабораторные исследования значительного количества проб с целью получения теплофизических свойств многолетнемерзлых грунтов. Между тем, Институт выполняет этот объем работ, так как государственная экспертиза не принимает результаты инженерных изысканий без мерзлотной съемки, результаты которой надо представлять в объеме нормативных требований.

Мерзлотная съемка должна выполняться в течение одного гидрологического года с целью выявления и исследования мерзлотных процессов и явлений (промерзание-оттаивание дорожных конструкций и их основания). В частности, при гидрологических работах на объектах, выполняемых по условиям контрактов в ограниченный по срокам осенний или зимний период, на участках с большим количеством проявлений наледей, фактическое полевое обследование выполняется в

исключения недостаточной проработки основных технических решений в части вынужденного по условиям контрактов несоблюдения проектной организацией требований нормативных документов актуализировать решения протокола Росавтодора от 05.08.2005. № СП-63 «Об основных направлениях по улучшению проектно-сметного дела в дорожном хозяйстве», согласно которому Росавтодор рекомендует своим уполномоченным органам управления для определения продолжительности проектных работ руководствоваться «Методическими рекомендациями по определению продолжительности выполнения комплекса проектно-изыскательских работ для строительства автомобильных дорог общего пользования», разработанными Ассоциацией «Дормост» (Санкт-Петербург) и ЗАО «Петербургдорсервис»

<p>два этапа: на первом этапе наледная опасность выявляется в поле по индикационным признакам (прямым и косвенным), представляющим собой комплекс характерных внешних черт ландшафта, на втором этапе – на этапе максимального роста наледи (конец весны), выполняется ее обмер. Между первым и вторым этапами срок изысканий более 3-х месяцев. Сроки исследования наледных процессов с целью выявления их максимального объема, как правило, не включены в сроки контрактов. И второй этап обследования наледей выполняется на этапе проектирования. Между тем, достоверный объем наледи влияет на соответствующую капитальность сооружения и предусматривает разработку противоналедных мероприятий, вплоть до переработки и пересогласования с заказчиком схем мостовых переходов, и других основных конструкций, первоначально согласованных на этапе согласования ОТРов, что смещает сроки выполнения этапов контракта, а в целом ведет к срыву сроков контракта.</p>		
<p><u>ОАО «Иркутскгипродорнии»</u></p> <p>Из-за глобального потепления климата вечная мерзлота начинает постепенно деградировать (оттаивать), что вызывает длящиеся уже десятилетиями неравномерные осадки авто- и железнодорожных насыпей, приводящих к ежегодным повреждениям и постоянным внеплановым ремонтам (на Транссибе, БАМе, Амуро-Якутской магистрали, Забайкальской и других железных дорогах, на «Амуре», «Лене», «Вилное», «Колыме», и др.). В связи с этим требуется разработка и применение специальных конструкций насыпей обеспечивающих дополнительно приспособленные к возможной длительной и неравномерной осадке деградирующего (оттаивающего) многолетнемерзлого основания.</p> <p>Согласно требованиям пункта 6.42 СНиП 2.05.02-85*при проектировании дорожных насыпей на слабых основаниях следует назначать обоснованные расчётами специальные мероприятия, обеспечивающие возможность использования слабых грунтов в основании, в частности, за счёт армирования насыпей и их оснований различными геосинтетическими материалами</p>	<p>Считаем необходимым Росавтодору обобщить данный опыт применения геосинтетики для линейных сооружений, и разработать для дорожной отрасли Методический документ, содержащий методологию проектирования (с расчетной базой) и технологию строительства в условиях многолетнемерзлых грунтов с использованием для армирования насыпей и их оснований различных геосинтетиков, так как имеющимися расчётными методиками не всегда возможно сравнительно точно (корректно) определить или рассчитать общую совокупность армирующих эффектов (коэффициенты армирования) от совместного применения различных геосинтетиков.</p>	
<p><u>ОАО «Иркутскгипродорнии»</u></p> <p>В настоящее время отменены типовые проекты для опор линий электропередач.</p>	<p>Подготовить</p>	<p>Росавтодору</p>

<p>Для прохождения согласования в органах Главгосэкспертизы требуются изыскания и расчеты по каждой опоре, при большой протяженности переустраиваемых линий ВЛ большим обременением ложится на производство ПИР и не учитывается в стоимости проектных работ.</p>	<p>предложения о включении в план НИОКР разработку типового проекта для опор линий эл/передач с целью обеспечения качественного и своевременного проектирования данного вида проектных работ.</p>	
<p><u>ЗАО «Институт Стройпроект»</u> Специфические особенности проектирования объектов дорожной (транспортной) инфраструктуры требуют разработки отраслевых (ведомственных) нормативов для проектирования (<i>Аналог или по типу – «Порядок разработки, согласования и утверждения проектной документации для дорожных работ, финансируемых из федерального дорожного фонда», принят и введен в действие приказом Федеральной дорожной службы России от 13.07.99 г. N 237</i>), в том числе и по ценообразованию (подобно разработанным документам ОАО «РЖД», ОАО «АК «ТРАНСНЕФТЬ», ОАО «ФСК ЕЭС», Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» и др.), с последующим их внесением в Федеральный реестр сметных нормативов, подлежащих применению при определении сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета.</p> <ul style="list-style-type: none"> • К сожалению, за последнее десятилетие утверждено недостаточное количество расценок на новые технологии. Это приводит к сложностям с внедрением эффективных технологий, а также свидетельствует о том, что положения, приведенные в приказе Госстроя № 75 (ранее в приказе Росстроя №44), требуют необоснованно высоких затрат временных (от года и больше) и стоимостных при прохождении процедуры согласования и утверждения. 	<p>Рассмотреть возможность:</p> <ul style="list-style-type: none"> • разработки отраслевого нормативного акта регламентирующего порядок ценообразования в транспортном строительстве (<i>Аналог или по типу – МДС 81-30.2002 «Временные методические указания по определению стоимости работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог»</i>); • разработки отраслевого нормативного документа на проведение строительного контроля, учитывая линейность объектов, большое количество искусственных сооружений, как правило, удаленных друг от друга - Методические рекомендации по расчету норматива затрат на осуществление строительного контроля для дорожной отрасли или Нормативы расходов заказчика на осуществление строительного надзора при строительстве автомобильных дорог и искусственных сооружений. • Определить порядок применения новых технологий, в том числе применяемых впервые. 	

	<ul style="list-style-type: none"> • обязать Подрядчиков разрабатывать сметные нормативы на новые технологии в процессе строительства - в заданиях на проектирование/строительство указывать на необходимость разработки сметных нормативов на новые технологии • разработать меры по устранению препятствий для применения новых технологий, в том числе: <ul style="list-style-type: none"> • закрепление нормативным правовым актом Правительства РФ режима «опытное применение инновационных технологий» с упрощенными процедурами согласования и применения технических и сметных нормативов; • разработка норматива с последующим включением в отраслевой нормативный акт регламентирующий порядок ценообразования в транспортном строительстве, для учета этих затрат в сводном сметном расчете (ранее был установлен норматив в размере 0,5%, включаемый в сводный сметный расчет, на развитие сметно-нормативной базы.) • передача части полномочий по внедрению инноваций от Минстроя на отраслевой уровень (в том числе согласование СТУ, сметных нормативов для опытного применения). 	
--	---	--

ФГУП «Аэропроект»

Отсутствуют современные отечественные технологические и строительные нормы проектирования и строительства гражданских аэродромов и аэропортов

Обратиться в Минтранс России с предложением о включении в план НИОКР актуализацию ведомственных норм:

- Ведомственные нормы технологического проектирования аэродромов и аэропортов. ВНТП 1-85, 1986 г.;

- Ведомственные нормы технологического проектирования грузовых комплексов аэропортов (АГК). ВНТП 5-85, 1986;

- Ведомственные нормы технологического проектирования объектов авиатопливообеспечения аэропортов гражданской авиации. ВНТП 6-85.1986 г.;

- Ведомственные нормы технологического проектирования авиационно-технических комплексов и центров технического обслуживания и ремонта воздушных судов в аэропортах. ВНТП 11-85, 1986 г.;

- Нормы проектирования объектов единой системы организации воздушного движения (ОрВД). ВСН 7-86, 1987 г.;

- Нормы проектирования светосигнального и энергетического оборудования систем посадки воздушных судов в аэропортах. ВСН 8-86, 1987 г.;

- Нормы проектирования

	<p>командно-диспетчерских пунктов в аэропортах. ВСН 10-85, 1987 г.;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Инструкция по выбору площадок для строительства аэропортов и вертолетных станций воздушного транспорта. 1992 г.; • Основные технические требования для проектирования зданий аварийно-спасательных станций в аэропортах, 1983 г. 	
<p><u>ФГУП «Аэропроект»</u> При разработке проекта в документации по спецификации оборудования не указывается тип оборудования, изделий и материалов, при этом экспертиза не может проверить правильность выбранного оборудования.</p>	<p>Вернуться к записи в соответствии с ГОСТ 21.110-95 «Правила выполнения спецификации оборудования, изделий и материалов» оборудования, изделий и материалов в спецификации, замену оборудования при необходимости выполнять в рабочей документации.</p>	
<p><u>ФГУП «Аэропроект»</u> В связи с требованиями Минрегионразвития России о представлении в Главгосэкспертизу развернутых локальных сметных расчетов по объекту проектирования, проектная организация вынуждена выполнять работы по детализации проектных решений</p>	<p>Рассмотреть возможность осуществлять торги на разработку проекта и рабочей документации в составе одного контракта</p>	
<p><u>ФГУП «Аэропроект»</u> Отсутствуют сертификаты на элементы светосигнального оборудования вертолетных площадок. Ранее этим занималась Росавиация. В настоящее время у нее этих функций нет.</p>	<p>Определить орган по сертификации и организовать сертификацию светосигнального оборудования площадок</p>	
<p><u>ФГУП «Аэропроект»</u> Отечественной нормативной базой не определен перечень радиотехнического и метеорологического оборудования для обеспечения взлетно-посадочных операций на вертолетных площадках (на земле, на кровле)</p>	<p>Внести необходимые дополнения в нормативные документы (перечень оборудования, рекомендации к его размещению).</p>	

ЗАО «Институт «Стройпроект»

1. Серьезнейшая проблема, касающаяся требований по точному (без малейших отступлений) соответствию рабочей документации прошедшей экспертизу проектной документации. Никогда не возможно обеспечить такое абсолютное совпадение, если рабочая документация не разрабатывается следом, либо параллельно, за проектной документацией до прохождения экспертизы и не корректируется вместе с проектной по результатам экспертизы. Обязательно должен быть люфт, позволяющий на стадии реализации проекта при разработке РД исправлять возможные ошибки (а они так или иначе неизбежны), вносить улучшающие коррективы, дающие возможность более эффективно использовать заложенные проектом ресурсы и получать от этого эффект, который можно было бы делить между исполнителем и заказчиком (государством).

2. Необходимо узаконить возможность работать по РД с составлением сопоставительных ведомостей, в которых отражались бы моменты экономии и перерасхода с возможностью принимать положительное (отрицательное) решение при не превышении (превышении) итоговой разницей определенного процента от первоначально заявленной проектом стоимости. При этом экономия приветствуется и делится, превышение частично гасится непредвиденными затратами, частично, либо - ложится на подрядчика, либо – обосновывается и торгуется, как дополнительные непредвиденные работы по контракту.

Подготовить совместно с членами РОДОС анализ применения при разработке рабочей документации смет и сопоставительных ведомостей в странах Таможенного союза.

ЗАО «Институт «Стройпроект»

Надо отделять вопросы Обоснования инвестиций (ТЭО и т.п.) от стадии «Разработка проектной документации». Предусмотреть выполнение работ по оформлению земельных участков для размещения объектов строительства до стадии «Разработка проектной документации». Не мыслимо разрабатывать Проект с предъявляемыми к этой стадии требованиями без предварительной проработки и более-менее внятного представления о предмете проектирования;

Просить Минтранс России ускорить внесение изменений в приказ от 6 июля 2012года № 199 «О подготовке документации по планировке территории, предназначенной для размещения автомобильных дорог общего пользования федерального значения»

<p><u>ООО «Институт «Проектмостореконструкция»</u></p> <p>Необходимо прекратить порочную практику обязательного подписания проектной организацией всех актов на скрытые работы и освидетельствование ответственных конструкций. Для этого проектировщик, практически, должен постоянно находиться на объекте, что не возможно в рамках договоров на авторский надзор, особенно в тех случаях, когда объекты строительства (реконструкции, капремонта) находятся на удалении от места дислокации проектной организации, не решен также и вопрос финансирования такого участия проектировщика в работах. Подписание подобных актов должно быть прерогативой специалистов надзора за строительством (инженера - резидента).</p>	<p>Должен быть принцип - проектная организация в своей документации записывает, какие акты по тем или иным видам работ она подписывает и в приемке каких конструкций участвует. А все остальные акты - без нее. Привлекать проектировщиков надо только при отклонениях от норм или допусков, то есть в исключительных случаях.</p>	
<p><u>ООО «Институт Проектмостореконструкция»</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - По прежнему, действия экспертизы можно обжаловать только в суде; - По прежнему оплата за экспертизу идет из прибыли; - Экспертиза проектной документации должна осуществляться не по принципу: «Попробуй сдай, я посмотрю и заверну обратно всё, потому что я считаю иначе», а по принципу участия экспертного органа (закрепленного договорными отношениями эксперта) на всех этапах разработки проекта – от принятия основных принципиальных решений, до конкретного их воплощения в документации. Только в этом случае мы будем застрахованы от крайне неэффективной работы проектировщиков и экспертных органов, которая зачастую приводит к срыву исполнения государственных программ развития транспортного комплекса (и не только его). 	<p>Внести изменения в госконтракт Росавтодора Привести к единообразию требования экспертиз к ПД. В настоящее время они отличаются не только местоположением (Главгосэкспертизы: г. Москва, СПб, г. Ростов и др.), подчиненности (Минстрою, Правительству г. Москвы, Правительству СПб, другим региональным администрациям и др.), но даже не выработаны единые требования среди экспертов внутри одной экспертизы</p>	-
<p><u>ФКУ «Центравтомагистраль»</u></p> <p>При проверке достоверности определения сметной стоимости ФАУ «Главгосэкспертиза России» требует исключить из сводного сметного расчета (глава 12) затраты, не относящиеся к инженерным изысканиям, проектной и рабочей документации, а именно: затраты на разработку проекта планировки территории и затраты на сбор исходных данных, в т. ч. получение технических условий.</p> <p>Согласно статьи 48, п. 6, подпункты 1) и 3) Градостроительного кодекса РФ Заказчик обязан предоставить исполнителю проект планировки и проект межевания территории и технические условия. В тоже время согласно п.5.2 ст.48 договором с исполнителем может быть предусмотрено получение исполнителем технических</p>	<p>Урегулировать вопросы разработки проектными организациями проекта планировки территории, межевания и получения техусловий. Обеспечить оплату затрат на указанные работы</p>	

<p>условий. Указанные виды работ включаются в договор на выполнение проектно-изыскательских работ ввиду отсутствия на них финансирования.</p> <p>При этом, письмом Минрегиона России от 23.06.2009 № 19281-ИП/08 было дано разъяснение о неправомерных требованиях ФАУ «Главгосэкспертиза России» о включении в сводный сметный расчет стоимости проектно-изыскательских работ, отличных от учтенных в договоре на их выполнение. До настоящего времени этот вопрос не отрегулирован.</p> <p>Также при проверке достоверности определения сметной стоимости «Главгосэкспертиза России» исключает из сводного сметного расчета затраты на оформление земельных участков. В соответствии с МДС 81-35.2004 «Методика определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации» п.4.78 данные затраты должны включаться в Главу 1 сводного сметного расчета. Размер средств определяется расчетами на основании конкретных данных по соответствующей стройке. Однако, справочники цен, утвержденные в установленном порядке, внесенные в реестр федеральных нормативов, отсутствуют</p>		
<p><u>ФКУ «Центравтомагистраль»</u></p> <p>Главгосэкспертизой из сметной стоимости строительства исключаются затраты на изготовление технического плана объекта недвижимости. Аргументы: «В главе 9 «Прочие работы и затраты, затраты на изготовление технического плана объекта недвижимости приняты с нарушением требований п.9.1....9.15 приложения «Методики определения стоимости строительной продукции на территории РФ (МДС 81-35.2004)» или «Затраты на изготовление технического плана объекта недвижимости не относятся к затратам на проектные работы, не входят в перечень затрат, установленный МДС 81-35.2004 и подлежат исключению»</p>	<p>Детализировать состав работ при подготовке проекта планировки территории, межевания, проекта и рабочей документации для строительства и реконструкции автомобильных дорог и сооружений на них</p>	
<p><u>ОАО «Иркутскгипродорнии»</u></p> <p>Отсутствие сметных нормативов на разработку в составе проектной документации специальных технических условий (далее СТУ) на применение инновационных материалов и технологий (далее инновации) (письмо Федерального дорожного агентства от 03.04.2014 №01-434).</p> <p>Пунктом 5 «Положения о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию», утвержденного постановлением Правительства РФ от 16.02.2008 г. № 87, установлена необходимость разработки и утверждения СТУ только в том случае, если для разработки проектной документации на объект капитального строительства недостаточно требований по надежности и безопасности, установленных нормативными техническими документами, или такие требования не установлены.</p>	<p>Обратиться в Росавтодор:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ходатайствовать перед Минтрансом РФ о выделении средств на создание ФЦП для организации отраслевой разработки сметных норм для инноваций с последующим их включение в федеральный реестр сметных нормативов с учетом банка прогрессивных технологий, техники, конструкций и материалов 	

Информационным письмом Росавтодора от 13 июня 2007 г. № 01-28/5136 «Об организации освоения инноваций в дорожном хозяйстве» введены «Методических рекомендациях по организации освоения инноваций при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в системе Федерального дорожного агентства» (далее МР), согласно которым основой для формирования перечня инновационной продукции (далее инновации), планируемой к широкомасштабному применению, являются введенные в действие (изданные) распоряжениями Росавтодора отраслевые дорожные методические документы (ОДМ, ОДН) и согласованные Росавтодором стандарты организаций (СТО, ТУ). Их издание и согласование осуществляется в порядке, предусмотренном ОДМ 218.1.001-2005 «Рекомендации по разработке и применению документов технического регулирования в сфере дорожного хозяйства».

Согласно МР заказчики в заданиях на разработку проектной документации вводят специальный раздел «Применение новых технологий, техники, конструкций и материалов», в который включают перечень инноваций, рекомендуемый для использования при проектировании строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.

К сожалению, для применения инноваций, представленных в ОДМ, СТО и ТУ отсутствуют новые сметные нормативы, поэтому для их применения используются действующие сметные нормативы, которые содержат альтернативу инновациям. Сроки службы эксплуатации дорожных конструкций с инновациями в силу их новизны не установлены. Таким образом, выполнить качественно и объективно в процессе проектирования с учетом приведенных затрат технико-экономическое сравнение типовых проектных решений с новыми инновационными решениями, обеспечивающими снижение строительных затрат, повышение качества, долговечности и сроков службы дорожных сооружений, не представляется возможным.

Разработка и согласование СТУ для подготовки проектной документации на объект капитального строительства осуществляются в соответствии с «Порядком разработки и согласования специальных технических условий для разработки проектной документации на объект капитального строительства» (далее Порядок), утвержденным приказом Минрегиона России от 01.04.2008 № 36.

Согласно пункту 4 этого Порядка разработка СТУ осуществляется в соответствии с ТЗ заказчика на разработку СТУ, а в соответствии с пунктом 15 их рассмотрение и согласование осуществляет Минрегион России до 3 месяцев (до одного года и более на практике). Включение разработки СТУ в состав проектной документации ставит под угрозу выполнение обязательств по срокам контракта на

Росавтодора;

- организовать актуализацию «Методических рекомендаций по организации освоения инноваций при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в системе Федерального дорожного агентства», включив обязательным условием для разработчиков инноваций в дополнение к стандартам организаций разрабатывать и утверждать согласно действующему законодательству сметные нормы с привлечением при необходимости (по отдельным контрактам) к этой работе проектные организации;

- обратиться в Минрегион России с предложением о доработке «Порядка разработки и согласования специальных технических условий для разработки проектной документации на объект капитального строительства», утвержденного приказом Минрегиона России от 01.04.2008 № 36 в части включения требования о разработке и утверждении сметной нормы для утвержденного СТУ, касающегося инновации.

выполнение ПИР по конкретному объекту с последующими штрафными санкциями за срыв сроков контракта. При этом данное СТУ будет носить только технический характер и не будет иметь сметной нормы, так как в пункте 7 указанного Порядка изложен перечень документов для обоснования разработки СТУ, в котором отсутствуют требования в представлении документов, обосновывающих их сметные нормы.

В соответствии с пунктом 22 «Положения о проведении проверки достоверности определения сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 18.05.2009г №427 (далее Положение) орган экспертизы оформит заключение о недостоверности определения сметной стоимости объекта капитального строительства, если сметные расчеты будут произведены не в соответствии со сметными нормативами, включенными в федеральный реестр сметных нормативов. Следовательно, СТУ для инновации без сметной нормы по требованию экспертизы будет исключено из проекта и заменено на альтернативное решение с действующей сметной нормой.

Пункт 23 указанного «Положения» устанавливает, что при отсутствии сметных норм, подлежащих применению при расчете сметной стоимости строительства, заинтересованное лицо вправе подготовить необходимые сметные нормы и представить их в Минрегион РФ для включения в установленном порядке в федеральный реестр сметных нормативов.

Порядок разработки сметных нормативов, в том числе индивидуальных норм, изложен в МДС 81-19.2000 «Методические указания о порядке разработки государственных элементных сметных норм» (ГЭСН) и МДС 81-20.2000 «Методические указания по разработке единичных расценок на строительные, монтажные и специальные работы» (ФЭР, ТЭР).

Согласно п.5.6 и п.5.7 МДС 81-19.2000 основанием для разработки индивидуальных ГЭСН и на их основе индивидуальных ФЭР или ТЭР служат акты, составляемые совместно подрядчиком, заказчиком и проектной организацией, и подтверждающие необходимость разработки такой нормы, с последующим составлением технического задания заказчика и программы работ, которые согласовываются с Управлением ценообразования Минстроя РФ. В тех случаях, когда в процессе производства цикла работ частично применяются старые технологии и строительные материалы, следует использовать действующие сборники ГЭСН на соответствующие виды работ. При невозможности их использования следует разрабатывать новые на основе данных хронометражных наблюдений методом технического нормирования или по расчету, составленному на основе технологических карт трудовых процессов. Разработанные проекты ГЭСН, ФЭР, ТЭР

<p>проходят экспертизу Управления ценообразования Минстроя РФ и утверждаются в установленном порядке.</p> <p>Таким образом, в связи с тем, что разработка и утверждение СТУ для инноваций без сметных нормативов не решит основной проблемы применения инноваций, которой является их исключение органами экспертизы из состава проектной документации, возникнет необходимость разработки в составе проектной документации также и сметной нормы, что также затянет срок проектирования и поставит под угрозу выполнение обязательств по срокам контракта на выполнение ПИР по конкретному объекту.</p> <p>С учетом выше изложенного институт считает целесообразным не включать разработку СТУ и сметной нормы в состав проектной документации.</p>		
<p><u>ФКУ «Центравтомагистраль»</u></p> <p>Сметная нормативная база в редакции 2009 г. показала, что больших изменений по сравнению с нормативной базой 1984 г., применительно расценок для строительства автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, касающихся новых технологий и инновационных материалов, не произошло.</p> <p>Остались расценки на устройство конструктивных элементов рассчитанных для машин и механизмов, которые в нашем государстве не выпускают 20 лет и более и соответственно не эксплуатируют.</p> <p>Как можно ввести в действие новые расценки на новые технологии с учетом инновационных материалов, когда в стране, в отрасли отсутствуют полигоны, на которых специалисты могли бы проводить нормирование затрат (чел.-час, маш.-м, кол-во материала). Росавтодор проводит работу в направлении разработки новых расценок на новые технологии, но все эти наработки остаются на уровне отрасли, не получая государственный статус общего пользования.</p>	<p>Разработать новые сметные нормы</p>	
<p><u>ФКУ «Центравтомагистраль»</u></p> <p>При отсутствии расценок в действующей сметной нормативной базе ФЕР-2001 (ред.2009 г.) и ТЕР-2001 (ред.2009 г.) на новые виды строительных и монтажных работ приходится использовать существующие расценки «применительно». Это влечет за собой спорные ситуации, когда выбранная расценка принимается не по способу производства, близкому к требуемому, а по стоимости. Чем дешевле, тем лучше. Даже если технология работ не соответствует требуемой. Пример, «Деструктуризация бетонного покрытия».</p> <p>Стоимость ЩМА (расценка ФССЦ-410-0048) присутствует только в федеральном сборнике на материалы и практически отсутствует в территориальных базах. Стоимость в базисном уровне цен ниже, чем асфальтобетон тип А марка 1.</p>	<p>Сформировать перечень сметной нормативной базы применяемой при выполнении проектных и изыскательских работ, требующей актуализации</p>	

<p>Возникают трудности при определении стоимости этого материала, так как запрещается применять расценку на его приготовление ФЕР-27-10-004-03.</p>		
<p><u>ОАО «Иркутскгипродорнии»</u></p> <p>В настоящее время отсутствуют нормативы (справочники базовых цен) для определения сметной стоимости следующих проектных работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - обследование, оценка технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, подлежащих реконструкции, капитальному ремонту; - сбор исходных данных для проектирования автомобильных дорог; - разработка проекта планировки и проекта межевания линейного объекта (в т.ч. для автомобильных дорог); - разработка проекта содержания автомобильной дороги и городских улиц; - проектные работы для капитального ремонта автомобильных дорог. <p>Действующие справочники базовых цен на проектные работы необходимо дополнить рекомендациями по определению дополнительных разделов, разрабатываемых в составе ПД для объектов производственного и не производственного назначения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - пожарная безопасность; - энергосбережение и энергоэффективность; - промышленная безопасность; - эксплуатация зданий и сооружений. <p>Отсутствие данных нормативов оказывает значительное негативное воздействие на выполнение ПИР, как следствие на качество ПД. При этом пункт 18 «Положения о проведении проверки достоверности определения сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета», утв. постановлением Правительства РФ от 18.05.2009 №427, допускает применение в сметной документации нормативов, только лишь включенных в федеральный реестр сметных нормативов.</p>	<p>По отраслевым направлениям возможно через отраслевые планы НИОКР на конкурсной основе предлагается разработать (добавить действующие) справочники базовых цен, на уровне Правительства РФ утвердить и включить их в федеральный реестр сметных нормативов, в соответствии с требованиями «Положения о проведении проверки достоверности определения сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета», утв. ПП РФ от 18.05.2009 № 427.</p>	
<p><u>ООО "Институт "Проектмостореконструкция"</u></p> <p>1. Существует проблема получения согласования разработанной документации у владельцев коммуникаций в случае, если документация разработана с отступлением от выданных (заведомо завышенных) ими Технических Условий, но с соблюдением действующих государственных (не ведомственных) норм проектирования, т.е. с исполнением требований, которые поддерживаются государственной экспертизой;</p>	<p>Обратиться в Минстрой России с предложением о включении в «дорожную карту» в целях устранения административных барьеров и в соответствии с законом</p>	

<p>2. Проблема сроков рассмотрения и согласования разработанной ПСД государственными органами (охраны рыбных ресурсов, экологии и др.). Как правило, требуется предоставление всей основной разработанной документации и на рассмотрение эти ведомства определяют для себя срок до 3-х месяцев по своим ведомственным инструкциям.</p> <p>Есть проблема цивилизованного взаимодействия с органами, владеющими топографическими картами на бумажных носителях необходимых масштабов, носящих все грифы секретности. В настоящее время большинство хранилищ карт не работает в связи с реорганизацией аэрогеодезических предприятий. Сроки оформления и получения цифровых топографических карт (схем) составляют в среднем до 3,5 месяцев, что явно не соответствует времени, выделяемому на проектирование. Резкое повышение (в разы – до 30 раз) стоимости за единицу запрашиваемого материала</p>	<p>об информационной предоставить хозяйствующим субъектам право использования информации, размещенной на официальных сайтах балансодержателей объектов: дорожно-транспортной инфраструктуры, лесного фонда, водных объектов, опасных объектов, объектов министерства культуры и археологии обязать размещение и актуализацию информации об объекте его параметрах, охранных зонах и других особых требований</p>	
<p><u>ЗАО «Институт «Стройпроект»</u></p> <p>В настоящее время отмечается:</p> <p>Неадекватность (расплывчатость, неопределенность, возможность субъективного толкования, отсутствие четко сформулированного сравнительного признака и т.п.) формулировки показателя «Качество и квалификация» при объявлении открытых конкурсных торгов на проектно-изыскательские работы для объектов транспортного комплекса. Этот прием (вирус) сегодня, практически на 90 %, поразил систему объективной оценки претендентов на торгах по указанным показателям.</p> <p>Назначение заведомо нереалистичных сроков исполнения обязательств по контрактам, выставляемым на торги (работы уже идут, или заканчиваются, а на торгах исполнение обязательств объявляется на срок, в который по закону даже экспертизу пройти не возможно!).</p>	<p>Обратиться в Минтранс России (Росавтодор) о включении в план НИОКР разработку рекомендаций по формированию конкурсной документации, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Разработать и утвердить стандартные технические спецификации для всех видов объектов транспортного строительства. <i>(Аналог или по типу - «Технические спецификации на виды работ при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог и искусственных сооружений на них», утверждены распоряжением "Росавтодора" от 23.10.2000 г. за N 177-р);</i> • Разработать программное обеспечение и сформировать информационную систему и базу данных единичных расценок. До 	

	<p>формирования этой базы данных следует предусмотреть переходный период, в который фиксированные единичные расценки будут формироваться не на основе статистических данных подрядных торгов, а с использованием СНБ, разработанной Минстроем.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Минтрансу России включить в план НИОКР разработку Методики. Подготовить методические указания по определению качества и квалификации организации при подведении итогов открытых конкурсных торгов на проектно-изыскательские работы для объектов транспортного комплекса. 	
<p><u>ЗАО «Институт «Стройпроект»</u> Много проблем с пониманием различными органами вопросов касающихся контрактов жизненного цикла (постановление Правительства РФ от 28 ноября 2013 г. N 1085 «Об утверждении правил оценки заявок, окончательных предложений участников закупки товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и от 28 ноября 2013 г. N 1087 «Об определении случаев заключения контракта жизненного цикла»)</p>	<p>В целях реализации положений, определенных указанными постановлениями Правительства РФ. Предлагается обратиться в Минтранс России и Минстрой России с просьбой ускорить разработку и утверждение (либо отраслевых) методических документов, определяющие порядок расчета показателя «Стоимость жизненного цикла», а также порядок оценки предложений участников при проведении торгов по контрактам жизненного цикла</p>	
<p><u>ЗАО «Институт «Стройпроект»</u> Определить порядок применения на объектах новых технологий, в том числе применяемых впервые. На создаваемых Росавтодором дорожных испытательных полигонах предусмотреть</p>	<p>Обязать Подрядчиков разрабатывать сметные нормативы на новые технологии в процессе</p>	

<p>организацию постоянной работы по разработке и последующему включению в федеральную сметно-нормативную базу сметных норм и расценок на новые технологии, применение новых машин и механизмов с обязательным проведением натурных исследований, а также организовать на базе полигонов проверку проектов сметных норм и расценок для дорожно-мостового строительства, разработанных вне полигонов, предлагаемых для включения в федеральную сметно-нормативную базу.</p> <p>К сожалению, за последнее десятилетие утверждено недостаточное количество расценок на новые технологии. Это приводит к сложностям с внедрением эффективных технологий, а также свидетельствует о том, что положения, приведенные в Приказе Госстроя №75 (ранее в Приказе Росстроя №44), требуют необоснованно высоких затрат временных (от года и больше) и стоимостных при прохождении процедуры согласования и утверждения. К сожалению, из-за чрезмерного увеличения согласующих инстанций процесс принятия решения становится длительным и трудоемким.</p>	<p>строительства. В заданиях на проектирование/строительство указывать на необходимость разработки сметных нормативов на новые технологии.</p> <p>Разработать меры по устранению препятствий для применения новых технологий, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> - закрепление нормативным актом Правительства РФ режима «опытное применение инновационных технологий» с упрощенными процедурами согласования и применения технических и сметных нормативов; - разработка норматива с последующим включением в отраслевой нормативный акт регламентирующий порядок ценообразования в транспортном строительстве, для учета этих затрат в сводном сметном расчете (ранее был установлен норматив в размере 0,5%, включаемый в сводный сметный расчет, на развитие сметно-нормативной базы) - передача части полномочий по внедрению инноваций от Минстроя на отраслевой уровень (в том числе согласование СТУ, сметных нормативов для опытного применения). 	
<p><u>ЗАО «Институт «Стройпроект»</u></p> <p>В целях обеспечения роста производительности труда в дорожной отрасли и внедрения инноваций, ведущих к снижению стоимости строительства, подготовить и начать внедрение в отрасли мер экономического стимулирования,</p>	<p>Внести корректировку системы определения накладных расходов и сметной прибыли (существующий порядок их начисления от фонда оплаты труда рабочих-строителей препятствует росту</p>	

	производительности труда, автоматизации технологических процессов и снижению доли оплаты труда в стоимости строительства, «наказывает» подрядчиков, применяющих прогрессивные технологии)	
<u>ЗАО «Транспроект»</u> Отсутствие нормативного документа, учитывающего специфику работ по реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог	Необходимо создание нормативного документа, учитывающего специфику работ по реконструкции и капитальному ремонту автодорог	
<u>ЗАО «Транспроект»</u> Заказчик включает в задание требование по разработке проектов планировки территории и проекта межевания земель.	Внести изменения в Градкодекс РФ, с возложением этих обязанностей на заказчика или возложением этих функций на проектировщика, но по отдельному договору	
<u>ФГУП «РОСДОРНИИ»</u> На сегодняшний день имеется достаточно серьезная проблема по отсутствию проведению полного комплекса предпроектных работ на стадии планировки территории под размещение автомобильной дороги. На данной стадии необходимо предусмотреть технико - экономическое сравнение вариантов в широкой полосе варьирования трассы с выполнением экономических изысканий и обоснованием инвестиций. Выделение отдельных предпроектных работ позволит существенно сократить затраты в жизненном цикле автомобильных дорог	Выделить согласно Градкодексу РФ этап предпроектных работ – планировка территории под размещение автомобильной дороги с отдельным финансированием. Разработать: Методику технико-экономического обоснования строительства на основе анализа суммарных дисконтированных затрат за период сравнения вариантов; Методические рекомендации по проведению экономических изысканий	
<u>ФГУП «РОСДОРНИИ»</u> Обновление нормативно-технической базы проектирования автодорог, гармонизация с зарубежными нормами проектирования. СП 13330.2012	Необходима разработка нового свода правил по проектированию автомобильных дорог	

<p>Автомобильные дороги (Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*) отражает требования к проектированию вчерашнего дня.</p>		
<p><u>ФГУП «РОСДОРНИИ»</u> Отсутствуют нормативно-технические документы, позволяющие внедрять современные методы инженерных изысканий (мобильное лазерное сканирование, спутниковые системы позиционирования, аэрофотосъемка с беспилотников и т.д.)</p>	<p>Необходима разработка пакета нормативно-технических документов по современным методам инженерных изысканий</p>	
<p><u>ФГУП «РОСДОРНИИ»</u> Нет единого механизма, позволяющего избежать дублирования проектно-изыскательских работ на различных этапах (строительство, реконструкция, капитальный ремонт и содержание), безбумажную передачу проектно-изыскательской документации на магнитных носителях, автоматическое управление и контроль качества выполнения дорожно-строительных работ.</p>	<p>Требуется внедрение единой системы автоматического управления 3D на всех этапах жизненного цикла автодорог: планирования, изысканий, проектирования, строительства, реконструкции и эксплуатации. Необходимо подготовить Свод правил по внедрению единой системы моделирования и автоматического управления 3D</p>	
<p><u>ФГУП «РОСДОРНИИ»</u> Отсутствуют типовые проектные решения, по которым предоставляется возможность либо выбрать и привязать к конкретной ситуации одно из них, либо сопоставить полученные инженерные решения с типовыми.</p>	<p>Необходима разработка и издание альбомов типовых проектных решений по конструкциям земляного полотна, дорожных одежд, пересечений и примыканий автодорог, водопропускных сооружений, типов укреплений и т.д.</p>	
<p><u>ФГУП «РОСДОРНИИ»</u> Процедура, связанная с переустройством коммуникаций, обязывает разработчика проектной документации по автомобильной дороге получать технические условия по переустройству каждой коммуникации у её владельца. Зачастую в состав технических условий владельцами коммуникаций вводятся требования, не относящиеся непосредственно к автомобильной дороге (например, замена устаревших коммуникаций на новые, выполнение переустройства коммуникаций на существенном удалении от основного объекта проектирования, необоснованная модернизация коммуникаций в ходе переустройства за счет владельца автомобильной дороги и т.д.).</p>	<p>Предлагается разработать нормативные акты, предписывающие выдачу технических условий по переустройству (переносу) инженерных коммуникаций владельцами этих коммуникаций только на основании представленного технико-экономического обоснования.</p>	

<p><u>ФГУП «РОСДОРНИИ»</u> Проектировщики не участвуют должным образом в авторском надзоре, более того они не контролируют процесс содержания автомобильных дорог эксплуатирующими организациями.</p>	<p>Повысить ответственность проектировщиков на стадии строительства автомобильных дорог путем увеличения их обязанностей при выполнении авторского надзора при строительстве в соответствии с проектной документацией, техническими регламентами и действующими нормативами, а также предусмотреть авторский надзор со стороны проектных организаций за содержанием дорог эксплуатирующими организациями. Увеличить процент отчислений на авторский надзор на стадии строительства и предусмотреть отчисления на авторский надзор при эксплуатации построенных участков дорог по их проектной документации.</p>	
<p><u>ООО «НПО «Дорис Проект»</u> Низкая производительность труда малых проектных организаций. Получение банковской гарантии сопряжено с огромными затратами!</p>	<p>Рассмотреть возможность снижения объемов непроизводственных затрат:</p> <ul style="list-style-type: none"> • количество требований к конкурсной документации; • получение банковской гарантии сопряжено с огромными затратами; • бухгалтерскую отчетность упростить; • повысить уровень квалификации студентов. 	
<p><u>ООО «НПО «Дорис Проект»</u> Уровень проектных работ в регионах занижен (внести предложения, например, стоимость проектных работ (10:1), таким образом стоимость СМР 4 млрд., а стоимость проектных работ 10 млн. руб.)</p>	<p>Актуализировать методику расчета стоимости проектных работ.</p>	

<p><u>ЗАО «Транспроект»</u> Отсутствие нормативного документа, учитывающего специфику работ по реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог</p>	<p>Разработать нормативный документ, учитывающий специфику работ по реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог</p>	
<p><u>ЗАО «Транспроект»</u> Заказчик включает в задание требование по разработке проектов планировки территории и проекта межевания земель.</p>	<p>Внести изменения в Градостроительный кодекс, с возложением этих обязанностей на заказчика или возложением этих функций на проектировщика, но по отдельному договору.</p>	
<p><u>ООО «Юг-Проект»</u> Отменить торги рабочей документации на строительство (реконструкцию) автомобильных дорог</p>	<p>Предоставить строительным организациям (подрядным) право разработки или выбора проектной организации на разработку рабочей документации на строительство (реконструкцию) автомобильных дорог с возмещением расходов на оплату работы.</p> <p>Качество и ответственность при совместной работе строительной и проектной организаций значительно возрастет, так как осуществляется привязка к конкретным условиям.</p> <p>Как вариант - заказчик предоставляет совместное задание на разработку проектной и рабочей документации.</p>	