

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

19-20 февраля 2008 г. в Санкт-Петербурге состоялась Всероссийская конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений», организаторами которой совместно выступили ФДА Минтранса РФ (Росавтодор) и НП «АСДОР Северо-Запад».

Официальным деловым партнером мероприятия стала компания «МИАКОМ Санкт-Петербург». Тема конференции была продиктована массой проблем и вопросов, которые сложились в дорожной отрасли за последнее время и которые специалистам, к сожалению, приходится решать в одиночку, зачастую сталкиваясь с формализмом и непониманием со стороны определенных структур.

Конференция объединила ведущих проектировщиков России, представителей Федеральных управлений автомобильных дорог, дирекций строящихся дорог, территориальных органов управления, дорожных строителей, а также разработчиков и производителей новых технологий и материалов. Огромный конференц-зал с трудом вместил всех желающих. Но в тесноте, да не в обиде! В зале присутствовали более 300 представителей разных регионов России, а также гости из стран ближнего и дальнего зарубежья. Участники работали два дня. В первый день состоялось пленарное заседание, в ходе которого были заслушаны основные доклады и прения, организована пресс-конференция. Вторым днем посвящался работе круглых столов «Современные технологии проектирования» и «Внедрение новых технологий и материалов». По завершении работы конференции были зачитаны ос-

новные положения резолюции, которая затем была отправлена на доработку.

Среди докладчиков – представители ведущих научных, проектных, производственных, строительных организаций. Вопросы и прения, возникавшие практически после каждого выступления, носили по-настоящему злободневный характер. Ведь участники коснулись не только проблем совершенствования методов проектирования автомобильных дорог и мостов, внедрения новых технологий и материалов в дорожные конструкции и искусственные сооружения, но и проблем, которые мешают нормальной работе и тормозят дальнейшее развитие отрасли. Так, было заявлено, что в настоящее время происходит размывание ответственности между заказчиком, экспертизой, организатором торгов, проектировщиком и подрядчиком, тогда как ответс-

твенность должна быть сосредоточена на трех юридических лицах – заказчике, проектировщике и подрядчике. По идее, функции и ответственность организаторов торгов, а также утверждение проектов в экспертизе следует передать заказчику. А проектировщик должен только помогать заказчику в прохождении экспертизы.

Констатировалось, что на сегодняшний день в России отсутствует четкая политика в области строительства, и дорожного строительства в частности. Требуются срочные меры по разработке современной технической политики и созданию новой нормативной базы. В рамках конференции также было предложено несколько конкретных мер для своевременного обеспечения объектов дорожного строительства качественной проектной документацией...

По словам директора ФГУ «Росдортехнология» Н.В. Быстрова, подобные мероприятия, где при обсуждении проблем превагирует живой диалог, встречаются нечасто. По его же мнению, высказанному в ходе пресс-конференции, темы, затронутые организаторами и участниками, болезненно актуальны, и решать их нужно в самое ближайшее время. «К существующим в дорожной отрасли недостаткам, которые периодически вы-



являются в ходе мониторинга, – сказал руководитель ФГУ «Росдортехнология», – следует отнести исполнительную документацию, вопросы изменения и отклонения от проектной документации, а также качество применяемых материалов и технологий».

Когда из зала был задан вопрос о качестве автомобильных дорог и искусственных сооружений, Николай Викторович сказал, что вопрос этот достаточно объемный и каждый его пункт требует более существенного и глубокого рассмотрения, нежели несколько ответов, обозначенных рамками временного регламента конференции. Тем не менее он с оптимизмом заметил, что включение в проектно-сметную документацию новых материалов и технологического оборудования позволит повысить качество дорожных одежд и покрытия, увеличить срок службы дорог и искусственных сооружений... «Пришло понимание необходимости соответствия транспортно-эксплуатационной составляющей дорог нормативным требованиям; существует важность оценки того, насколько решения, заложенные в проект, соответствуют реальности...» – добавил Николай Быстров.

Директор НП «АСДОР Северо-Запад» Ю.А. Агафонов, отметив стабильный рост финансирования дорожного комплекса, в своем выступлении подчеркнул слабые места в развитии дорожно-мостового хозяйства. Серьезнейшим недостатком, по его словам, является чудовищная трата времени – речь шла о том, чтобы сократить время на бюрократические процедуры в территориальных и федеральных органах управления, в Главгосэкспертизе и ФДА.

Юрий Агафонов сделал акцент и еще на одном важном направлении – прохождении экспертизы. В этой связи он заметил, что в градостроительном комплексе у экспертизы нет полномочий в отношении ценообразования, а на практике цену почему-то диктует эксперт. При этом экспертиза не несет никакой ответственности за возможность и/или невозможность постройки объекта по назначенной ею цене. Кроме того, при той системе открытости и доступности информации, о которой говорят сейчас во всеуслышание, никому не известно о графиках прохождения экспертизы, об экспертах и их квалификации, а также о том, кто их сертифицирует...



Генеральный директор ЗАО «Институт «Стройпроект» А.А. Журбин перечислил несколько факторов, тормозящих развитие проектирования. Основными из них, по его мнению, являются следующие: отсутствие управления качеством проектирования со стороны государства, планирование строительства без учета сроков проектирования и, конечно же, кадровая проблема. Не случайно заместитель генерального директора ООО «Испытательный центр «Дорсервис» Т.С. Худякова в начале своего выступления подчеркнула важность рассматриваемой темы: «Тема конференции более чем важная, поскольку жизнь каждого строительного объекта всегда начинается с мысли о нем, изложенной в задании на проектирование. Следующим и, пожалуй, основным этапом продвижения вперед является разработка проектно-сметной документации. При разработке каждого нового проекта должны быть учтены все плюсы и минусы проектирования предыдущих объектов, проявившиеся в ходе их строительства и эксплуатации. А это значит, что между всеми участниками процесса строительства конкретного дорожного объекта должна быть налажена очень плотная не заформализованная связь...».

К сожалению, некоторым участникам не хватило времени высказаться. Но, как говорится, время властно над всеми... Тем не менее за эти два дня состоялись важные встречи, были налажены новые деловые контакты, состоялся и неформальный обмен опытом. А что касается докладов «от» и «до», то все они будут опубликованы в специальном сборнике «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений».

Естественно, что многих выступающих волновало состояние на сегодняшний день нормативной документации. Ведь аксиомой является тот факт, что формирование обновленной нормативной базы в области проектирования – необходимый шаг в развитии этой сферы, равно как и передача, обобщение передового опыта, в том числе и зарубежного. Правда, одним из основных тезисов, вынесенных в ходе конференции на обсуждение, стал следующий: «Важно знать и защищать отечественных производителей». По мнению генерального директора ООО «Евродор» Андрея Земляка, на российском рынке дорожно-мостового строительства и благоустройства в ближайшие 2-3 года будут превалировать материалы отечественных производителей... Заведующий лабораторией ОАО «НИИ нетканых материалов» Г.К. Мухамеджанов на этот счет также дал оптимистичный прогноз: «В России производство и потребление ГМ имеют большие перспективы, что подтверждается многочисленными исследованиями...». Тем не менее выступающим было замечено, что в проектной практике зачастую применяются неоптимальные решения по применению ГМ, что связано с отсутствием полной информации о характеристиках ГМ и неполнотой нормативной базы. А для того, чтобы шире использовать на стадиях проектирования объектов дорожного строительства отечественные ГМ взамен зарубежных (при одинаковом уровне их качества), следует подготовить полную информацию о технических и эксплуатационных характеристиках ГМ по всему ассортименту, включая тканые и нетканые материалы по назначению и областям применения. В этой связи необходимо разработать единые методы ис-

пытаний и контроля ГМ, адаптированные и гармонизированные с международными (ISO и CEN) стандартами и нормами, а также обоснованные технические требования к отдельным разновидностям и способам производства ГМ – с учетом специфики проектируемого и строящегося объекта дорожного строительства. Также важно разработать каталог геосинтетических материалов...

В отношении поставок дорожно-строительных материалов было высказано следующее предложение: «Поставки должны быть долгосрочными, на весь объем и срок строительства. Это станет регулятором, с помощью которого можно будет остановить инфляцию в области строительства. Ведь существующая система ценообразования стимулирует рост цен на материалы, государство не воздействует на их поставку, и чем больше строится дорожно-транспортных объектов, тем цена на материалы становится выше. А почему не наоборот?» Этот и другие вопросы вызвали массу споров. А в спорах, как известно, рождается истина. Как гласит слоган компании Ruukki, принимавшей активное участие в пленарном заседании и работе круглых столов, «Важен не только материал, но и конечный результат!» Правда, за конечный результат пока отвечают только подрядчик и проектировщик...

В завершение же нельзя не сказать о продуктивности работы участников конференции и успехе данного мероприятия. Стол президиума буквально был завален записками. Николай Быстров, приподняв папку с предложениями, поступившими от участников, как бы взвесил ее и пошутил: «На моей памяти за последние десять лет еще ни одна конференция не собирала такого урожая». Тут же Николай Викторович серьезно добавил, что все эти предложения, мнения и вопросы будут в ближайшее время направлены на рассмотрение в Совет Федерации ФС, Госдуму, правительство Российской Федерации, а также в Росавтодор, Министерство регионального развития и Минэкономразвития. Остается выразить надежду на то, что пункты резолюции, принятые на конференции, а затем скорректированные благодаря пожеланиям и замечаниям участников, станут одной из предпосылок грядущих позитивных изменений. Также хочется пожелать организаторам данного мероприятия, чтобы проведение конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений» стало традиционным.

