

РОССИЙСКИЕ МОСТЫ И ЕВРОСТАНДАРТЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

На международном семинаре «Проектирование мостов с использованием еврокодов», прошедшем 17–18 апреля в Санкт-Петербурге состоялось обсуждение европейских нормативов (еврокодов) в сфере мостостроения и возможностей для использования их нормативов в российских условиях.

Организаторами семинара выступили: Министерство транспорта и Федеральное дорожное агентство РФ; структуры Европейской комиссии – Директорат «Объединенный и исследовательский центр» (DG Joint Research Centre) и Директорат промышленности (DG Enterprise and Industry), а также Европейский комитет по стандартизации (European Committee for Standardization); ЗАО «Институт «Стройпроект».

В семинаре приняли участие руководитель Федерального дорожного агентства РФ **Р.В. Старовойт** и его заместитель **Н.В. Быстров**, представители Европейской комиссии, более сотни авторитетных специалистов из проектных подразделений ведущих компаний России, Белоруссии, Казахстана, Украины.

Семинар стал частью масштабной работы, которая ведется уже на протяжении двух лет в формате регулятивного диалога «ЕС – Россия» (в подгруппе строительного сектора). Для выработки единых подходов к сближению европейских и российских технических стандартов не случайно были выбраны

именно мосты, поскольку это сложные инженерные сооружения, к которым предъявляются жесткие требования по безопасности. Опыт гармонизации еврокодов и российских нормативов, полученный при обсуждении вопросов мостового проектирования, послужит моделью для распространения и на другие сферы строительной деятельности.

Повышенный интерес к еврокодам в мостостроении определяется тем, что российские нормативы во многом устарели и не учитывают ни новых требований к долговечности дорожных сооружений, ни современных технических возможностей. Еврокоды могут восполнить ряд недостатков в отечественной нормативной базе, и в то же время являются более гибкой, инновационно-ориентированной системой, позволяющей проектировщикам более полно использовать свой профессиональный опыт, новейшие материалы и технологии.

Руководитель Федерального дорожного агентства Р.В. Старовойт заявил на открытии семинара: «Мы заинтересованы в изучении передового мирового опы-



та в области стандартизации, а также в применении лучших мировых практик при реализации проектов строительства мостовых переходов, в том числе и еврокодов. Их изучение и адаптация должны стать одним из основных источников информации для совершенствования отечественных норм».

Ряд российских компаний (включая участников семинара) уже имеет опыт проектирования мостовых сооружений по еврокодам. Однако в целом российская сторона стоит на позициях постепенной адаптации и внедрения европейских норм в российскую практику, так как к немедленному переходу на еврокоды страна не готова. Одновременное внедрение еврокодов принесло бы нашей дорожной отрасли больше вреда, чем пользы, хотя бы потому, что потребовало бы кардинального изменения методов испытаний и сертификации строительных материалов. Это поставило бы отечественных подрядчиков и поставщиков материалов в невыгодные условия.

Тем не менее, интеграция российской и европейской нормативной систем необходима. Это связано не только с тем, что еврокоды как таковые представляют более современную систему, но и с реальными перспективами привлечения в Россию передовых технологий, а также возможностями работы российских компаний на европейском рынке. Представитель директората промышленности Европейской комиссии В. Леос-Аргуэлес (Vicente Leoz-Arguelles) подчеркнул, что гармонизация российских и евро-





пейских стандартов проектирования должна стать «дорогой с двусторонним движением»: как для европейских компаний на наш рынок, так и для российских – на европейский.

Как отметил генеральный директор института «Стройпроект» **А.А. Журбин**, представители иностранных компаний дорожной отрасли, когда их спрашивают о том, что мешает им прийти на рынок РФ, называют те же самые проблемы, что и их российские коллеги. Например, отношение государственной экспертизы в России к инновациям, отсутствие у заказчика достаточных полномочий для принятия принципиальных решений по проектам, невозможность для подрядчика получить бонус за сэкономленные путем использования альтернативных технологий и материалов средства заказчика, выбор подрядчика зачастую без учета его опыта, квалификации и дру-

гие. Поэтому интеграция европейского и российского опыта объективно служит развитию нашей дорожной отрасли.

В ходе семинара представителями российских проектных и подрядных организаций в области мостостроения, научно-исследовательских и образовательных учреждений, а также их коллегами из ближнего зарубежья был проведен сравнительный анализ различий нормативных документов, представлен опыт проектирования с использованием еврокодов. Солидную практику в этом деле имеет ЗАО «Институт Гипростроймост-Санкт-Петербург». Его генеральный директор **И.Е. Колюшев** сообщил, что применять европейские нормы они начали более двух десятков лет назад в Финляндии при разработке технологии сооружения сталежелезобетонных пролетных строений мостов через канал Кейтеле-Пяанне. Позже, совместно с норвежской компанией, институт уча-



ствовал в проекте «Сахалин II». С 2004 по 2011 год велись работы по проектированию Южного моста в Риге. Еврокоды нашли свое применение в проектах вантовых мостов во Владивостоке – через бухту Золотой Рог и пролив Босфор Восточный. И это далеко не полный перечень объектов.

Практикой адаптации мостовых норм Украины к еврокодам поделился **М.М. Корнеев** из «Киевстройпроект». Работа по гармонизации проводится в соответствии с законом об общегосударственной программе адаптации законодательства Украины к законодательству Евросоюза, принятом в 2004 году. В соответствии с ним в том же году изданы государственные строительные нормы ДБН В.2.3.-14:2004 «Мосты и трубы. Правила проектирования». Впоследствии отдельные главы документа были доработаны и наполнены информацией по еврокодам. Адаптированные к евростандартам ДБН будут действовать на протяжении переходного периода наравне с еврокодами до окончательного введения последних. Затем украинские нормы определяют три документа: правила использования еврокодов; тексты евроном на украинском, русском и английском языках; национальные приложения.

Помимо детального обсуждения прикладных аспектов проектирования мостов с использованием еврокодов, практическим результатом семинара стало создание трех рабочих групп по следующим направлениям:

- основы проектирования и воздействия на сооружения (еврокод EN 1990, еврокод EN 1991);
- проектирование железобетонных мостов (еврокод EN 1992);
- геотехническое проектирование (еврокод EN 1997).

Персональный состав групп, по заявлению заместителя руководителя Федерального дорожного агентства Н.В. Быстрова, будет определен в мае. Он отметил, что модернизация российской нормативной базы дорожной отрасли в настоящее время идет ускоренными темпами (разрабатывается 40–50 новых стандартов в год), и за три-четыре года планируется вывести ее на уровень лучших мировых образцов.

Валерий Парфенов