

Крадущий чужие мысли, да задумается!
Леонид С. Сухоруков

О Скворцов. Секреты актуализации.

Принятый в 2002 году в целях” защиты жизни или здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества и охраны окружающей среды” Федеральный закон "О техническом регулировании" от 27.12.2002 N 184-ФЗ почти на десять лет затормозил технический прогресс, запретив разработку норм при отсутствии утвержденного технического регламента. Наконец после долгих творческих мук в декабре 2009 году был принят Федеральный закон Российской Федерации. N 384-ФЗ "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений", открывший дорогу техническому нормотворчеству. За рубежом, технические нормы перерабатываются или модернизируются каждые пять лет. Наши дорожные СНИП принятые в середине 80-х годов, требовали естественно полной переработки.

На Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в 2009 году, Президент России обязал к 1 марта 2010 года подготовить технический регламент по безопасности автомобильных дорог. Такой регламент Минтрансом был подготовлен в установленный срок, но его не утвердили.

Против его принятия выступили ряд министерств и ведомств, включая Министерство регионального развития, которые считали, что все вопросы, связанные с безопасностью автомобильных дорог отражены в техническом регламенте “Безопасность зданий и сооружений” в котором правда отсутствует даже упоминание понятия “ безопасность дорожного движения!”

Далее следует следующее поручение Президента от 15.04.10- “обеспечить обновление норм и правил, применяемых при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры, а также совершенствование системы ценообразования в данной сфере. Осуществить полный переход на современную систему норм и правил с 1 января 2011г.” Оно так же не выполняется.

Чтобы амортизировать напор руководства страны чиновники из Минрегионразвития делают новый ход. Они вводят в оборот новый термин не переработка норм, а их “актуализация”. Это дает возможность ещё оттянуть время и теперь уже в Федеральном законе “Технический регламент о безопасности зданий и сооружений” было поручено уполномоченному федеральному органу исполнительной власти (Минрегионразвития) не позднее 1 июля 2012 года осуществить актуализацию строительных норм и правил”. Но и этот срок оказался не сорванным, но выход из этого

положения был найден. Чтобы не перерабатывать устаревшие нормы в Минрегионразвития стали их актуализировать.

Что такое актуализация норм- никому не известно, официальное определение этого термина отсутствует.

Слово актуализация происходит от латинского *actualis* - деятельный, действенный. В переводе с английского *actualization* означает осуществление, реализация, воплощение в жизнь. В толковом словаре Ефремовой значение слова *актуализировать* означает делать актуальным, насущным, важным. Что понимают под этим словом чиновники из Минрегионразвития понять трудно, но очевидно главная идея введения этого понятия основывалась на русской пословице - «в мутной воде хорошо рыбку ловить!»

Результаты актуализации наглядно подтверждают это, и показывают, что она не имела в виду переработку норм и приведение их в соответствие с современным научным и техническим уровнем, но она позволила отчитаться перед руководством страны об исполнении данных поручений.

На деле, эта актуализация, в основном свелась к смене обложек норм тридцатилетней давности. Чтобы не быть голословным попытаюсь проиллюстрировать это на примере одного из вновь созданных сводов правил СП 79.13330.2012 актуализированная редакция СНиП 3.06.07 - 86 «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний».

При рассмотрении текста этого свода правил не трудно убедиться, что из 156 пунктов содержащихся в тексте “нового ” сводов правил СП 79.13330.2012 «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний» -152 полностью дублируют пункты из текста СНиП 3.06.07-86 с аналогичным названием! Это пункты 5.5, 6.1,6.7 и 6.21..

Общий объем этих четырех пунктов составляет 204 слова. Но над этим трудился возглавляемый д.т.н. . А.А. Цернантом и ответственным исполнителем Ю.М. Егорушкиным авторский коллектив из 11 человек в т.ч. 3 доктора наук, 2 кандидата технических наук Вклад каждого из исполнителей составляет 18 слов и эти слова можно поистине считать золотыми!

Какие же новации предложил авторский коллектив ОАО “ЦНИИС” в этих четырех пунктах актуализированного СНиП 3.06.07-86:

- пункт 5.5 При обследовании мостов и труб следует применять систему обозначений и нумерацию элементов сооружения, принятую в технической документации или используемую эксплуатирующей организацией. Эта система должна применяться как в полевых, так и в отчетных документах по обследованию;

-пункт 6.1 Испытания моста проводят с целью контроля его напряженно-деформированного состояния, выявления особенностей работы и соответствия их проектным параметрам и расчетам.

Различают следующие виды испытаний: статические, динамические и обкатка;

-пункт 6.7 В процессе статических испытаний измеряются параметры напряженно-деформированного состояния в характерных сечениях конструкций мостов и труб.

В процессе статических испытаний следует измерять: общие перемещения и деформации сооружения и его частей; относительные деформации, характеризующие напряжения;

местные деформации (раскрытие трещин и швов, смещения в соединениях и т.п.).

Кроме того, в зависимости от вида конструкций и их состояния и в соответствии с задачами испытаний, могут производиться измерения угловых и взаимных перемещений частей сооружения, усилий в элементах (вантах, шпренгелях) и т.п.;

-пункт 6.21 Динамические испытания следует проводить с использованием компьютерных измерительных систем с записью показаний электронных измерительных приборов в течение времени, достаточного для получения устойчивых диаграмм колебаний и возможности их анализа.

Я думаю, дальнейшие комментарии о научном уровне в этого свода правил излишни. Вряд ли текст, указанных выше четырех пунктов можно считать новациями, произошедшими за последние тридцать лет в сфере диагностики мостов. ” Новый” свод правил, над которым так потрудился авторский коллектив ОАО “ЦНИИС” , отражают технический уровень середины 80-х годов, 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.

В настоящее время Федеральное дорожное агентство, при проведении диагностики мостов руководствуется отраслевым дорожным методическим документом -“Методические рекомендации по организации обследования и испытания мостовых сооружений на автомобильных дорогах ОДМ 218.4.001-2008” и вообще в разработке другого документа не было необходимости.

Из сказанного выше очевидно, что разработчики свода правил СП 79.13330.2012 люди не порядочные, или если называть вещи своими именами-просто мошенники.

Но встает законный вопрос как при существующей системе регулирующей порядок разработки и рассмотрения нормативных документов, был утвержден этот свод правил? Попробуем в этом разобраться.

Первое –это, конечно, “волшебное” слово актуализация. Если бы не было этого понятия, то рассматриваемый документ назывался бы “изменения и дополнения ” в строительные нормы и правила СНиП 3.06.07-86 “Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний ”, который состоял бы из из 4-х пунктов и, принимая во внимание указанное выше их содержание, такие поправки вряд ли были бы приняты.

Второе. Согласно приказа Росстандарта от 09.08.2010 N 2939 рассмотрение данного свода правил должно проводиться Техническим комитетом по стандартизации "Дорожное хозяйство" ТК 418 ,который имеет в своем составе подкомитет "Ремонт и содержание автомобильных дорог и дорожных сооружений “, и который наверняка не пропустил бы его и не представил на утверждение.

Однако стало правилом, когда рассмотрение проектов дорожных норм осуществляется ТК 465 "Строительство", не уполномоченным на рассмотрение нормативных документов в этой области и не имеющего в своем составе специалистов в области дорожного хозяйства.

Третье. Из процесса обсуждения норм была отстранена инженерная и научная общественность. Все совещания и рассмотрение замечаний проводились без участия оппонентов, а возможно вообще не проводились.

Четвертое. При рассмотрении и подготовке к утверждению нарушались установленные законодательством процедуры.

Процесс разработки свода правил не сопровождался публичным обсуждением и рассмотрением полученных замечаний. Мне известно как минимум о трех отрицательных заключениях по проекту свода правил СП 79.13330.2012, среди которых заключение РОДОС и Минтранса России.

РОДОС в своем заключении направленном в адрес Минрегионразвития (письмо № А4 от 17.02.2012 г.) указал, что “ представленный на рассмотрение текст проекта свода правил представляет собой плагиат СНиП 3.06.07-86 "Мосты и трубы. Методы обследований и испытаний", объем измененного текста, которого составляет всего 4,4% от первоисточника?”

Казалось бы, этого было более чем достаточно, чтобы вернуть проект документа на доработку. Разве можно было не принять во внимание такое замечание? Оказывается можно, не смотря на то, что согласно п.4.9. ГОСТ Р 1.0-2004 "Стандартизация в Российской Федерации Основные положения" национальные стандарты должны утверждаться при отсутствии серьезных

возражений по существенным вопросам у квалифицированного большинства сторон, т.е. при общем согласии (консенсусе).

В нарушение п.16 "Порядка разработки и утверждения сводов правил", утвержденного постановлением Правительства РФ от 19 ноября 2008 г. № 858 проект свода правил не передаются на экспертизу организациям, осуществляющим свою деятельность в сфере проектирования автомобильных дорог. Были исключены из этого процесса и субъекты Российской Федерации.

Этот стиль работы технического комитета ТК 465 возглавляемого Л.С. Бариновой стал нормой. Одобрение и представление не утверждение плагиата стало нормой в работе этого комитета. Кроме указанного выше свода правил СП 79.13330.2012 «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний» через этот технический комитет получили путевку в жизнь свод правил СП 42.13330.2011 Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» в котором текст раздела «Транспорт и улично-дорожная сеть» на 90% повторяет текст соответствующего раздела СНиП 2.07.01-89*. (разработчики ЦНИИП градостроительства, ОАО "Институт общественных зданий", ГИПРОНИЗДРАВ, ОАО "Гипрогор"), свод правил СП 34.13330.2012 « Автомобильные дороги Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*» в котором из 313 значений нормируемых показателей в двух разделах 5 и 6 - 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 (разработчик ЗАО «СоюздорНИИ»).

Попытка пресечь эту деятельность приносящую ущерб государству не принесла успеха. На обращение РОДОС к Министру регионального развития Российской Федерации В.Ф. Басаргину (письмо № П06/01-16 от 17.01.2012 г.) с просьбой принять меры и прекратить нарушения установленного порядка разработки принятия нормативных документов, Министр отделался отпиской и, обойдя все острые вопросы, поставленные в обращении к нему, принимать каких-либо мер принимать не стал.

Сейчас, когда функции разработки и утверждения сводов правил передано вновь созданному Министерству строительства и жилищно-коммунального хозяйства, хотелось бы надеется, что в этой сфере произойдут коренные изменения, которые давно назрели.

Я надеюсь, что свод правил СП 79.13330.2012 «Мосты и трубы. Правила обследований и испытаний» будет отменен.

Что касается разработчиков этого документа, то если у них еще осталась хоть капля совести должны, как сейчас часто приходится слышать по телевидению, «явиться с повинной и сотрудничать со следствием» и

самим выйти с инициативой об отмене этого позорящего их профессиональную честь документа.