

Конференция «Нормативно-правовое обеспечение строительства и эксплуатации механизированных паркингов: существующее положение и потенциальное развитие».

Москва, 18.05.2010

Президент Ассоциации строителей механизированных паркингов, президент компании «Транспортная миссия» Ян Качко:

Я бы хотел представить организаторов конференции:

это прежде всего генеральный директор компании «АПС» Сергей Вячеславович Аболин и президент ГК «МультиПаркинг» Александр Юрьевич Каминский, а также другие представители различных фирм, которые сначала в одиночку, но вот уже второй год в составе Ассоциации строителей механизированных паркингов России пытаются решать проблемы отрасли.

Москва и в другие крупные города сталкиваются с проблемой дефицита парковочных мест, проблемой пробок и экологии. Все это взаимосвязанные проблемы, которые привели производителей механизированных паркингов в единую ассоциацию, чтобы дать возможность продвижению современных технологий для внедрения в мегаполисах РФ.

Эта проблема давно существует, еще в 1929 году в Чикаго появился первый механизированный паркинг. С тех пор, например, только в Японии насчитывается около 74 тыс. механизированных паркингов на 524 тыс. стояночных мест. В России механизированных паркингов не строилось, опыта развития строительства паркингового хозяйства в РФ нет.

В 1990 году в Москве насчитывалось всего 773 тыс. автомобилей, включая служебные, сегодня по данным ГИБДД у нас около 4 млн. автомобилей, с учетом приезжих около 4,5 млн.

Так что, сегодня вопрос эффективной организации паркомест стал чрезвычайно актуален. Сегодня мы собрались здесь чтобы обсудить вопрос нормативной базы, которая либо отсутствует по каким то вопросам, либо базируется на морально устаревших актах 1985-1993 гг., которые не могут применяться в наших российских, и, в частности, московских условиях. Все нормы, которые в настоящее время действуют противоречат логике и мировому опыту строительства механизированных паркингов.

Президент ГК «МультиПаркинг» Александр Каминский:

Ассоциация строителей механизированных паркингов включает в себя компании, которые уже много лет занимаются этой темой и наработали значительный опыт в проектировании и решении насущных проблем связанных с дефицитом парковочных мест. В результате у нас возникло желание вывести нашу деятельность на более серьезный уровень, попытаться своими силами, базируясь на своем представлении о тенденциях развития индустрии паркингов, сдвинуть с мертвой точки многие вопросы, которые сдерживают развитие этого направления. Вот вопросы, которые мы считаем важными для обсуждения:

- 1) Общая классификация парковочных решений и как следствие унификация терминологии, которая на сегодняшний день в разной нормативной базе регулирующей деятельность различается, как терминами, так и понятиями, в результате чего возникает путаница.
- 2) Разделение понятий механизированные и автоматизированные паркинги в связи с достаточно серьезным отличием подходов к их проектированию.
- 3) Обоснование изменений предельных размеров пожарных отсеков автоматизированных паркингов и рассмотрение вопросов увеличения их до 200-300 м/м, как это сегодня происходит в государствах, где опыт применения автоматизированных парковочных технологий значительно более продолжительный и достиг более существенных результатов, чем в нашей стране.
- 4) Обоснование изменения ограничения на высоту автоматизированных паркингов. Этот вопрос требует рассмотрения, потому что нормы, которые его регулируют, требуют пересмотра в связи с изменением технологических составляющих этого направления.
- 5) Обоснование внесения изменений в нормирование допустимых разрывов от паркингов и зданий и сооружений различного назначения с учетом более высокой экологичности автоматизированных паркингов.
- 6) Пересмотр пожарных нормативов применительно к автоматизированным паркингам с точки зрения обеспечения пожарной безопасности, допустимой огнестойкости несущих и ограждающих конструкций и комплекса противопожарных мероприятий для паркингов различного назначения
- 7) Обсуждение и принятие решения о внесении изменений в существующие нормы и инициация разработки отдельного нормативного документа непосредственно для механизированных и автоматизированных паркингов.

Для конкретизации задач хотелось бы определить ключевые проблемы отрасли:

1. Места хранения автомобилей являются составной частью транспортной инфраструктуры, которая очень тесно интегрирована в жилое пространство современных городов.
2. «Здание-Дорога-Человек-Автомобиль» - эта формула определяет сложность интеграции всех этих компонентов в единое целое.
3. Постоянная борьба с дефицитом мест хранения автомобилей в городской среде увеличивает разнообразие решений призванных решать эту проблему
4. Скорость, с которой это разнообразие ширится в последнее десятилетие, очень велика, в результате чего нормативно правовая база регулирующая применение современных технологий в этой сфере, требует постоянной актуализации.
5. Низкий уровень знания современных парковочных технологий и зачастую весьма поверхностное о них представление у большинства строительных организаций, сдерживают их массовое применение. Стоит отметить, что скоро станет необходимо готовить обучающие программы по проектированию, где можно было бы достаточно глубоко посвящать специалистов проектных организаций в возможности применения в

современном проектировании и строительстве автоматизированных парковочных технологий, которые для крупных мегаполисов сегодня очень актуальны.

Извечный вопрос: «что делать?»

На наш взгляд, необходимо выработать новую актуальную и унифицированную классификацию современных парковочных решений, которой сегодня, по сути, нет. Ни в одном из нормирующих документов строительства паркинга, стоянок, нет четко построенной классификации. А отсутствие классификации влечет за собой отсутствие терминологии.

Следующим этапом после разработки классификации является разработка и утверждение унифицированной терминологии, всех отраслевых понятий, которые сопровождают проектирование и строительство паркингов.

И как следствие – разработка современных норм регулирования проектирования и строительства мест хранения автомобилей с учетом последних изменений в структуре нормативно-правовых актов РФ. Как вы знаете, действующее законодательство в последние годы сильно изменилось, и закон, регулирующий нормирование в различных отраслях строительства, предполагает создание и разработку технических регламентов, которые в свою очередь включают другие нормативные акты.

Не претендуя на истину в последней инстанции, но базируясь на тех работах, которые мы делали в течение последних пяти лет, мне хотелось бы на ваш суд вынести базовую классификацию, ключевые термины, которые могли бы стать основой для последующей более прогрессивной классификации и терминологии. Каждый из этих терминов не претендует быть окончательным вариантом, а является базовым, и каждый из них требует дополнительной классификации по своим внутренним признакам.

Один из ключевых вопросов – разделение двух понятий – механизированные и автоматизированные паркинги или гаражи-стоянки. Мы отдельно эту тему затронем, просто хотел обратить ваше внимание потому, что это очень важный вопрос, он сдерживает масштабное распространение современных технологий. Причины, по которым необходимо разделить понятия механизированная и автоматизированная: первое - это различие в степени участия человека в процессе постановки автомобиля на хранение; второе - разные подходы к проектированию и обеспечению безопасности человека из-за полного отсутствия его в объеме хранения при применении целого ряда парковочных технологий.

Пройдемся по примерам – многоэтажные гаражи стоянки – это здание или сооружение, в котором перемещение автомобилей на нужный этаж и места хранения осуществляется непосредственно водителем по рамповому устройству.

Механизированные гаражи стоянки – гаражи-стоянки, в которых перемещение машин на места хранения осуществляется водителем с использованием специальных механических устройств. В этом случае человек находится внутри объема паркинга, автомобиль находится на устройстве хранения, однако нахождение человека внутри объема паркинга требует подходов к обеспечению его и пожарной и технической безопасности на том же уровне как это происходит в любом традиционном паркинге. Примеры механизированных паркингов – отдельно-стоящие, встроенные, там, где человек находится внутри объема хранения автомобилей.

Автоматизированные гаражи-стоянки – здания, часть здания или сооружения, предназначенные для хранения автомобилей в котором перемещение автомобиля с уровня въезда на место стоянки

осуществляется посредством автоматической парковочной системы без участия водителя. Примеры автоматизированных гаражей-стоянок: на металлоконструкциях, на железобетоне. Почему на это хочется обратить внимание: один из важных вопросов нормирования строительства таких объектов связан в большей степени с требованиями огнестойкости конструкций и требованиями обеспечения противопожарной безопасности такого рода объектов.

На сегодняшний день автоматизированные паркинги представляют вершину эволюции многоуровневых парковочных решений и самую перспективную версию их дальнейшего развития.

Наиболее важные вопросы, требующие актуализации в современных условиях:

Это размеры пожарных отсеков автоматизированных гаражей-стоянок, высотные и глубинные ограничения паркинга, нормирование допустимых разрывов от других зданий для автоматизированных гаражей стоянок и пересмотр некоторых пожарных нормативов применительно к автоматизированным паркингам.

Размеры пожарных отсеков автоматизированных паркингов. Текущее ограничение в РФ – 100 машиномест. Мировой опыт показывает следующее: в Китае, который впереди планеты всей это ограничение увеличено до 300 машиномест, нормы Республики Беларусь - 200 машиномест. В некоторой степени это заслуга и нашего белорусского подразделения, где мы в течении двух лет проводили работу по изменению нормативно-правовой базы, регулирующей производство и строительство паркингов, которая была еще в худшем состоянии, чем российская. Те нормы, которые были в Беларуси практически не позволяли эффективно применять автоматизированные и механизированные парковочные технологии. Работа, проводимая нами, длилась в течении 2-х лет и нам удалось добиться достаточно прогрессивных изменений. В частности, увеличения размеров пожарного отсека до 200 м/м, снятия ограничений на высоту автоматизированных паркингов, ограничив их технологическими возможностями системы.

Высотные и глубинные ограничения в РФ равны 28 м, либо 9 этажей в высоту и минус 5 этажей в глубину. Мировой опыт – порядка 60 м и 25 уровней, нормы в Белоруссии - без ограничений. Ограничения влияют на возможность применения целого ряда очень эффективных парковочных решений. В высотной застройке именно вертикально интегрированные паркинги является очень эффективным решением, потому что на очень компактном участке земли можно хранить большее количество автомобилей. Один из примеров проектов, которые мы делали – на пятне 15 на 15 м 200 автомобилей при высоте 50 м. Эффективность и скорость оборачиваемости крайне высокие. Высотные ограничения - достаточно серьезный сдерживающий фактор для Москвы, потому что в столице жилая застройка последние годы велась явно не 9-этажными домами, минимум 17-ти, а в большей степени 22-24-х этажными.

Нормирование допустимых разрывов от других зданий для автоматизированных паркингов. Необходимость внесения изменений в нормативы в первую очередь связана с тем, что автоматизированные парковочные решения значительно более эффективны, чем традиционные. Они обеспечивают низкую концентрацию выбросов в районе их эксплуатации, низкий уровень шума, низкое энергопотребление и общую высокую экологичность. Работая над изменениями в нормативную базу Беларуси, мы проводили расчеты вместе с экологами. Было доказано, что применение автоматизированных паркингов в жилой застройке обеспечивает очень хорошие экологические параметры, потому что у автомобиля во время парковки заглушен двигатель. Базируясь на этих исследованиях, мы совместно с несколькими строительными компаниями

сделали типовые проекты, в которых автоматизированные паркинги изначально интегрированы с жилым зданием. С увеличением количества секций увеличивается количество машиномест, но паркинг изначально при новом строительстве интегрирован с общей структурой здания. Практика показывает, что это очень эффективное решение, помимо прочего оно снижает себестоимость строительства, так как строить наземные сооружения дешевле, чем вести работы под землей.

Пересмотр пожарных нормативов применительно к автоматизированным паркингам. Эта тема связана с возможностью применения различных типов несущих конструкций – сборные металлоконструкции или монолитный железобетон. У нас есть проекты, которые могут быть выполнены на любом типе конструкций, однако нормы, не позволяющие эффективно использовать металлоконструкции при достаточно масштабном строительстве, часто связывают руки.

Пересмотр допустимых пределов огнестойкости несущих и ограждающих конструкций. Нормирование высотных габаритных параметров, исходя из обеспечения противопожарных мероприятий. Требования к организации путей доступа при эвакуации противопожарных подразделений. И как следствие того о чем мы с вами говорим – то состояние нормативно-правовой структуры, которая регулирует вопросы связанные со строительством и обеспечением безопасности зданий и сооружений. Сегодня во главе угла стоит закон о техническом регулировании № 184-ФЗ, который определяет порядок разработки технических регламентов по безопасности зданий и сооружений: регламент № 384-ФЗ и технический регламент о требованиях пожарной безопасности. Каждый из этих регламентов по своей структуре предполагает поднормативные акты двух типов: обязательные национальные стандарты и своды правил и добровольные национальные стандарты и своды правил. На сегодняшний день нет полного перечня ни тех, ни других, есть лишь проекты этих документов, точнее, проекты перечня правил, которые относятся к добровольным нормативным документам. Обязательных, которые можно было бы в принципе рассматривать, мы так и не смогли найти. То же касается и регламентов о пожарной безопасности. Из тех документов, которыми мы постоянно пользуемся, мы нашли в проекте перечня добровольных национальных стандартов и сводов правил лишь нам всем хорошо известный СНиП «Стоянки автомобилей», причем он отражен в разделе пожарной безопасности. Еще ряд СНиПов в этом перечне присутствует, но не присутствует ни одного МГСН, что возвращает нас к терминологии СНиПов и рассмотрению их в качестве базовых документов.

Что делать дальше? Есть понимание того, что необходимо определить актуальные разделы в новой структуре технического регулирования и разработать их или модернизировать. Для того чтобы эту работу выполнить необходимо создать рабочую группу для подготовки современного свода правил, стандартизирующих применение высокотехнологичных парковочных решений. Ну и очень важным является то, что актуализация законов регулирующих проектирование и строительство среды обитания человека, важнейшая задача на сегодняшний день, способствующая повышению комфорта проживания и эффективности жизнедеятельности мегаполиса.

Вопрос кто это сделает? В моем понимании, если не мы, то кто?

Представитель Тушинского машиностроительного завода:

Вопрос по классификации. То, что вы называете гаражом-стоянкой для автомобилей – это не гараж. Под гаражом мы все-таки понимаем нечто большее, чем стоянка. Это место, где мы не только оставляем автомобиль, но и можем что-то хранить.

А. Каминский:

Я объясню, почему была выбрана такая терминология. Мы пытались заложить некую логику исходя из терминов русского языка. Стоянка – это плоскостная площадка, на которой хранится автомобиль. Гараж – это здание или сооружение, в котором хранится автомобиль. Гараж-стоянка – это здание или сооружение, в котором автомобили находятся как на стояке, но это уже здание или сооружение. С моей точки зрения, мы должны наделить термины однозначными характеристиками, которые бы служили основанием применять те или иные принципы при проектировании. Чем четче будет формулировка, тем легче будет нормировать правила проектирования и строительства. Конечно, понятия, перечисленные в перечне являются базовыми, они требуют обсуждения и с экспертизой и с ведомствами, которые обеспечивают пожарную безопасность. В каждом из этих параметров будет дальнейшая классификация.

Представитель Тушинского машиностроительного завода:

Не убедили. Вы подходите с точки зрения проектирования, а я смотрю с точки зрения потребителя.

А. Каминский:

Вы переходите в другую плоскость оценки. Продается не гараж и не стоянка, а понятие машиноместо. В этой терминологии может быть отдельно выделен термин машиноместо, которого на сегодняшний день нет.

***Управление перспективного проектирования нормативов Москомархитектуры, Яхкин
Светлана Ильинична:***

Действительно, нормативная база со временем устаревает. Я представляю управление, которое формировало МГСН 1993 года, и та нормативная база, которая сейчас имеется по гаражам, за это время претерпела изменения. Более того при корректировке МГСН 2001 (2005?) года, которая была заказана департаментом дорожно-мостового строительства, эти вопросы, в частности механизированных парковочных мест, возникали и обсуждались. Этот документ был в определенной мере подготовлен с участием различных специалистов, но по постановлению прокуратуры и по разъяснению правового управления в МГСН сейчас изменения не вносятся, и мы не можем ничего с этим сделать. Тем не менее, правительство Москвы и, в частности, Москомархитектура озабочены той проблемой, о которой вы говорили. У нас в прошлом году прошли через комиссию механизированные паркинги, пристраиваемые с торцов 17-этажного здания (это было поручение мэра). Сейчас, опять же по ряду поручений, мы прорабатываем изменения пункта СНиПа по снятию высотных ограничений и в части расстояния от механизированных парковок до жилых зданий и объектов соцструктуры. Мы подготовили обращение. Но, безусловно, то, что вы предлагаете важно, и чем больше будет подаваться обращений и предложений, тем быстрее этот вопрос может сдвинуться с точки. По моей информации СНиП относится к актуализированным, он вошел не в разряд рекомендуемых, а в разряд обязательных, то есть если вы примете участие в конкурсе который будет проводить Минрегионразвития по актуализации, то возможно ваши предложения будут включены.

Предложение по разработке СП к техническому регламенту о пожарной безопасности тоже может быть принято к обсуждению. И последнее, в части расстояний - это обращение тоже ушло в адрес Онищенко, но очевидно, если вы закажете такую работу и выполните ее с обоснованием.... Польза будет очень большая и для вас и для правительства Москвы. А по гаражу я коллегой должна согласиться, потому что гараж – это эксплуатация.

Начальник нормативно-технического отдела управления Госпожнадзора Москвы Александр Борисович Бобров:

Нельзя сказать, что нормативов по гаражам не было вообще. Подтверждением служит МГСН, в работе над которым, принимало участие большое количество народа. До выхода запрета прокуратуры, мы проектировали и применяли МГСН, но на федеральном уровне постоянно за это получали, поскольку Москва является субъектом федерации: МЧС - федеральная структура, а пользуется какими-то ведомственными документами. Об МГСН, к сожалению, забыли, но опять-таки, если создавать рабочую группу и разрабатывать какой-то нормативный документ, со счетов МГСН я предлагаю не сбрасывать, а в первую очередь брать его за основу, поскольку была проделана огромная работа всеми службами во главе с Москомархитектурой.

Еще один момент. Сегодня определенные требования предъявляет к нам закон № 123-ФЗ - «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности». О сокращении расстояния мы можем говорить сколько угодно, но до тех пор, пока не будут внесены изменения именно в этот закон, все наши попытки будут бесполезны. Сегодня ведется корректировка закона №123-ФЗ, Госпожнадзор совместно с Москомархитектурой и Мосгорэкспертизой проделал большую работу по внесению туда изменений. Мы со своей стороны предлагали как раз сократить противопожарное расстояние между жилыми зданиями и гаражами стоянками, между открытыми стоянками, потому что на сегодняшний момент по некоторым вопросам мы в Москве встаем в тупик. Хотя с 2007 года органы Госпожнадзора не принимают участия в согласовании за исключением специальных технических условий, но, тем не менее, к нам постоянно идут эти обращения. Одним из решений было создание нашей ведомственной рабочей группы по внесению изменений. Теперь что касается СП. В свете развития технического регламента были выпущены СП, где нашли отражение требования к гаражам-стоянкам, как наземного типа, так и подземного, то есть здесь говорить, что нормативной базы нет нельзя. Но естественно в СП прошли некоторые моменты, которые брали и из СНиПов и МГСН, и они между собой немножко не вяжутся. Поэтому, если будет создана рабочая группа в обязательном порядке нужно привлекать специалистов ВНИИПО.

Я. Качко:

Вы не помните, какая высотность в СП определена? По-моему 28 метров

А. Бобров:

Совершенно верно, но это связано с более плотной застройкой, наверное. Я вам скажу так: анализ применения технического регламента по России показал, что таких проблем как в Москве, за исключением, наверное, Санкт-Петербурга, нигде больше нет, потому что активнее чем в Москве нигде не строят. И поэтому эти вопросы возникли именно в Москве, именно в исторической части

города, где невозможно стало применение технического регламента. И вы все прекрасно понимаете, что отступление от технического регламента как от федерального закона не допускается. Как специалист я с вами согласен - расстояния нужно уменьшать, но их можно уменьшать только путем внесения изменений в федеральное законодательство. Со своей стороны мы пытались в предложениях вынести все цифровые значения из технического регламента в документы и своды правил, у нас не было зафиксировано в техническом регламенте цифр.

Следующий момент. По поводу актуализированной редакции того же СНиПа «Общественные здания и сооружения», я вам могу сказать, что на сегодняшний момент он, по большому счету, нелегитимен. У нас в федеральном законодательстве прописано, что те нормативные документы, которые содержат требования пожарной безопасности, должны быть согласованы с федеральным органом государственной власти, уполномоченным на решение задач в этой области, то есть с МЧС, в данном случае с МЧС согласовано не было. Поэтому как бы Минрегион не хотел применять данный СНиП, к сожалению, он не совсем работает. Что касается увеличения отсеков и прочего – здесь в первую очередь должны быть какие-то натурные испытания, потому что все цифровые значения проводились на основании расчетов, которые велись не один год. Нужно подключать наш пожарный институт, который не первый год этой проблематикой занимается, мы готовы участвовать.

А. Каминский:

Анализируя причину возникновения цифровых ограничений мы пришли к выводу, что их природа в большей степени лежит еще в истории разработки СНиПов Советского Союза, время идет, а ничего не актуализировано. Когда мы обсуждали с различными подразделениями МЧС причины тех или иных ограничений, ни по одному вопросу не нашли аргументов в защиту этих нормативов.

Я. Качко:

Дело в том, что в последний СНиП 2003 года были перенесены нормы 1992-1993 гг., в частности, ограничение по высоте - 28 метров. Это определялось тем, что в 80-90 гг. лестница выдвигная на пожарных машинах могла достигать 28 метров. Время ушло, навсегда. Сегодня в Европе и мире строятся высотные механизированные паркинги, в Сингапуре есть паркинг в 119 этажей. Плотность застройки в Москве не самая большая, потому что площадь Москвы достаточно большая, именно плоскость. В Европе плотность застройки гораздо выше, там уличные проемы гораздо уже, нет разрывов между домами, паркингами, техническими сооружениями, жилыми домами, социальными зданиями, памятниками архитектуры, и вместе с тем мы горим гораздо больше чем они. Нормы, которые применяются в Европе, выстраданы кровью и пожаром. Так вот, европейское сообщество, объединяясь почти 15-20 лет, 7 лет выработывало нормы гаражного строительства для всех видов паркингов. Когда мы готовили эту конференцию, наши коллеги из «Мультипаркинга» имели маленькую толику того что была наработано в Европе и это были огромные тома. Мы взяли эту информацию за основу. Я считаю, что может быть нам не надо изобретать новый велосипед, а взять за основу те требования, которые заложены в европейском сообществе.

Комитет строительного надзора:

Есть две проблемы, которые надо обсудить. Первое - присвоение статуса капитальности строениям такого рода, второе - проблемы продажи машиномест в гаражах-стоянках.

Генеральный директор компании «АПС» Сергей Аболин:

По статусу капитальности, действительно, очень много вопросов и различных вариантов решения. За последние два года мы в связи с нормативной деятельностью правительства Москвы проектировали и разрабатывали как те, так и другие, нам по большому счету без разницы как это назвать, это не совсем наш вопрос. Что касается возможности продаж. На сегодняшний день в Москве есть несколько адресов, где механизированные паркинги являются частью подземного паркинга, и имеют свидетельства о собственности без выделения в натуре. Есть прецеденты когда, механизированный паркинг является частью здания, соответственно, на часть здания оформляется свидетельство о собственности, после оформления, возможно его разделение на бесконечное количество частей без выделения его в натуре, и эта часть паркинга может быть продана. Общая долевая собственность.

Я. Качко:

Сергей Аболин рассказал, как это выглядит. Есть законы, а есть судебная практика. Долевую собственность можно получить и судебная практика говорит о том, что так оно и есть. Но есть и самый простой путь. Например, начиная работать над проектом в Останкино, мы сначала пошли по пути некапитального строительства - так нам порекомендовала мэрия Москвы и стройкомплекс. Когда мы столкнулись с тем, что никогда не сможем ничего продать, передать в собственность, мы поменяли статус. Потому что по закону если вы строите с фундаментом, то вы имеете капитальное строительство. В этих условиях оформляется долевая собственность. У нас есть документы БТИ, подтверждающие закрепление собственности блока за частником. При условии, что это капитальное строительство.

ФГУ ФЦС, Каммерер Юлий Юрьевич:

Я пришел сюда в какой-то степени по поручению Минрегиона. Но сейчас я хочу только по одному частному вопросу дать короткую реплику. Насчет капитальности. В классификации, которая предлагается, непременно должен присутствовать заведомо некапитальный по всем критериям тип места для хранения автомобилей, какое-то оборудование для хранения автомобилей аналогичное ракушкам, и по отношению к этим объектам не должно употребляться слово строительство, и все согласовательные дела и т.д. Мне думается, что в реальной жизни этот тип будет на первых порах самым ходовым, потому что в условиях нормативной неразберихи, в которую нас погрузил закон о техническом регулировании, еще очень и очень нескоро мы сможем вести нормальную строительную деятельность. Это, на мой взгляд, самое перспективное.

Генеральный директор AutoParkSystem Management Ltd Николай Гегидзе:

Нас тоже очень интересует изменение пожарных норм. Вопрос в следующем: мы сталкиваемся с тем, что нет стандарта безопасности оборудования в России. Такие нормы существуют в Европе, в Японии, больше стран, где существуют нормы производства и использования такого оборудования я не знаю. Почему бы нам не выступить с предложением к регулирующим органам,

принять какие-то нормы не только пожарной безопасности, но и стандарты безопасности при производстве, монтаже и т.д.

А. Каминский:

Это важный вопрос, но он еще сложнее чем то, о чем мы говорим сегодня. Производителей оборудования сегодня можно пересчитать по пальцам руки, их конструкторские разработки не стандартизированы, и поэтому сегодня говорить о том, что возможно стандартизировать производство оборудования пока мне кажется преждевременно.

Н. Гегидзе:

Может быть, я недостаточно корректно сформулировал. Я имел в виду не стандарты производства, а стандарты безопасности. Производители могут быть совершенно разные, узлы совершенно разные, а вот стандарты безопасности должны быть одни и те же.

С. Аболин:

Два или три года назад была мысль у представителей Росгостехнадзора разработать правила безопасности по механизированным парковкам. Те предложения, которые там были сформулированы, к счастью, не нашли финансирования в бюджете Росгостехнадзора на их реализацию. Предлагалось полное лицензирование всех участников данного сегмента рынка, с созданием отдельного лицензионного центра, где за деньги сотрудники организаций проходят право доступа к эксплуатации механизированных парковочных систем. Оно вам надо?

Н. Гегидзе:

Предложение заключается в том, чтобы обобщив опыт мировой, предложить наработанные нормы безопасности, пока они не придумали что-то свое.

С. Аболин:

Помимо европейского опыта, есть российский опыт работы Росгостехнадзора, переделать который ссылками на европейский опыт наверное не получится.

Представитель Тушинского машиностроительного завода:

Я согласен с Николаем. Мы в свое время написали предложения к регламенту по безопасности. Регламент по безопасности должен быть, минимальные требования должны быть. Когда-нибудь мы сможем создать СРО, будем давать допуски, а какими нормами мы будем руководствоваться? Они не должны быть очень жесткими, но они должны быть.

Я. Качко:

Вы абсолютно правы, это еще одна тема для работы, и это надо внести в резолюцию. Нормативная база по безопасности – это следующий огромный пласт, мы его можем включить как общий вопрос. Есть европейский опыт его можно взять за основу и дальше двигаться.

Компания «Зеленпарк», Талала Сергей Николаевич:

По поводу последней дискуссии. Есть нормы двух типов: нормы, которые действительно направлены на обеспечение безопасности, и нормы, направленные на ограничение доступа к

рынку. В европейских нормах, как раз очень много таких, чтобы извне никто не мог прийти. Если взять европейские нормы и у нас применить, то останется 5-ка игроков.

Компания Парконика, Андрей Троегубов:

А почему не выступить с инициативой о платных паркингах в центре российских городов? Мы сейчас с вами говорим о технической стороне, но сегодняшняя ситуация просто обрубаёт наши возможности. Есть потребность, но нет рынка.

С. Аболин:

Мы с вами на эту тему дискутировали полгода назад. За прошедшие полгода мы с вами абсолютно согласились. Проблема именно в этом, но не здесь и не этим коллективом ее решать.

Мосгорэкспертиза, Повтарь Валерий Яковлевич:

Безусловно подняты очень актуальные вопросы, эти вопросы мы на протяжении двух-трех последних лет пытались решить, когда делали новый МГСН 1-01-06, который, фактически был завершен на 95%, у которого есть даже подпись Ресина, оставалось где-то месяц-два чтобы утвердить эти нормы. Там в частности включены как раз и понятия о механизированных и автоматизированных стоянках, было подключено и МЧС и ВНИИПО и Санэпиднадзор, участвовали все структуры. И фактически эти нормы могли бы действовать.

Вопросы, которые сегодня обсуждаются очень серьезные, надо создать рабочую группу, но, так как новое законодательство запрещает в Москве заниматься этим, рабочая группа должна быть должна быть создана при Минрегионе, при органах, которые выпускали СНиП 2101-99. Фактически его надо откорректировать и выпустить в новой редакции с учетом наших наработок. И СНиП откорректировать и СП и в закон внести эти изменения, только так можно. А вы - Ассоциация строителей, как самая заинтересованные, могли бы инициировать это.

Реплика с места:

Все-таки вносить изменения в СНиП или выпускать СП?

В. Повтарь:

И то и то, но СНиП самое правильное. В СП настолько все скудно, там по гаражам буквально 20 строчек.

Я. Качко:

А будет ли легитимен СНиП? Мы очень надеялись, что здесь будет Минрегионразвития, потому что все, что мы здесь говорим мы не решим без федеральной помощи. Так вот будет ли СНиП легитимен или нам идти по пути выпуска СП?

В. Повтарь:

Скорее всего, правильнее было бы создать отдельно регламент по гаражам. Когда 3-4 года назад обсуждали эти регламенты, говорили, что их должно быть 2-3 тысячи. В настоящее время штук 5 сделано в России. И все, это полный ступор. Это хорошо бы сделать, но кто это будет делать? У нас

все институты, которые этим занимались, развалились фактически, люди все ушли. Вот вы говорите нормы устарелые, но они были очень качественно сделаны, огромные коллективы их разрабатывали, можно 70-80% использовать, а обновить 30%.

Я. Качко:

Но нельзя сегодня использовать норму, по которой механизированный паркинг не может опираться на стену несущей конструкции жилого дома. Сам посыл бредовый.

В. Повтарь:

Безусловно, то, что явно противоречит, абсурдно, - нужно ликвидировать. Мы все это делали, я даже дал текст, как изменить эти нормы, мне обещали включить наши разработки. С тех пор год прошел, и никто ничего не может сделать. Поэтому только с помощью Минрегиона, и с помощью Москомархитектуры.

Телегин Михаил Николаевич:

Я здесь по поручению Российского Союза строителей. Я полностью присоединяюсь к представителю Мосгорэкспертизы, конференция правильная, тема которая здесь поднята, действительно, очень актуальна, но другое дело, что решить сегодня их даже в первом приближении, на мой взгляд, практически невозможно. Мне особенно приятно, как одному из первых строителей механизированных паркингов Москвы (первый паркинг я построил еще в 1994 году на ул. Скаковая, 17) сказать о том, что сегодня любая автоматизированная парковочная система, не гараж многоэтажный, а именно отдельностоящий объект на территории Москвы сегодня узаконен быть не может. Он мог бы быть узаконен года три назад, когда МГСН хотели выпустить, но теперь его власть ограничена или совсем отсутствует. А Минрегион, я думаю, навряд ли он возьмет на себя такую функцию.

Реплика с места:

А кто тогда может взять?

М. Телегин:

В СССР был Госстрой. Во всех странах мира есть Госстрой. Надо выходить не на Минрегион, а на правительство, потому что у нас в строительстве нет сейчас нормативно-правовой базы. Все что мы строим, кроме стоянок механизированных, практически незаконно. В большинстве своем случаев строители пользуются СНиПами 80-х гг. как-то чуть-чуть за уши притянутыми, а российских документов нет. И как бы мы ни бились, мы задачу в законном плане не решим, хотя опыт у нас громадный. Молодцы инициаторы конференции, что эту тему подняли и она сегодня большая даже не с точки зрения наших машиностроительных систем. Главная задача, чтобы нам разрешили строить паркинги, чтобы их можно было регистрировать как объект строительства. Надеюсь, что Российский Союз Строителей свое участие в этом деле примет, поспособствует в выходе на федеральное правительство, для того чтобы обязать Минрегион создать внутри себя структуру, которой сегодня нет. У нас нет структуры, которая должна заниматься разработкой нормативно-правовых актов в строительстве в первую очередь.

С. Аболин:

Я согласен, мы много с кем мы общались в Минрегионе, самый популярный ответ - вы там все разработайте, а еще лучше попросите правительство Москвы, чтобы оно выделило деньги на разработку этого документа, потому что правительству Москвы это надо больше всех, потом этот документ нам направьте, а мы примем на федеральном уровне. Будем обращаться в правительство Москвы, что делать.

ФГУ ФЦС, Каммерер Юлий Юрьевич:

Насчет картины будущей нормативной базы. Во первых техрегламент по строительству - это такой же федеральный закон, как и закон о техническом регулировании. Более того, в случае коллизий он имеет приоритет перед законом о техническом регулировании. Второй момент, - в какой форме может вылиться продукт коллективной деятельности по этому направлению. Во-первых, споры о том, что развивать СП или СНИП беспочвенны потому что сейчас, как известно, все СНИПы объявлены сводами правил, остается только одна разновидность нормативного документа – это свод правил. И в техрегламенте, как вы знаете, записано, что до 2012 года все СНИПы – СП включенные в перечень, по крайней мере, для обязательного применения должны быть актуализированы. Видимо подразумевается, что этим будет Минрегион заниматься, но там этим заниматься некому.

Что может сделать ассоциация? Закон о техническом регулировании предусматривает такой вид нормативного документа как стандарт организации (СТУ) и вполне возможно по этому направлению выпустить стандарт ассоциации. Конечно, те вопросы, которые регламентируются федеральными нормативными документами техническими туда включать нельзя, а технологическую часть запросто можно. Когда-то был давно такой вид нормативного документа - правила технологического проектирования. Сначала когда-то очень давно этим ведал Госстрой, потом эти вопросы разошлись по профильным министерствам. Сейчас, когда речь идет о создании новой нормативной базы, эти правила технологического проектирования подвисли, их никто не хочет на себя брать, поэтому работа ассоциации в этом направлении будет весьма уместной.

Реплика с места:

Наверное это можно и нужно разработать и нам это сделать можно самостоятельно в течение двух месяцев, но как это будет влиять на общее строительство, на общее положение, согласование и т.д. вопрос.

М. Телегин:

Есть конкретное предложение с тем, чтобы от лица ассоциации выйти на уровень федерального правительства, поскольку только они смогут дать указание Минрегиону на основании которого что-то начнет двигаться, иначе вся наша деятельность незаконна.

Я. Качко:

Сегодня наша главная задача создать рабочую группу, которая в течение 2-3 месяцев смогла бы подготовить документы, которые мы бы могли отправить в Минрегионразвития.

Представитель Тушинского машиностроительного завода:

Я предлагаю внести в резолюцию следующее предложение – заказать СТУ.

С. Аболин:

У меня маленькое объявление. Сотрудники ВНИИПО, к сожалению, не смогли приехать, но попросили рассказать всем, что сейчас на сайте ВНИИПО висит свод правил «Встроенные подземные автостоянки требования пожарной безопасности», в которые до июня включительно возможно вносить какие-то изменения. Они просили, чтобы те, кому это интересно, с ними ознакомились и имели возможность отправить туда свои мысли.

Я. Качко

Читает резолюцию.