

Залог успешного проектирования – качественное первичное изучение территории



В последнее время государство приложило колоссальные усилия для ускорения реализации масштабных инвестиционно-строительных проектов. Это заметно по отмечаемому снижению сроков строительства крупнейших инфраструктурных объектов. Однако, несмотря на ведущуюся системную работу, почти все это – следствие ручного управления, а глобально есть еще множество нюансов, которые учесть пока не получается. В первую очередь, они касаются предпроектной стадии, на которой, как раз, и нужно было бы исключать многие проблемы, ведущие к перерасходу средств и увеличению сроков строительства.

Павел Мельников

Исполнительный директор ООО «Центр сопровождения земельных отношений»
info@zemkomcenter.ru

В последнее время государство приложило колоссальные усилия для ускорения реализации масштабных инвестиционно-строительных проектов. В частности, по словам заместителя Председателя правительства Марата Хуснуллина, уже принятые законы позволяют сократить сроки реализации некоторых объектов на 1,5 года. Так, например, при строительстве ЦКАД этого удалось добиться за счет уменьшения времени перекладки

инженерных коммуникаций в ряде мест прохождения трассы. Соответственно сократилась и стоимость работ. Однако точечные решения не всегда могут быть эффективны. А ведущая системная работа пока решает далеко не все проблемы.

Проблема исходных данных – главная

Очевидно, что на сегодняшний день в сфере внимания законодателей находятся сокращение сроков согласований и прохождения административных процедур, гармонизация различных отраслей права, проведение регуляторной гильотины (отмена устаревших норм), оптимизация бюджетного финансирования и закупочных процедур. Часть из этих мер реагирования относится к стадии проектирования и непосредственно проведения строительных работ. Однако явно недостаточное внимание уделено предпроектной стадии, а именно первичной проработке территории. Между тем, именно здесь закладываются многие проблемы будущего строительства, в том числе, перерасходы средств и увеличение сроков.

Согласно статистике, основные причины увеличения сроков и стоимости реализации строительных проектов – недостаточные и недостоверные исходные данные, ошибки управления, недостоверные результаты изысканий, некачественные технические решения, пересмотр заказчиком основных решений в ходе реализации, нормативные изменения требований к строящемуся объекту. Таким образом, именно на предпроектной стадии при первичной проработке условий территории закладывается успех будущего проекта.

Проблемы, скрытые от всех

Как правило в сфере реализации строительных проектов профессиональное сообщество и органы власти не стремятся к публичному урегулированию рабочих вопросов. Однако при этом не редкими становятся случаи публичной критики участников со стороны государства. Так, в начале текущего года М.Хуснуллин подверг критике АО «Институт Стройпроект», потребовав, в частности, пересмотреть технические решения, предлагаемые проектировщиком, из-за завышения стоимости участков трассы М-12 (Москва-Казань). «Дал поручение пересмотреть технические решения, предлагаемые проектной организацией «Стройпроект». Не первый раз сталкиваемся с завышением стоимости объектов. Мы должны построить дорогу в кратчайшие сроки и выделенный бюджет, и я буду жестко контролировать, чтобы никто не думал, что может рассчитывать раздуть бюджеты. Все, кто считает иначе, не будут работать на бюджетных стройках», - [завил](#) вице-премьер.

Ранее, кстати, представители этого проектного института [указывали](#) на проблемы взаимодействия между проектировщиком и изыскателем и между проектировщиком и заказчиком. Поэтому вряд ли можно взваливать вину за рост сметы только на проектировщика. Из упомянутого интервью можно сделать вывод, что при формировании технического задания на инженерные изыскания заказчик не мог передать достоверные и достаточные данные по основным проектным решениям и границам работ. Кроме того, данные по границам работ в последующем неоднократно менялись, что привело к необходимости дополнительных инженерных изысканий по новым территориям.

Наконец, изменение границ проектирования и пересмотр основных решений может быть обусловлен выявленными в ходе проведения изысканий дополнительными сведениями об ограничениях, планах размещения объектов, имущественных правах и подземных сооружениях.

ОПР недостаточно

Посмотрим на практике, как влияет полнота и достаточность сведений, полученных на предпроектной стадии (до проведения инженерных изысканий), на последующие стадии строительства. Например, при проектировании и строительстве линейных объектов разрабатывается отдельный вид документации – основные проектные решения (далее ОПР). Данная документация не нормирована, в системе нормативной документации строительства отсутствует.

При проектировании транспортных объектов ОПР создаются до разработки документации по планировке территории и проведения инженерных изысканий. В качестве исходных данных используются сведения ЕГРН (публичная кадастровая карта, кадастровый план территории), архивные сведения изысканий, документация по планировке смежных территорий (при наличии). При этом нужно отметить, что по транспортным объектам законодатель разрешил проводить проектирование до утверждения документации по планировке территории.

ОПР включает в себя этапы реализации проекта, основные технические показатели, варианты прохождения трассы (продольный и поперечный профиль), предложения по устройству мест пересечений с линейными объектами, оценку акустического воздействия на период эксплуатации с границами санитарно-защитной зоны и компенсации правообладателям недвижимости, стоимость реализации, включая изъятие недвижимости.

С целью минимизации стоимости реализации за счет мероприятий по изъятию недвижимости при подготовке ОПР обращается внимание на существующие технические и транспортные коридоры, земли публичной собственности. Однако очевидно, что при подготовке ОПР существующие и планируемые к установлению ограничения по использованию земель и участков учитываются не в полном объеме, что приводит к воспроизведению ошибок на последующих стадиях.

При подготовке проектной документации по 8-ому этапу автодороги М-12 (Москва – Казань) при выборе мостового перехода через р. Волги южнее Казани своевременно не были учтены ограничения от магистрального нефтепровода, мест залегания полезных ископаемых, а также природных памятников и заказников. Из предложенных проектировщиком 3-х вариантов трассы в полной мере ни один не соответствует нормативным требованиям. Такой ситуации можно было избежать при наличии сведений об ограничениях на предпроектной стадии, при подготовке ОПР.

Поможет единая информационная система

Сведения об ограничениях, правовых режимах, правах на объекты недвижимости (включая земельные участки), лесах, водных объектах, природных территориях, месторождениях, объектах культурного наследия, местах размещения планируемых к реализации объектов капитального строительства, расположении подземных сооружений имеются в различных разрозненных государственных информационных системах. При этом наполнение сведений в ЕГРН о границах зон с особым использованием территории идет медленно. Государство надеется подстегнуть этот процесс проведением эксперимента по созданию единого информационного ресурса о земле и недвижимости (ППРФ от 31.12.2020 №2429). Планируется, что его состав войдет информация из ФГИС ТП, государственного кадастра ООПТ, ЕФИС о землях сельскохозяйственного назначения, ЕГР объектов культурного наследия, ФГИС ЕГРН, государственного лесного реестра, результаты инвентаризации лесов, АС лицензирования недропользования, ГВР.

Эксперимент проводится в ряде регионов, включая некоторые районы республики Татарстан.

Для эффективного использования изыскателями и проектировщиками подобного единого информационного ресурса его целесообразно дополнить ИСОГД субъектов РФ и базой данных подземных сооружений. БД подземных сооружений инициативно разрабатываются и эксплуатируются в ряде регионов, например, в Москве.

Федеральный закон 31.07.2020 №254-ФЗ (так называемый транспортный закон) и план законопроектной деятельности Правительства на 2021 в части (РПРФ от 31.12.2020 № 3683-р) существенно ускоряют реализацию инфраструктурных проектов, однако не влияют на качество проектных решений. Изменение требований заказчика и ошибки в проектных решениях являются одними из основных причин роста стоимости реализации строительных проектов. Единый информационный ресурс позволит обеспечить участников строительного проекта верифицированными и актуальными исходными данными для проведения изысканий и проектирования.

Вторым направлением повышения качества проектных решений может явиться нормирование предпроектной стадии, ее институционализация и законодательное введение в виде отдельной стадии строительства, включая обоснование инвестиций при использовании средств бюджетной системы.

Из практических рекомендации изыскателем стоит обратить внимание на состав исходных данных, их передачу исполнителю. Ну и, конечно, необходимо адекватно оценивать собственные возможности по срокам и качеству проведения работ.

Ну а что касается критики исполнителей в части завышения сроков и стоимости работ, то, конечно, в каждом конкретном случае надо разбираться отдельно. Часто это оказывается вынужденной мерой, связанной с проблемами, решать которые должно государство, а не проектировщики. Если же безосновательно предъявлять требования снижения стоимости работ тогда, когда это объективно невозможно, то привести это сможет лишь к появлению неоплаченных работ внизу по цепочке, ухудшению принятых проектных решений и даже, возможно, новой волне банкротств крупных участников рынка.