



ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ПУБЛИКАТОР В ОБЛАСТИ
ПРОЕКТИРОВАНИЯ,
СТРОИТЕЛЬСТВА,
РЕКОНСТРУКЦИИ,
КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА

16 сентября 2021 года
№ 9 (927)

ФОТО: [HTTPS://SDELANOUNAS.RU/](https://sdelanounas.ru/)

Новые СП — новая эффективность

Вера Чухнова / Модернизация нормативной базы — одна из застарелых проблем строительной отрасли, что находит отражение и в критике со стороны руководства страны. Тем более важно появление каждого нового нормирующего документа, особенно в столь важной сегодня сфере, как развитие транспортной инфраструктуры. ➔

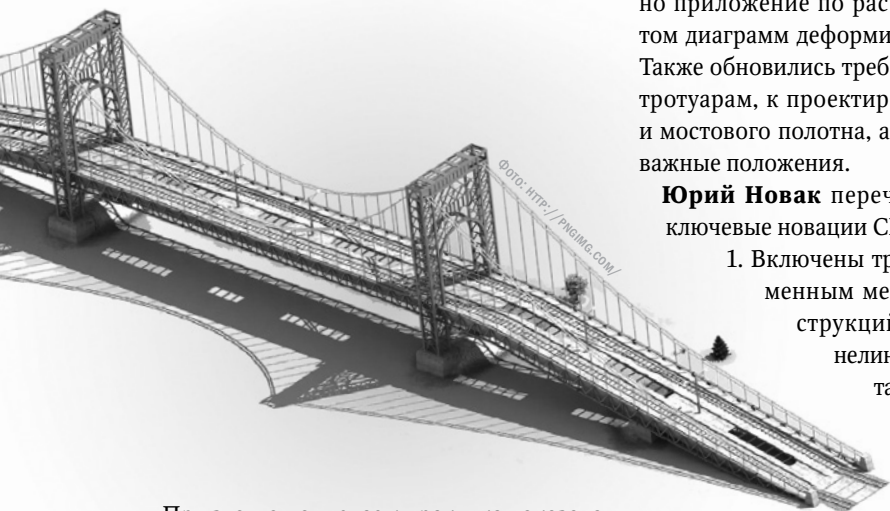
С 1 июля 2021 года вступили в действие актуализированные СП 35 «Мосты и трубы» и СП 122 «Тоннели железнодорожные и автодорожные», регламентирующие проектирование и строительство транспортных сооружений.

Работа по актуализации стандартов организована ФАУ «ФЦС» и выполнена АО «ЦНИИС» и ООО «Мастерская Мостов» при участии специалистов ООО «ИЦ "МИТ"», АО «Дороги и мосты», «Мостотреста».

Актуализация Сводов правил стала очередным шагом в модернизации нормативной базы. Еще в 2010 году вместо устаревших СНиПов были, в частности, разработаны СП35 по проектированию мостов и водопропускных труб и СП122 по проектированию железнодорожных и автодорожных тоннелей. «Вобрав все самое фундаментальное из СНиПов Своды правил во многом улучшили ситуацию в проектировании мостов и тоннелей и дали возможность проектировщи-



кам разрабатывать в том числе уникальные сооружения, как вантовый мост на о. Русский (с пролетом 1 км!), тоннели Московского метрополитена, Лефортовский тоннель и Строгинские тоннели в Москве», — вспоминает **заместитель генерального директора АО «ЦНИИТС» по научной работе Юрий Новак**.



При этом он отмечает: практика показала, что документы такого уровня должны пересматриваться на регулярной основе. «Был выбран срок пересмотра СП — пять лет, который позволял пройти для утверждения той или иной инновационной продукции весь путь от идеи через эксперимент, опытное проектирование и строительство до массового применения. В 2012–2015 годах, в 2020 году были подготовлены вторая и третья редакции этих СП», — говорит эксперт.

СП 35

Работа по актуализации нормативных документов велась при активном участии Минтранса России, Росавтодора, ТК 418 «Дорожное хозяйство». «Пересмотру норма-



тивов предшествовало проведение нескольких прикладных научных исследований, а также аккумуляция результатов опытного проектирования и строительства

целого ряда объектов, например, Крымского моста», — со своей стороны отмечает **замглавы Минстроя РФ Сергей Музыченко**.

«Основные задачи, которые решались при разработке изменений в СП 35, это: актуализация взаимосвязей с обновляемой нормативной базой в части новых материалов и разработанными новыми нормативными документами, уточнение методов расчета и конструирования железобетонных элементов, а также учет разработанных ранее специальных технических условий», — рассказывает **заместитель технического директора ООО «Мастерская Мостов» Николай Новак**.

По его словам, прежде всего следует отметить большую группу изменений, связанных с расчетом и конструированием железобетонных конструкций, в том числе добавлено приложение по расчету сечений с учетом диаграмм деформирования материала. Также обновлены требования к габаритам, тротуарам, к проектированию водоотвода и мостового полотна, а также иные крайне важные положения.

Юрий Новак перечисляет следующие ключевые новации СП 35:

1. Включены требования по современным методам расчета конструкций мостов на основе нелинейного подхода учета работы материалов, что даст возможность более грамотно проектировать мосты.
2. Разрешено применение фибробетона в мостовых конструкциях. Фибробетон в отдельных элементах мостовых сооружений весьма важен, несмотря на его повышенную стоимость в сравнении с обычным гидротехническим (мостовым) бетоном.
3. Разрешается применение арматуры классов А500 и А600 по ГОСТ 34028, а также арматуры с периодическим профилем поверхности, имеющим многояркое

расположение поперечных ребер, классов А500СП, А500СП и А500П как имеющую повышенные характеристики сцепления с бетоном, арматура указанных типов давно (более 30 лет) применяется в промышленно-гражданском строительстве, теперь ее можно использовать в мостах.

4. Разрешается применение высокопрочных болтов, гаек и шайб из атмосферостойкой стали марки 40ХГНМДФ. Мосты строят и в морских условиях, поэтому атмосферостойкость очень актуальна сегодня для России.

5. Для свайных фундаментов опор допускается применение стальных свай, погружаемых с открытым концом без выемки грунта из цилиндрической электросварной прямошовной трубы диаметром до 3000 мм. Эту возможность и экономическую целесообразность доказало строительство моста на полуострове Крым.

«В целом разработанные изменения позволят более гибко вести проектирование и сократить сроки прохождения органов экспертизы», — отмечает **Николай Новак**. «Новые требования дадут возможность улучшить качество проектирования мостов, что позволит повысить надежность и долговечность сооружений. Кроме того, нововведения за счет повышения уровней безопасности при строительстве и эксплуатации сооружений в соответствии с требованиями закона № 384-ФЗ обеспечат снижение затрат на ремонт на 5–10% за счет увеличения межремонтных сроков. Модернизация мостовой строительной отрасли путем внедрения передовых и отмены устаревших технологий даст повышение темпов строительства за счет применения прямошовных труб в фундаментах на 15% (исключительно для больших мостов)», — дает более развернутую оценку **Юрий Новак**.

СП 122

Одним из наиболее важных результатов изменения СП 122 «Тоннели железнодорожные и автодорожные» является повышение уровня безопасности при строительстве и эксплуатации транспортных тоннелей и сохранность окружающей застройки.

Юрий Новак называет следующие основные новеллы норматива:

1. Приведены дополнительные требования по определению нормативных и расчетных характеристик грунтов при поведении инженерно-геологических изысканий, составу данных для выполнения геотехнических расчетов, что важно особенно применительно к сложным

геологическим условиям современного тоннелестроительства.

2. Введены положения по видам и выбору ограждающих конструкций котлованов, в том числе современных методов крепления строительных котлованов в условиях плотной городской застройки и интенсивного уличного движения, что отработано в крупных городах-миллионниках.

3. Введены требования по сооружению тоннелей с опережающей крепью в виде экрана из труб и современной технологии микротоннелирования, что актуально для пересечения дорог со строительством тоннелей под насыпью.

4. Введены новые положения по использованию специальных способов работ при сооружении транспортных тоннелей в условиях неустойчивых водонасыщенных и нарушенных скальных грунтов, укреплении оснований и фундаментов зданий, попадающих в зону строительства, ликвидации аварийных ситуаций, возникающих в процессе строительства.

5. Определены требования по устройству притоннельных сооружений способом опускных секций, что является новым словом в проектировании и строительстве тоннелей.

6. Уточнены ссылки на нормативные документы по противопожарной защите тоннелей и тоннельных переходов, добавлены требования к пожарной безопасности строительных конструкций.

Внесенные изменения упрощают и ускоряют процессы проектирования, а также во многих случаях позволяют отказаться от разработки специальных технических условий. Внесенные изменения также ориентированы на гармонизацию нормативных требований с европейскими и международными стандартами.

«Обобщенные технико-экономические показатели по применению новых материалов и технологий при проектировании и строительстве тоннелей ориентировочно составляют: сокращение стоимости строительства на 15–20%, сроков строительства на 15–25%, эксплуатационных расходов — на 30%», — отмечает **Юрий Новак**.

По его словам, принятие и широкое внедрение новых нормативных документов позволят строить новые и ремонтировать уже действующие сооружения транспортной инфраструктуры более надежно, быстро и экономично. «Все нововведения в СП35 и СП122 прошли общественные слушания и получили одобрение у ведущих специалистов-практиков — как проектировщиков, так и строителей», — добавляет эксперт.

Застройщики ответят, покупатели заплатят

Лариса Петрова / Недавно созданная Градостроительная комиссия Санкт-Петербурга постановила: разрешение на строительство жилых комплексов застройщики получают на определенных условиях — к обязательной инженерной инфраструктуре добавилась социальная и дороги. Очевидно, что все оплатят покупатели жилья.

Градостроительная комиссия под председательством губернатора Петербурга Александра Беглова создана в мае текущего года. Первое заседание состоялось в июле, конкретных указаний после этого застройщики не получили. Но в августе их уже загрузили обязательствами. «РСТИ-Нова» в нагрузку к планам по строительству ЖК в Московском районе площадью 44 тыс. кв. м получила обременение в виде строительства детского сада на 100 мест, школы на 200 мест и внутриквартальных проезда. По завершении все это надо безвозмездно передать городу. Аналогичные обязательства возложены на компанию «Озерный край», которая собирается построить ЖК площадью 128 тыс. кв. м в Калининском районе: подарить городу 600 кв. м. нежилых помещений, детский сад на 280 мест и внутриквартальные проезды. Только за школу на 1125 мест Смольный готов немного заплатить.

Поддержка из федерального центра

Бесперывно заботящаяся о людях «Единая Россия» в лице депутата Госдумы от Петербурга Евгения Марченко разработала аналогичный законопроект — уже на федеральном уровне. Задача — обязать застройщиков синхронно с возведением жилья строить школы, детские сады, объекты транспортной инфраструктуры. «Законом будет четко прописано: если ты строишь жилой дом или квартал, изволь построить сколько-нибудь детских садов или поликлиник. То, на чем нерадивые чиновники "играют", освобождая от социальной инфраструктуры, это все затягивается, а потом ничего не строится», — пояснил РИА «Новости» инициатор законопроекта.

По мнению Евгения Марченко, закон будет иметь обратную силу — распространяться на объекты, построенные до его принятия.

В дополнение уже подготовлен второй законопроект, по которому срок исковой давности для требований властей к застройщикам по поводу исполнения инвестиционного договора увеличивается с трех до десяти лет. Таким образом, чиновники смогут обязать девелоперов построить школы, детские сады и дороги в уже давно сданных объектах, а главное, «увеличивать на них нагрузку в виде социальной инфраструктуры».

Нагруженные метры

Нагружать девелоперов строительством дорог Смольный начал еще в 2016 году. Однако тогда чиновники КРТИ утверждали, что «Лидер Групп», Seven Suns Development, Группа ЛСР, «Леннорд» и другие застройщики сами вызвались строить дороги.

В 2016 году были готовы первые жилые дома на намыве. Сдать их не представлялось возможным, поскольку подъездов к домам не существовало — за шесть лет освоения намыва город не удосужился даже подступиться к своим обязательствам по транспортному обеспечению новостроек. Даже после того, как дороги были построены, город долго не принимал их на баланс.

Попытку собрать средства с застройщиков на строительство дорог предпринимал вице-губернатор Игорь Албин. Застройщики, которых утомили постоянные требования властей, инициировали создание Фонда

социальных обязательств застройщиков (или Фонда социального участия), в который они — как заранее было подсчитано, собирались отчислять 4 тыс. рублей с каждого построенного квадратного метра. Эти средства предполагалось направить на строительство социальных объектов.

Но Смольный решил брать 10–40 тыс. рублей с каждого построенного метра, чтобы еще и на строительство дорог хватило.

После ухода Албина с поста идея фонда умерла, но желание взять побольше денег с застройщиков живо.

Застройщики давно смирились с необходимостью самостоятельно строить инженерную инфраструктуру и безвозмездно, «то есть даром», передавать частным или городским компаниям готовые сети. Потом добавились школы и детские сады, также частенько безвозмездно передаваемые властям.

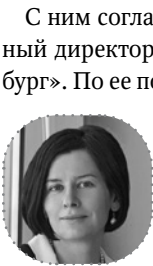
Между тем любые дополнительные затраты увеличивают стоимость квадратного метра для покупателя жилья. Как подсчитал Алексей Ефремов, вице-президент по финансам и экономике Группы RBI, действующие нормативы по отчислениям на социальную инфраструктуру



дают следующую нагрузку в расчете на 1 кв. метр жилья: по школам — 8,8 тыс. рублей, по детским садам — 6,25 тыс. рублей, по поликлиникам — 1,88 тыс. рублей.



Игорь Карцев, генеральный директор ГК «Максимум Лайф Девелопмент», отмечает: «Если брать старые цены на стройматериалы и прежнюю методику, то, по нашим расчетам, надбавка в стоимости жилых домов при обязательном возведении застройщиками социальной инфраструктуры могла бы составить 10 тыс. рублей на 1 кв. м. С учетом нынешних реалий и первых объявленных застройщиками проектов по новым правилам мы допускаем, что дополнительная финансовая нагрузка для девелоперов будет составлять около 20 тыс. рублей за 1 кв. м. Если городское правительство попытается обязать застройщиков возводить внутриквартальные проезды, это, по нашим подсчетам, еще около 5 тыс. рублей на 1 кв. м. Таким образом, максимальное увеличение может составить 25 тыс. рублей за 1 кв. м. жилья, которые оплатят будущие покупатели квартир».



С ним согласна Мария Черная, генеральный директор ООО «Бонава Санкт-Петербург». По ее подсчетам, нагрузка уже увеличилась до 15–20 тыс. рублей на 1 кв. м. «Это существенное увеличение, дополнительная статья расходов, которая заставит девелоперов пересматривать финансовые модели проектов и, в конечном итоге, обусловит дополнительный рост стоимости жилья для покупателя», — подчеркнула она.

Источник финансирования — дольщики

«Город планомерно и неуклонно работает над ликвидацией дисбаланса между жилой и социальной застройкой, особенно в новостройках. Нужно активнее создавать социальную инфраструктуру и привлекать к

этому инвесторов. Мы стремимся не только наращивать темпы возведения социальных объектов, но и вести их строительство параллельно с жилой застройкой, чтобы все сдавалось синхронно. Этим правил должны придерживаться все застройщики», — по итогам заседания Градкомиссии заявил Александр Беглов.

Город, безусловно, «стремится наращивать», однако власти постоянно жалуются на нехватку средств для строительства дорог и социальных объектов.

В зависимости от материалов и технологий, от того, типовой проект или нет, наконец от количества мест в школах и детских садах стоимость их строительства разная. По подсчетам компании «Дальпитерстрой», RBI, ГК «КВС», строительство детского сада стоит от 200 млн до 500 млн рублей. Строительство школы обходится в 1–1,5 млрд рублей. Но это типовые проекты.

По подсчетам «Бонава Санкт-Петербург», строительство одного места в начальной школе-саду с бассейном на данный момент составляет около 2 млн рублей.

По данным Союза инженеров-сметчиков, строительство 1 км дороги стоит до 270 млн рублей.

А источников финансирования у девелоперов два: средства покупателей жилья и кредиты. Если инфраструктурные объекты строятся за счет кредитов, финансовая нагрузка на 1 кв. м еще подрастает. «Сейчас в среднем минимальная ставка при наполненности эскроу-счетов составляет 4–4,5%, и это тоже влияет на экономику проекта и увеличение стоимости квадратного метра», — отмечает Игорь Карцев.

Двойное сплошное

Инициатива Смольного не напугала застройщиков — видимо, чего-то подобного они давно ждали. По словам Игоря Карцева, властная инициатива восторга не вызвала, но для строителей важно все время иметь работу. «Все участники рынка работают в рамках законодательства, для нас важна доступность финансовых средств. При новых требованиях затраты на социальные объекты будут оплачивать покупатели. Как раз у них и надо спросить: считают ли они справедливым, что все будущие квартиры будут стоить дороже на сумму соседних поликлиник, школ, детских садов и дорог? Ведь стоимость типовой двухкомнатной квартиры на 50 кв. м с учетом новых обязательств застройщиков может вырасти на 1 млн рублей!» — добавил он.

Мария Черная указывает на несправедливые действия властей: «Здесь, на мой взгляд, скрыт очень важный вопрос двойного налогообложения, когда петербуржцы сначала оплачивают строительство социальных объектов из своих налогов, а затем, еще раз, при покупке жилья».

Конечно, застройщики никуда не денутся — будут исполнять возложенные обязательства. Во-первых, в борьбе за покупателя качество жилой среды играет все более важную роль. Во-вторых, отказ компании выполнять требования властей автоматически закрывает ей доступ к новым проектам — если только в качестве подрядной организации.

Полную версию читайте на новостном портале **ASNInfo.ru** по ссылке:



ВЫХОДНЫЕ ДАННЫЕ



Газета выходит при поддержке и содействии Аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе.



Официальный публикатор в области проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта.

Издатель и учредитель:

Общество с ограниченной ответственностью «Агентство строительных новостей и информации»

Адрес редакции, издателя и учредителя:

Россия, 194100, Санкт-Петербург, Кантемировская ул., 12
Тел./факс +7 (812) 605-00-50. E-mail: info@asninfo.ru
Интернет-портал: www.asninfo.ru



При использовании текстовых и графических материалов газеты полностью или частично ссылка на источник обязательна. Ответственность за достоверность информации в рекламных объявлениях и модулях несет рекламодатель.

Генеральный директор: Инга Борисовна Удалова

Главный редактор: Марина Александровна Гримитлина
E-mail: red@asninfo.ru

Над номером работали: Максим Еланский, Елена Зубова, Оксана Корнюкова, Михаил Кулыбин, Татьяна Рейтер, Александра Тен, Лидия Туманцева, Альфия Умарова, Светлана Лянгасова

Менеджер PR-службы: Анастасия Мишукова
E-mail: pr@asninfo.ru. Тел. +7 (996) 780-75-14

Отдел рекламы: Майя Сержантова (руководитель), Валентина Бортникова, Лариса Виролайнен, Серафима Редуго, Елена Савоскина
Тел./факс: +7 (812) 605-00-50
E-mail: reklama@asninfo.ru

Технический отдел: Анатолий Конохов

Отдел дизайна и верстки: Владимир Кузнецов (старший дизайнер), Наталья Ильченко, Константин Никулин, Елена Саркисян



Отдел распространения:
Тел./факс +7 (812) 605-00-50
E-mail: info@asninfo.ru

Газета «Строительный Еженедельник» зарегистрирована Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (РОСКОМНАДЗОР) при Министерстве связи и массовых коммуникаций Российской Федерации.

Свидетельство ПИ № ФС 77-81786.

Издается с февраля 2002 года.
Выходит ежемесячно (спецвыпуски — по отдельному графику).

Типография: ООО «Техно-Бизнес»
194362, Санкт-Петербург, пос. Парголово, ул. Ломоносова, 113.
Тираж — 1000 экземпляров
Заказ № 92
Подписано в печать по графику 18.00 16.09.2021
Подписано в печать фактически 18.00 16.09.2021



СТРОИТЕЛЬ ГОДА
Лучшее профессиональное СМИ (лауреат 2003, 2006 гг.)



ЗОЛОТОЙ ГВОЗДЬ
Лучшее специализированное СМИ (номинант 2004, 2005, 2006, 2007 гг.)



СТАНДАРТ КАЧЕСТВА
Лучшее печатное СМИ (номинант 2017 г.)



КАИССА
Лучшее электронное СМИ, освещающее рынок недвижимости (лауреат 2009 г.)



JOY
Региональное издание года (лауреат 2017, 2018 гг.)



CREDO
Лучшее СМИ, освещающее российский рынок недвижимости (лауреат 2009, 2011, 2013, 2015, 2016 гг.)



КАИССА
Лучшее печатное средство массовой информации, освещающее проблемы рынка недвижимости (лауреат 2013, 2016 гг.)



СТРОЙМАСТЕР
Лучшее СМИ, освещающее вопросы саморегулирования в строительстве (лауреат 2012, 2013, 2014 гг.)



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПУБЛИКАТОР

правовых актов в сфере проектирования,
реконструкции, строительства, капитального ремонта

Перечень документов, подлежащих публикации:

- ✓ Постановление Правительства Санкт-Петербурга
- ✓ Акт о выборе земельного участка
- ✓ Информационное сообщение о проведении публичных слушаний
- ✓ Заключение о результатах публичных слушаний
- ✓ Проектная декларация о строительстве
- ✓ Изменения в проектную декларацию
- ✓ Распоряжение Комитета по строительству
- ✓ Любое другое информационное сообщение

Оперативность размещения гарантируем!



Согласно постановлению Правительства Санкт-Петербурга от 09.03.2016 № 161 «О внесении изменений в постановление Правительства Санкт-Петербурга от 29.06.2011 № 865 («О Порядке официального опубликования правовых актов Губернатора Санкт-Петербурга, Правительства Санкт-Петербурга, иных исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга») официальным опубликованием правового акта Губернатора Санкт-Петербурга, Правительства Санкт-Петербурга, иного исполнительного органа в области проектирования, реконструкции, строительства, капитального ремонта считается первая публикация его полного текста в газете «Строительный Еженедельник».

8 (812) 605-00-50

dok@asninfo.ru