

ЧТО СДЕЛАНО И ЧТО ПРЕДСТОИТ СДЕЛАТЬ

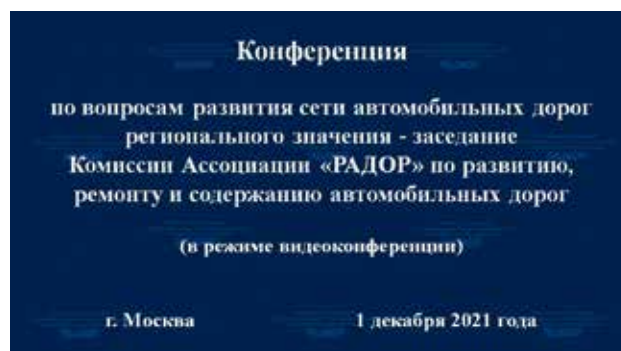
ЧЛЕНЫ АССОЦИАЦИИ «РАДОР» ПОДВЕЛИ ИТОГИ 2021 ГОДА И ОБСУДИЛИ ПЛАНЫ НА 2022-Й

В связи с эпидемиологической обстановкой в этом году мероприятие прошло в режиме видеоконференции. В работе заседания приняли участие представители Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального дорожного агентства, ГУОБДД МВД России, территориальных органов управления автомобильными дорогами Республики Карелия, Республики Коми, Архангельской и Мурманской областей, дорожных и транспортных управлений северных губерний Норвегии, Швеции, Финляндии.

Первого декабря 2021 года состоялась ежегодная Конференция по вопросам развития сети автомобильных дорог регионального значения – заседание Комиссии Ассоциации «РАДОР» по развитию, ремонту и содержанию автомобильных дорог. В связи с ограничениями, вызванными пандемией новой коронавирусной инфекции, мероприятие прошло в режиме видеоконференцсвязи. Для участия в мероприятии зарегистрировались более 300 человек – представители территориальных органов управления автомобильными дорогами 64 субъектов РФ. Модератором конференции выступил генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин.

В конференции приняли участие и выступили с докладами начальник Управления регионального развития и реализации национального проекта Росавтодора Радик Фаразутдинов, заместитель директора ФКУ «Росдормониторинг» Станислав Головач, и.о. председателя Технического комитета по стандартизации № 418 «Дорожное хозяйство» (ТК-418) Евгений Симчук, начальник проектного офиса ОЦК ФАУ «РОСДОРНИИ» Максим Пудов, президент Ассоциации бетонных дорог, заведующий кафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» МАДИ Виктор Ушаков.

Информацию о состоянии дорожного хозяйства в субъектах РФ представили заместитель губернатора Калужской области Ольга Иванова, министр дорожного хозяйства Калужской области Михаил



Голубев, первый заместитель министра по дорожному хозяйству, транспорту и связи Республики Карелия Дмитрий Кондрашин, заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Артем Чукин, директор ГКУ Архангельской области «Дорожное агентство «Архангельскавтодор» Игорь Пинаев, начальник ОГКУ «Управление дорожного хозяйства и транспорта Белгородской области», руководитель Комиссии Ассоциации «РАДОР» по развитию, ремонту и содержанию автомобильных дорог Сергей Евтушенко, начальник отдела геоинформационных технологий и мониторинга дорог ГКУ «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» Алексей Конкин. В работе конференции также участвовали представители российских компаний – производителей дорожно-строительных материалов и Московского филиала Китайской корпорации по строительству дорог и мостов (CRBC).

Радик Фаразутдинов рассказал о предварительных итогах реализации федеральных проектов «Региональная и местная дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». Он сообщил, что в 2021 году дорожники приведут в нормативное состояние свыше 16 тыс. км региональных автодорог и участков улично-дорожной сети городских агломераций – всего более 6 тыс. объектов. По состоянию на 1 декабря 2021 года площадь уложенного дорожного покрытия составляет 136,9 млн кв. м, это 97% от запланированного объема работ. Радик Фаразутдинов отметил, что процент освоения выделенных на эти цели федеральных средств довольно высок, однако обратил внимание на необходимость доведения его до абсолюта – 100%. Также, по его словам, регионам следует усилить работу по реализации федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», в рамках которого запланировано: внедрение единой платформы управления транспортной системой, модернизация единой транспортной системы, модернизация светофорных объектов,

приобретение и установка комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД и т.д. На реализацию мероприятий по внедрению ИТС в 2022 году предусмотрены средства в размере 7,3 млрд руб.

Федеральным законом о федеральном бюджете на 2022 год и плановый период 2023–2024 годов (№ 390-ФЗ от 06.12.2021) в 2022 году на реализацию мероприятий в рамках БКД предусмотрено 117,69 млрд руб. Всего же на 2022 год федеральная поддержка запланирована в размере 257,69 млрд руб.

Игорь Старыгин в своем выступлении обозначил основные результаты работы территориальных органов управления автомобильными дорогами в прошедшем году, подчеркнув наиболее значимые достижения и изменения. Так, он отметил, что объем дорожных фондов в 2021 году достиг беспрецедентного значения – 1,38 трлн руб. При этом доля дорожных фондов в общем объеме бюджетов субъектов РФ также стала рекордной: впервые в новейшей истории она составила более 10%. Еще одна значимая тенденция – увеличение объемов субсидий на дорожное хозяйство из региональных бюджетов в бюджеты муниципальных образований: в 2021 году общая сумма направленных средств составила 256,8 млрд руб.

Игорь Старыгин высказал ряд предложений по дальнейшему развитию дорожного хозяйства с учетом имеющихся проблемных моментов, обсуждаемых территориальными органами управления автодорогами – членами Ассоциации «РАДОР». Одной из таких острых тем является рост цен на основные дорожно-строительные материалы. В августе 2021 года вышло Постановление Правительства РФ № 1315, которое предусматривает увеличение цены контракта по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автодорог в связи с существенным увеличением цен на строительные ресурсы. При этом должен быть соблюден ряд условий: соответствие вида работ, сроков заключения

контракта и увеличение цены не более чем на 30%. Глава Ассоциации «РАДОР» обратил внимание на то, что в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» основная доля дорожных работ приходится на ремонт (в 2021 году это свыше 91% всех работ на региональной дорожной сети), а он не отражен в документе. Предложение Ассоциации «РАДОР» – распространить действие Постановления на объекты ремонта и содержания автомобильных дорог.

Значимость этого и других проблемных вопросов участники конференции оценили путем голосования, предложенного организаторами конференции: для каждой из девяти представленных ситуаций, которые отражают проблемные моменты в дорожной деятельности и/или несут за собой возможные риски недостижения показателей национального проекта, они отметили ту или иную степень риска от очень низкой до очень высокой. Результаты опроса будут использованы в дальнейшей работе Ассоциации «РАДОР» с федеральными органами власти.

Игорь Старыгин также остановился на двух недавно вышедших документах: приказе Минтранса России № 276 от 17 августа 2021 года и приказе Минстроя России № 750/пр от 14 октября 2021 года – они вносят изменения в типовые условия контрактов на выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту в части оплаты работ, выполненных подрядчиком досрочно. Эти документы снимают острый вопрос деиндексации цены контракта, который многие субъекты поднимали в последнее время.

Блок докладов на конференции был посвящен передовому опыту субъектов в различных направлениях. Так, Ольга Иванова рассказала о работе Калужской области с инфраструктурными кредитами как с новым источником финансирования развития дорожного хозяйства. «Развитие инфраструктуры, будь то жилищное



Движение сверхтяжелых транспортных средств



Движение без специального разрешения транспортного средства измеренной общей массой 154 тонны



или дорожное строительство, – это визитная карточка любого региона, – отметила она. – Ранее мы с вами могли рассчитывать только на средства федерального бюджета, региональные дорожные фонды и коммерческие кредиты. Поэтому решение Президента Российской Федерации о предоставлении инфраструктурных бюджетных кредитов было воспринято положительно. Наш регион одним из первых заключил соглашение о предоставлении такого кредита на реализацию сразу трех проектов, в том числе на реконструкцию ансамбля путепроводов «Синие мосты» в г. Калуге, связывающего северо-восточную и центральную части города. На этот объект одобрен кредит в размере более 500 млн руб., работы планируются провести в течение двух ближайших лет».

Игорь Пинаев рассказал об особенностях обеспечения сохранности автодорог в Архангельской области, известной масштабными работами лесопромышленного комплекса и связанными с ними перевозками крупногабаритных тяжеловесных грузов. Он отметил, что основной объем таких перевозок в регионе осуществляется по автомобильным дорогам. При этом некоторые недобросовестные перевозчики игнорируют весогабаритные нормативы, а иные различными способами уклоняются от измерений в зоне автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК). Всего за период 2019–2021 годов на АПВГК Архангельской области зафиксировано 715 нарушений на общую сумму начисленного вреда 124 750 тыс. руб. В рамках работы передвижных пунктов весогабаритного контроля за период с 2019 года произведено 544 взвешивания ТС, в ходе которых установлено 193 нарушения на общую сумму начисленного вреда 769 тыс. руб. Игорь Пинаев подчеркнул, что необходимо усилить контроль за такими нарушителями и более активно проводить мероприятия по сохранению автодорог. К таким мероприятиям, например, следует отнести ежегодные сезонные (весна-осень) ограничения движения грузового транспорта.

Вместе с тем глава «Архангельскавтодора» поделился положительным опытом взаимодействия с перевозчиками и реализации механизма по привлечению дополнительных финансовых ресурсов на восстановление дорожной сети. Так, в 2016 году между Правительством региона и одним из крупных лесопромышленных предприятий было заключено пятилетнее соглашение о сотрудничестве, в рамках которого на восстановление региональных автодорог, используемых компанией, стороны ежегодно направляли 60 млн руб. на условиях софинансирования в соотношении 50/50. Такое взаимодействие показало свою эффективность: за 5 лет на выделенные средства произведен ремонт 39,2 км дорожного полотна. В настоящее время подписано новое соглашение на следующий пятилетний период, которое предусматривает аналогичный подход с уже увеличенной суммой – 100 млн руб. ежегодно. Такое же соглашение в 2020 году подписано и с другой группой компаний лесной промышленности: в рамках реализации этого документа в 2021 году отремонтировано порядка 42 км дорог. С третьим крупным игроком лесопромышленного рынка региона ведутся переговоры.

Михаил Голубев продолжил тему выявления недобросовестных перевозчиков на примере Калужской области. «В нашей сети 4,5 тыс. км региональных автомобильных дорог, в настоящее время действуют четыре пункта весогабаритного контроля, к концу года мы вводим еще два, и один у нас в проекте, – рассказал он. – То есть мы охватываем практически все участки, где наблюдается наиболее интенсивное движение грузового транспорта, который перевозит инертный материал, в основном строительный. По данным мониторинга, только 10% грузоперевозчиков работают без перегруза. Остальные 90% нарушают весовые лимиты, способствуя не только образованию колеи, но и выводу из строя датчиков, что в свою очередь создает проблемы для законопослушных перевозчиков. Чтобы уйти от ответственности, нарушители часто маскируют номера, сокращают дистанцию, сокращают скорость, и это создает аварийную ситуацию на дороге, порой смертельно опасную. Я призываю наших коллег из МВД обратить на это внимание. Общесистемные меры в борьбе с такого рода нарушениями, я считаю, недостаточно эффективны, необходимо вводить жесткие изменения в законодательство. Мы также продолжаем использовать передвижные комплексы весового контроля, у нас два таких пункта, но они опять же работают в режиме мониторинга – к сожалению, без привлечения сотрудников ГИБДД».

Артем Чукин остановился на вопросах строительства автомобильных дорог в сельской местности и внес предложения по совершенствованию методики выделения субсидий на эти цели. Он отметил, что в рамках реализации государственной программы «Комплексное развитие сельских территорий» в Республике Татарстан за период 2011–2020 годов 185 сельских населенных пунктов с населением свыше 62,3 тыс. человек соединены дорогами общей протяженностью 475,4 км. При этом крайне важно продолжать работу в данном направлении и увеличить ее интенсивность, подчеркнул Артем Чукин. «В нашем регионе все еще не соединены дорогами 519 сельских населенных пунктов с количеством жителей более 20 тыс. человек, – сообщил он. – Для обеспечения их транспортной доступности требуется почти 1200 км автодорог. И я уверен, этот вопрос актуален для многих субъектов».

В 2021 году мы провели реконструкцию автодороги Чинниково – Чатово в Актанышском муниципальном районе, реконструкцию автодороги М-7 «Волга» – Старое Айманово – Октябрь на участке Татарское Булярово – Исансуново в Муслюмовском муниципальном районе, в том же районе – реконструкцию автодороги Старое Сайтово – Сикия, реконструкцию автодороги «Люга – Старая Юмья» – Верхний Кумор в Кукморском муниципальном районе. Что касается системы весового и габаритного контроля в Республике Татарстан, то в настоящее время в нее входят 1 стационарный пункт, 17 передвижных и 13 автоматических. Я солидарен со своими коллегами из Архангельской и Калужской областей: нам необходимо увеличивать число сотрудников Ространснадзора для обеспечения

функционирования пунктов весогабаритного контроля, а также привлечь сотрудников ГИБДД для оказания содействия при работе этих пунктов».

В дополнение к этому докладу Игорь Старыгин отметил, что из-за несовершенства существующей методики распределения субсидий на строительство сельских дорог многие регионы не имеют возможности подать заявку на их получение. «Ассоциация «РАДОР» активно работает над изменением этой ситуации, – подчеркнул он. – В частности, предложение о внесении направления строительства сельских дорог в национальный проект «БКД» и передаче контроля за осуществлением соответствующих мероприятий из ведения Минсельхоза России в ведение Минтранса России было озвучено и поддержано на научно-практической конференции «Нацпроект «Безопасные качественные дороги» в г. Сочи в октябре 2021 года.

Алексей Конкин выступил с докладом о проблемах диагностики автомобильных дорог. Он, в частности, отметил, что существующая нормативная база порождает возможности манипулировать данными, характеризующими состояние автомобильной дороги, и в итоге не позволяет получить объективную информацию. Нормативная дорога для нацпроекта «БКД» определяется по таким показателям, как продольная ровность и отсутствие дефектов проезжей части, напомнил спикер. В свою очередь величина ровности вычисляется как инструментальными методами – с помощью рейки с клиновидным промерником, а также методом амплитуд с помощью нивелира и рейки, так и интегральными – путем измерения с применением автомобильной установки ПКРС либо с применением дорожных профилометров (ДП). При этом точность определения ровности зависит от соблюдения ряда условий. Например, необходимо сохранять равномерную скорость движения передвижной дорожной лаборатории (ПДЛ), что не всегда возможно в городских условиях и на трассах с интенсивным трафиком. Крайне нежелательно использовать ПДЛ в холодное время года с отрицательными




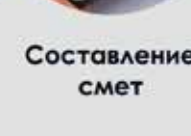

температурами воздуха. Кроме того, масса ПДЛ должна быть неизменной, а ее перераспределение должно быть ограничено.

Есть и другие источники погрешностей: точность определения ровности напрямую зависит от траектории движения ПДЛ, в связи с чем одна и та же лаборатория может показывать разные результаты; каждый производитель ПДЛ по-своему располагает датчики на машинах, отчего данные по ровности от разных лабораторий слабо коррелируют между собой или не коррелируют вообще; программа обработки результатов ровности имеет инструменты корректировки, а это значит, что на результаты можно воздействовать.

Что касается дефектов дорожного покрытия, то их перечни в нормативных документах (ГОСТ Р 50597-2017 и ОДМ 218.4.039-2018) настолько разнятся, что часто вводит в заблуждение исполнителей работ. Передвижные дорожные лаборатории лишь производят видеозапись дефектов, но не позволяют определять их метрические характеристики; для полноценного определения дорожных дефектов согласно ГОСТ 32825-2014 требуются дополнительные инструментальные измерения. Таким образом, резюмировал спикер, показатели по диагностике в настоящее время определяются необъективно. И это при том, что каждый регион в среднем тратит до 20 млн руб. ежегодно на диагностику состояния дорожного покрытия.

Об основных итогах состоявшегося 11 ноября 2021 года очередного заседания Совета директоров дорожных и транспортных администраций стран Баренцева региона доложил Дмитрий Кондрашин. В рамках повестки заседания представители стран-участниц из России, Швеции, Финляндии, Норвегии обменялись информацией по актуальным вопросам развития отрасли, безопасности дорожного движения, регулирования движения тяжеловесного транспорта, внедрения ИТС. Российский опыт и перспективы развития дорожной сети представили заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного

Проблемы и пути решения
Увеличение доли автодорог соответствующих нормативным требованиям

Стоимость материалов	Компетенция заказчика	Перенос коммуникаций
		
Составление смет	Компетенция подрядчиков	Классификация работ
		

хозяйства Минтранса России Ренат Гайнетдинов, заместитель начальника ФКУ «Дороги России» Юрий Федюкин, начальник отдела проектной деятельности ГУОБДД МВД России Тимур Гайнетдинов.

Особое внимание было уделено реализации программы нулевой смертности на дорогах «Vision 0», реализуемой в скандинавских странах уже более 20 лет и направленной на достижение нулевой смертности на автомобильных дорогах страны. Так, в частности, в Швеции в 2020 году количество ДТП со смертельным исходом достигло минимального значения за период с 2006 года: с 450 летальных случаев снизилось до 204. Тем не менее, объективный анализ хода реализации программы «0 смертей на дорогах» потребовал переоценки комплекса принимаемых мер и уточнения задач, в связи с чем в настоящее время сформулирована цель: к 2030 году сократить текущий показатель смертности на автомобильных дорогах в ДТП на 50%, а к 2050 году – приблизить к нулю.

Такой же подход продемонстрировали и представители транспортного управления Северной Норвегии Государственной дорожной администрации Норвегии. Промежуточные итоги работы в данном направлении значительны: в 2020 году впервые за всю историю наблюдений количество смертей в результате ДТП на дорогах страны стало меньше 100, а если точнее – 93.

Скандинавские коллеги озвучили основные и очень понятные подходы по обеспечению безопасности дорожного движения, которые призваны обеспечить достижение означенных целевых показателей: ликвидация аварийных участков дорог, установка центральных разделительных барьеров и «шумовых» полос, работа с водителями и пользователями дорог, особенно с уязвимыми группами участников дорожного движения (возрастные люди, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, туристы), ограничение скорости, повышение надежности автотранспортных средств, корпоративная и социальная ответственность компаний-перевозчиков, регулирование движения тяжеловесных транспортных средств и, конечно, надзор и инспекция.

Традиционно большой интерес вызвало обсуждение опыта реализации национального проекта «БКД» в Белгородской области – регионе, который уже три года становится лидером по результатам качественного и своевременного выполнения работ. Им поделился Сергей Евтушенко. Он, в частности, сказал, что в рамках реализации нацпроекта за период 2019–2021 годов было введено в эксплуатацию 19,7 тыс. объектов, уложено 426 млн кв. м асфальтобетонного покрытия, построено и приведено к нормативу 48 тыс. км дорог. За этот же период было установлено более 601 тыс. дорожных знаков и более 6,8 тыс. светофоров, смонтировано свыше 2,79 млн пог. м барьерного и свыше 904 тыс. пог. м перильного ограждения, уложено более 4,2 млн пог. м тротуаров, оборудовано более 2,651 млн пог. м освещения.

Спикер подчеркнул, что основными целями БКД является увеличение доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, а также

снижение социального риска среди участников дорожного движения и пешеходов. Для достижения первой цели необходимо наличие таких слагаемых, как разумная стоимость материалов, правильное составление смет, компетенция заказчика и подрядчика, грамотная и своевременная перекладка коммуникаций (при необходимости), тщательная классификация работ.

Снижение социального риска в свою очередь может быть обеспечено при сочетании таких факторов, как внесение необходимых изменений в КоАП, повышение ответственности подрядчиков, реализация программы БДД, взаимоуважение всех участников дорожного движения, обучение в школах и даже в детских садах ПДД, обеспечение быстрой высококвалифицированной медицинской помощи при ДТП.

Блок докладов представителей федеральных отраслевых структур был посвящен вопросам обеспечения дорожной деятельности. Станислав Головач рассказал о порядке выдачи специальных разрешений на автомобильную перевозку крупногабаритных и/или тяжеловесных грузов в электронной форме. «Федеральным законом № 239 предусмотрена выдача Федеральным дорожным агентством специальных разрешений в электронной форме по федеральным автомобильным дорогам, а с 1 января 2023-го – по всем автомобильным дорогам Российской Федерации в режиме одного окна, – рассказал он. – Минюстом России 21 сентября 2021 года зарегистрирован приказ Министерства транспорта № 298, который внес соответствующие изменения в порядок выдачи специальных разрешений как в международном, так и в межрегиональном направлении. Этот приказ вступил в силу 2 октября 2021 года. В целях осуществления выдачи специальных разрешений в электронной форме Росавтодором к настоящему времени завершены основные мероприятия по модернизации информационной системы оказания государственной услуги выдачи специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов. С 4 октября 2021 года система готова к приему заявлений. На сегодняшний день в ней зарегистрировано 6700 пользователей-перевозчиков, как физических, так и юридических. Данный ресурс обеспечивает возможность подачи заявлений и выдачи специальных разрешений в электронной форме, автоматической верификации с ФМС, онлайн-оплаты госпошлины, согласования с Госавтоинспекцией, расчета маршрута, возмещения вреда, управления парком транспортных средств и т.п.»

Переход к электронному документообороту позволил решить ряд проблем. Если раньше срок выдачи разрешения (в бумажном виде) по федеральным дорогам составлял 15 рабочих дней, то теперь он сокращен до 4–9 дней. Фактически на сегодняшний день 6 из 10 разрешений выдается в течение 5 рабочих дней, 8 из 10 – в течение 9 дней. В день выдается более 500 разрешений. Сейчас к Системе подключены 1523 муниципальных образования: 146 ведомств в Самарской области, 131 – в Краснодарском крае, 86 – в Оренбургской области, 77 – в Красноярском крае,

69 – в Свердловской области, 62 – в Рязанской области, 56 – в Кабардино-Балкарской Республике.

Следующим этапом перехода в электронную форму выдачи является заполнение данных об автомобильных дорогах Российской Федерации в геоинформационный модуль Системы (ГИС). К настоящему времени наиболее значительное наполнение в ГИС по региональным и межмуниципальным дорогам в километрах имеют Алтайский край (93,9%), Тверская область (77,0%), Красноярский край (100%), Республика Татарстан (99,4%), Республика Башкортостан (97,9%), Иркутская область (100%), Оренбургская область (99,1%), Омская область (97,8%), Вологодская область (96,4%). Активно включается в работу Ивановская область.

Евгений Симчук представил информацию о нормативно-техническом регулировании в области дорожной деятельности, которая поможет обеспечить качество выполняемых работ и избежать негативных моментов во взаимодействии заказчиков, подрядчиков и контрольно-надзорных органов. Докладчик указал на имеющиеся противоречия в обязательных требованиях между Техническим регламентом о безопасности зданий и сооружений (Федеральный закон от 2010 г.) и Техническим регламентом Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (2011 г.). Евгений Симчук отметил, что согласно статье 15.4 Конституции РФ «если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом РФ, то применяются правила международного договора». Таким образом, приоритет имеет второй документ.

Техническое регулирование в сфере дорожного хозяйства с 1 сентября 2016-го руководствуется Техническим регламентом Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», в котором приведен перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», а также перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, необходимые для применения и исполнения требований и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции.

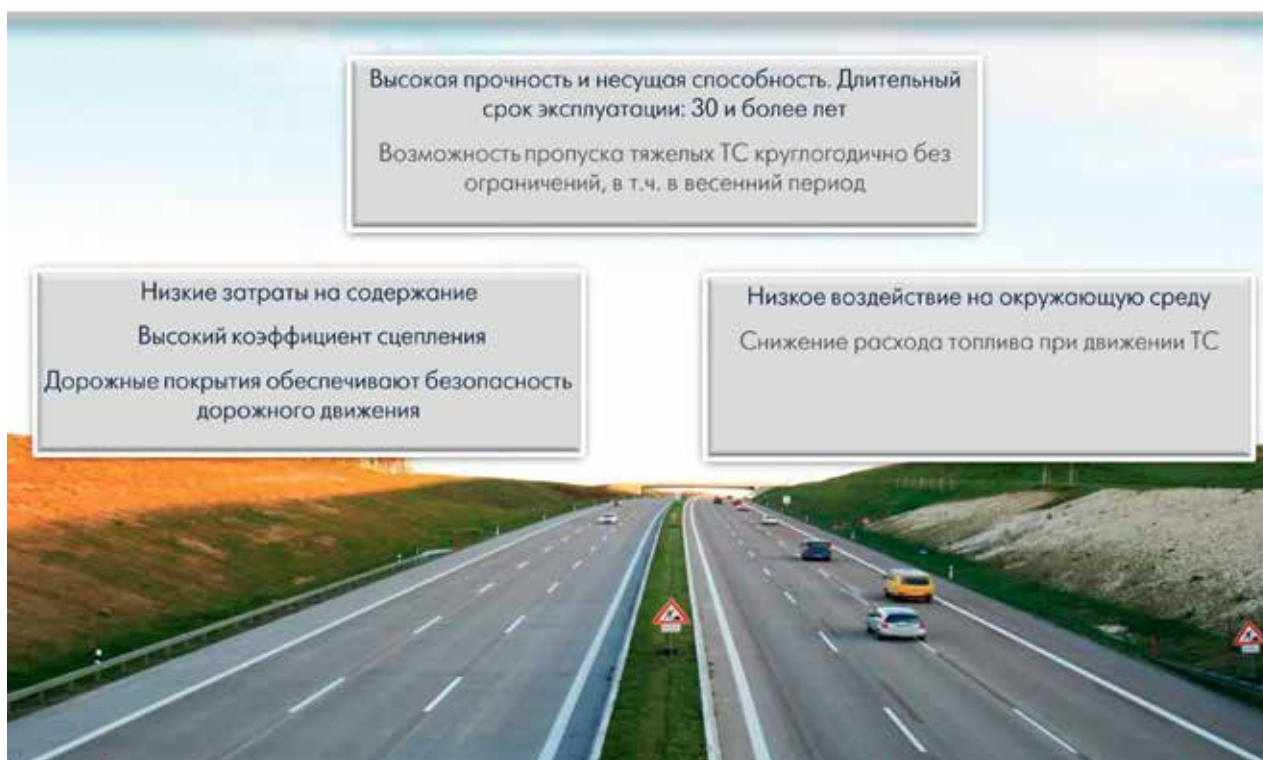
Спикер напомнил об ответственности за нарушение требований Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», а также обязательных требованиях в области БДД, рассказал о системе технического нормирования в дорожной отрасли, формировании фонда документов по стандартизации в области дорожного хозяйства, общем фонде действующих документов по стандартам дорожного хозяйства, планировании работ по национальной стандартизации в дорожном хозяйстве. Кроме того, Евгений Симчук привел перечень стандартов, утвержденных в 2021 году, познакомил с вновь разрабатываемыми стандартами, указал на динамику разработки документов по стандартизации с участием дорожной отрасли в период с 2003 года по настоящее время и озвучил требования законодательства по актуализации

фонда документов по стандартизации в дорожном хозяйстве.

Максим Пудов рассказал о методологической поддержке субъектов при реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», которую осуществляет Общеотраслевой центр компетенций ФАУ «РОСДОРНИИ»: эта работа включает мониторинг таких параметров, как контрактация, укладка верхнего слоя дорожного покрытия, кассовое исполнение, также проводится мониторинг качества дорожных работ. «Мониторинг активно ведется в течение сезона, – рассказал Максим Пудов. – При ежегодном допланировании в 2021 году совместно с субъектами отработано 250 изменений региональных проектов. Значительная часть субъектов совместно с «РОСДОРНИИ» доработала свои проекты по тем или иным причинам, соответственно было проведено более 2000 консультационных мероприятий и 972 выездных мониторинговых мероприятия на 600 объектах. Работа показала, что наиболее актуальным вопросом остается качество формирования программы дорожных работ. Это, безусловно, влияет на достижение результатов. Что мы предлагаем? Мы предлагаем изменить формат и саму форму обосновочных материалов региональных проектов, потому что та форма, по которой регионы сейчас предоставляют свои перспективные программы, на наш взгляд, довольно сложна. Есть региональные проекты, которые не согласованы с 2019 года. Материалы в первую очередь должны содержать информацию о всех дорожных работах в субъекте. Это позволит оценить возможность достижения показателей с учетом естественного износа. Безусловно, нужно иметь информацию о статусе разработки проектной документации, наличии заключений (касательно объектов капремонта), информацию о фактической несущей способности дорожной одежды на тех или иных участках – чтобы понять, какие виды работ здесь целесообразны, информацию о наличии резервных объектов – для оперативного включения их в программу. При формировании дорожных программ специалистами нашего института будет оказана всевозможная поддержка регионам для перехода на новый формат. Кроме того, мы выделили семь основных этапов реализации проектов. Сюда входит: включение объекта в план работ, включение объекта в план закупок, проведение закупки, заключение контракта, исполнение контракта, приемка работ и эксплуатация объекта. По каждому из этих этапов будут формироваться конкретные меры реагирования, направленные на устранение проблем и снижение рисков. Важнейшая задача – упредить эти риски, а не работать с уже возникшими. Над решением этой задачи мы сейчас активно работаем».

В ходе конференции было уделено внимание вопросам не только достижения нормативного состояния автодорог, но и его поддержания на протяжении всего жизненного цикла объекта. С этой целью был изучен опыт и перспективы строительства автомобильных дорог с цементобетонным покрытием, а также вопросы совершенствования нормативной базы в этой сфере.

Преимущества цементобетонных покрытий полностью отвечают принципам устойчивого развития: социальному, экономическому и экологическому



С докладом на эту тему выступил Виктор Ушаков. «Преимущества цементобетонных покрытий полностью отвечают принципам устойчивого развития, – подчеркнул он, – социальному, экономическому и экологическому. Цементобетонные покрытия обладают высокой прочностью и несущей способностью, длительным сроком эксплуатации – до 30 лет и более. Автомобильные дороги с таким покрытием обладают возможностью пропуска тяжелых транспортных средств круглогодично без ограничений, в том числе в весенний и осенний периоды».

Среди преимуществ цементобетонных дорог следует назвать высокий коэффициент сцепления, что обеспечивает безопасность дорожного движения, минимальное воздействие на окружающую среду и ощутимое снижение расхода топлива при движении по ним ТС. Стоимость строительства дорожных одежд с применением цементобетона сегодня на 25–30% ниже, чем с применением асфальтобетонных слоев на основе полимерно-битумных вяжущих. А затраты на содержание автомобильных дорог в течение жизненного цикла с цементобетонным покрытием на 30–40% экономичнее по сравнению с асфальтобетонным.

До недавнего времени существовал сдерживающий фактор широкого применения цементобетона в конструкциях дорожных одежд, отметил Виктор Ушаков, а именно – отсутствие нормативной базы. В 2021 году Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии разработаны Национальные стандарты РФ, регламентирующие проектирование

и строительство дорог с цементобетонным покрытием. Среди этих документов – ГОСТ Р 59628-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование жестких дорожных одежд. Типовые конструкции», ГОСТ Р 59300-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Смесей бетонные для устройства слоев оснований и покрытий. Технические условия», ГОСТ Р 59302-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Смесей бетонные для устройства слоев оснований и покрытий. Правила подбора состава», ГОСТ Р 59301-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Смесей бетонные для устройства слоев оснований и покрытий. Методы испытаний» и др.

О новых технологиях в строительстве автомобильных дорог рассказали представители предприятий, занимающих лидирующие позиции на российском рынке производства дорожно-строительных материалов, а также партнеры из Китая. В частности, были представлены возможности «умных дорог», цифровые технологии летнего и зимнего содержания дорог, отраслевые системы управления транспортом, применение технологии стабилизации грунта при строительстве дорог с низкой интенсивностью движения и многое другое.

В завершение конференции Игорь Старыгин представил участникам проект программы работы Ассоциации «РАДОР» на 2022 год, составленный с учетом потребностей всех участников рынка дорожных работ и предложений членов Ассоциации.

Подготовил Алексей Шлыков