

**29–30 января в Краснодаре прошел двухдневный семинар по вопросам повышения качества дорожных работ и совершенствования лабораторного контроля, организатором которого выступила Российская ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР». В мероприятии приняли участие представители Росавтодора и подведомственных ему федеральных казенных учреждений, ФАУ «РОСДОРНИИ», а также подрядных, научных и образовательных дорожных организаций из 37 субъектов России. От Союза работодателей «АСПОР» в работе семинара приняла участие вице-президент Ольга Махова.**

## КУБАНЬ ЗА КАЧЕСТВО ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Дорожники обсудили использование новых технологий и материалов при ремонте объектов, а также эффективность многоступенчатой системы контроля дорожных работ, в том числе – в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Открыли заседание и выступили с приветственным словом к участникам семинара генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин, заместитель губернатора Краснодарского края Анатолий Воронцовский, и начальник Управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Дмитрий Лаптев.

Генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин выступил с докладом «Об основных задачах, стоящих перед дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации». Он отметил, что в Послании Президента Федеральному Собранию от 15 января 2020 года указано – приоритетом должны стать окупаемые проекты, которые снимают инфраструктурные ограничения для территорий. Это в том числе автомобильные обходы крупных городов, магистрали между областными центрами, выходы на федеральные автотрассы. Такие проекты обязательно потянут за собой рост малого бизнеса, туризма, социальной активности в регионах.

В перечне поручений от 24 января 2020 г. №Пр-113 по реализации Послания Президента Федеральному Собранию Правительство Российской Федерации отмечено: Пр-113 п.1 м) – к 1 июня 2020 года представить в установленном порядке перечень проектов по развитию транспортной инфраструктуры (финансирование которых может осуществляться с привлечением средств Фонда национального благосостояния на возвратной основе), включающий в себя проекты по строительству и реконструкции автомобильных дорог, соединяющих областные центры, автомобильных дорог, выходящих на федеральные автомобильные трассы, автодорожных обходов крупных городов.

Игорь Старыгин отметил основные задачи, стоящие перед дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации на период 2020–2030 годов, это:

- реализация Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»;
- восстановление аварийных и предаварийных мостов;
- ликвидация железнодорожных переездов в одном уровне;
- строительство обходов городов;
- формирование и приведение в нормативное состояние опорной сети дорог.

Правительству РФ при разработке национального проекта по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог поручено исходить из того, что в 2024 году необходимо обеспечить достижение следующих целей и целевых показателей:

1. Увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50 процентов (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 г.), а также утверждение органами государственной власти субъектов Российской Фе-



дерации таких нормативов исходя из установленных на федеральном уровне требований безопасности автомобильных дорог;

2. Снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10 процентов по сравнению с 2017 годом;

3. Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом;

4. Снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году – стремление к нулевому уровню смертности).

Далее докладчик рассказал о фактических показателях реализации национального проекта «БКАД» в 2019 году; о направлении предоставления субсидий и иных межбюджетных трансфертов из средств федерального бюджета в 2018–2022 годах для оказания поддержки развития автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения; об объемах поступления акцизов на ГСМ в консолидированные бюджеты субъектов РФ; об объемах поступлений и начислений транспортного налога в консолидированные бюджеты субъектов; об объемах помощи со стороны субъектов РФ бюджетам муниципальных образований.

В целях снижения обремененности дорожных фондов, избыточных требований при взаимодействии с владельцами инженерных коммуникаций (электросети, газ, нефтепроводы, линии связи) необходимо ускорить принятие Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части совершенствования правоотношений, возникающих между владельцами автомобильных дорог и владельцами инженерных сооружений), направленного Минтрансом России в Правительство Российской Федерации с таблицей разногласий в 2019 году.

В качестве предложений докладчик отметил необходимость создания региональных систем взимания платы с транспортных средств разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн (СВП12+) и их интеграция в федеральную СВП12+; обеспечение сохранности существующей сети автомобильных дорог через совершенствование системы контроля весогабаритных параметров транспортных средств.

в рамках формирования Программы в период до 2025 года, необходимы дополнительные средства в объеме 608,5 млрд. рублей.

Подпрограмма по восстановлению искусственных сооружений, находящихся в аварийном и предаварийном состоянии предусматривает восстановление 3903 искусственных сооружений общей протяженностью 190 тысяч погонных метров на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения. Подпрограмма мероприятий по строительству и реконструкции автодорожных путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями предусматривает работы на 486 путепроводах на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения. Подпрограмма по строительству новых мостов предусматривает строительство 22 новых мостов.

Говоря о формировании и развитии опорной сети автомобильных дорог на территории Российской Федерации, докладчик в качестве предложений отметил необходимость законодательного закрепления критериев отнесения автомобильных дорог к опорной сети. Нормативное за-

право устанавливать дифференцированные налоговые ставки в зависимости от категорий налогоплательщиков и (или) имущества, но не более 2,2 % в отношении объектов недвижимого имущества, налоговая база в отношении которых определяется как кадастровая стоимость.

Принимая во внимание необходимость обеспечения прозрачных условий использования средств дорожных фондов, исключения иллюзорной видимости больших объемов дорожных фондов и не введения в заблуждение пользователей автомобильных дорог, а также в целях создания равных условий для формирования дорожных фондов всех субъектов Российской Федерации предлагается рассмотреть возможность внесения поправок в Налоговый кодекс Российской Федерации в части исключения автомобильных дорог как объекта налогообложения.

Министр транспорта Российской Федерации Евгений Дитрих на совместном заседании Комитетов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по контролю и регламенту, транспорту и строительству 22 января 2020 г. просил депутатский корпус поддержать подготовленные предложения Минтранса России о внесении изменений в Налоговый кодекс в части исключения из объектов налогообложения автодорог регионального значения.

В заключение выступления Игорь Старыгин остановился на гарантийных обязательствах при реализации федерального проекта «Дорожная сеть» Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Субъект Российской Федерации обязуется обеспечить при заключении государственных и (или) муниципальных контрактов установление гарантийных сроков в соответствии с ОДМ 218.6.029-2017 «Рекомендации по установлению гарантийных сроков конструктивных элементов автомобильных дорог и технических средств организации дорожного движения», а также контроль качества выполненных работ в соответствии с ОДМ 218.4.031-2016 «Рекомендации по организации и проведению ведомственного контроля (мониторинга) качества при выполнении дорожных работ на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения». Гарантийные обязательства по ОДМ 218.6.029-2017:

- минимальный гарантийный срок, принимаемый для земляного полотна и слоев основания дорожной одежды при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и ремонте, принимается 8 и 6 лет соответственно;
- гарантийный срок для обочин или ее частей, укрепленных материалом по типу проезжей части, принимается равным гарантийному сроку покрытия дорожной одежды;
- гарантийный срок для покрытия из цементобетона при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте дорожной одежды принимается не менее 8 лет;
- минимальный гарантийный срок для нижнего слоя покрытия рекомендуется принимать 5 лет;
- гарантийные сроки на дорожные знаки должны быть не менее указанных в п. 9.2 ГОСТ 32945;

крепление положения об обеспечении на автомобильных дорогах, отнесенных к опорной сети, уровня содержания в соответствии нормативами затрат по установлению Правительства Российской Федерации от 30 мая 2017 г. №658 «О нормативах финансовых затрат и Правилах расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения».

Еще один вопрос, требующий решения: Налог на имущество в части автомобильных дорог общего пользования регионального значения. Пунктом 11 статьи 381 Налогового Кодекса Российской Федерации федеральные автомобильные дороги освобождены от налогообложения налогом на имущество. Пунктом 2 статьи 380 Налогового Кодекса Российской Федерации субъектам Российской Федерации предоставлено



– гарантийные сроки на дорожную разметку должны быть не менее, чем функциональная долговечность разметки, указанная в п. 5.1.14 ГОСТ 32953;

– гарантийный срок на барьерное ограждение (металлическое, железобетонное) принимается 5 лет.

– гарантийный срок на сигнальные столбики принимается 2 года.

Гарантийный срок для верхнего слоя покрытия и слоев износа из асфальтобетона при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте дорожной одежды принимается в зависимости от интенсивности движения: при назначении гарантийных сроков при ремонте покрытий автомобильных дорог слоями из асфальтобетона рекомендуется принимать гарантийный срок, равный 4 года. При интенсивности движения транспортного потока на полосу движения более 15 000 авт./сут, рекомендуется принимать гарантийный срок 2 года.

Подводя итоги первого года реализации дорожной кампании, начальник Управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Дмитрий Лаптев отметил, что основные цели, поставленные перед регионами федеральным центром, достигнуты. В 2019 году в 83 субъектах отремонтировано 16,4 тысячи км автодорог, работы выполнялись на 6 747 объектах.

«Кассовое освоение денежных средств составило 97%, это достаточно высокий показатель», – отметил Дмитрий Лаптев. – Минтрансом и Росавтодором принято решение неосвоенные средства оставить субъектам. Это предложение уже согласовано с Минфином России и вынесено на проектный комитет».

Говоря о задачах на 2020 год, Дмитрий Лаптев акцентировал внимание присутствующих на важности планирования работ, в частности, на заключении контрактов на принципах жизненного цикла: «В идеале подрядчик должен на 2–3 года вперед понимать те объемы работ, которые ему предстоит выполнять. В свою очередь, это даст ему возможность своевременно закупить материалы, снизить их себестоимость, обучить персонал, подобрать хорошую технику. Таким образом, он больше сконцентрируется на качестве работ».

Также в планах 2020 года – старт программы по внедрению интеллектуальных транспортных систем в 56 субъектах страны. Она будет реализована в 64 городах России с населением свыше 300 тысяч человек. На эти цели будут выделены средства из федерального бюджета.

Другой важный проект – «Мосты и путепроводы». Планируется, что он будет реализован в рамках национального проекта.

«3900 мостов требуют серьезного внимания, и эта цифра не окончательная. Мы поставили себе задачу к 2024 году на 60% снизить количество аварийных и предаварийных мостов во всей стране», – обозначил Дмитрий Лаптев.

Кроме того, регионам поручено обеспечить комплексный подход к выполнению дорожных работ. Это не только ремонт проезжей части, но и обустройство пешеходных переходов, установка ограждений, дорожных знаков, светофоров, обустройство освещения, нанесение разметки и т.д. Благодаря комплексу мер за шесть лет нацпроекта планируется снизить смертность в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с уровнем 2017 года.

В ходе рабочей поездки в Краснодарский край начальник

управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Дмитрий Лаптев проинспектировал отремонтированные объекты краевой столицы в 2019 году. В мероприятии также приняли участие представители ФАУ «РОСДОРНИИ», ФКУ Упрдор «Черноморье», а также министерства транспорта и дорожного хозяйства региона.

По словам первого заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства края Андрея Коновалова, на объектах нацпроекта был организован постоянный



контроль качества выполняемых работ. Кроме того, особое внимание уделялось проведению комплекса мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. Все это, в конечном результате, должно способствовать существенному снижению числа аварийно-опасных участков.

Задачи, стоящие перед регионом в 2020 году, обсудили на заседании региональной проектной группы по реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В текущем году в агломерациях Краснодарского края планируется провести дорожные работы на 194 объектах общей площадью порядка 180 км: 69 объектов расположены в Краснодаре, 39 – в Новороссийске и 86 – в Сочи. Еще 9 участков дорог будут отремонтированы в районах.

При этом Краснодарский край еще осенью 2019 года заключил контракты с подрядными организациями, поэтому дорожный сезон начался раньше обычного. Так, сегодня на 40% объектов нацпроекта в регионе уже ведутся дорожные работы.

Помимо решения ключевых задач по достижению целевых показателей нацпроекта, Дмитрий Лаптев порекомендовал дорожникам обратить внимание на повышение эффективности управления транспортной системой региона.

«Краснодару – с такими заторами на улицах – необходимо уже сейчас внедрять интеллектуальную транспортную систему, которая позволит правильно организовать движение, и тогда граждане смогут комфортно передвигаться по дорогам агломерации», – отметил он.

Еще одно важное направление, касающееся всех муниципальных образований, – приведение в нормативное состояние искусственных сооружений.

«Наша задача – к 2024 году на 60% снизить количество аварийных и предаварийных мостов во всей стране, поэтому уже сегодня местные администрации могут обследовать свои «проблемные» объекты и готовить проекты для их обновления», – резюмировал Дмитрий Лаптев.

В рамках деловой программы семинара было запланировано 30 выступлений докладчиков. Основная тема обсуждения – как обеспечить качество дорожных работ всеми участниками реализации национального проекта

«Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Доклад Заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края Александра Писаренко был посвящен путям обеспечения сохранности региональных автомобильных дорог края и внедрению автоматических пунктов весового и габаритного контроля, как инструмента снижения грузопотока и уменьшения транспортных нагрузок.

По состоянию на конец 2019 года в Краснодарском крае установлено и функционирует 6 пунктов АПВГК, в 2020 году их коли-



чество запланировано увеличить до 9. Количество постановлений об административных правонарушениях снизилось более, чем в 6 раз. Причинами такого снижения



докладчик назвал закрытие государственных регистрационных знаков; движение со скоростью менее 20 км/ч; альтернативные маршруты движения.

Докладчик отметил внесение



изменений в приказ Минтранса России №119 «Об организации весового контроля»:

- закрепляется нормативное тестовый период работы в тестовом режиме в течение трех месяцев, а также информирование пользователей автомобильных дорог о работе АПВГК в тестовом режиме;
- изменяются требования к местам установки АПВГК;
- вносятся изменения в Перечень измерений, относящихся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, которые существенно изменяют существующие требования к диапазону скоростей движения транспортных средств и предусматривают возможность

применения АПВГК для скорости движения от 5 км/ч и менее при условии обеспечения погрешности таких измерений.

Опыт эксплуатации АПВГК в Краснодарском крае показывает, что 95% зафиксированных нарушителей идут с перегрузом 20–80%; больше половины из них имеют перегруз свыше 40%; число недобросовестных перевозчиков, допускающих перегрузы свыше 20%, имеет тенденцию к росту.

Для контроля и уменьшения нарушений в крае организована система передвижных пунктов весового контроля (ППВК), проверки осуществляются во взаимодействии с МУГАДН по Краснодарскому краю и Республике Адыгея.

Заместитель начальника ФКУ Упрдор «Черноморье» – директор краснодарского филиала – Владимир Мартынюк выступил с докладом о взаимодействии федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами при реализации национального проекта «БКАД», а заместитель начальника отдела качества ФКУ Упрдор «Черноморье» Надежда Калина в своем докладе рассказала о современных методиках проектирования асфальтобетонных смесей, применяемых в «Черноморье» и дала сравнительную характеристику европейскому подходу (метод Маршала, название с 2019 г. – «Евроасфальт») и американскому подходу (технология Superpave, название с 2019 года – «Объемно-функциональный метод проектирования»). Отметила результаты сравнения:

- Гиратор. Преимущества – гираторный уплотнитель лучше и ближе моделирует физику и механику процесса деформирования и уплотнения асфальтобетона с учетом эксплуатационных характеристик; недостатки – дорожное оборудование.
- Маршал. Преимущества – недорогое оборудование, легко применять в процессе контроля; недостатки – ударный метод уплотнения (метод не учитывает сдвиговые нагрузки).

Слушателям был представлен обзор и оценка возможностей оборудования для контроля качества асфальтобетонных смесей и асфальтобетона по методологии Объемно-функционального проектирования, которое приме-

няется в лаборатории ФКУ Упрдор «Черноморье».

Об осуществлении государственного контроля и надзора в процессе эксплуатации автомобильных дорог и дорожных сооружений слушателям семинара рассказал Игорь Чернядьев, государственный инспектор МУГАДН по Краснодарскому краю и Республике Адыгея.

О результатах мониторинга дорожной деятельности на региональной сети автомобильных дорог в 2019 году, о проверках качества выполненных дорожных работ доложили представители ФКУ «Росдортехнология», ФАУ «РОС-ДОРНИИ», а заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики

Ирина Шкляр рассказала о применении в республике многоступенчатой системы контроля дорожных работ.

О реализации национального проекта «БКАД» в агломерациях Краснодарского края доложили представители от г. Краснодар – зам. главы МО Краснодар Артем Доронин; от г. Сочи – зам. директора Департамента транспорта и дорожного хозяйства г. Сочи Андрей Белугин; от г. Новороссийска – зам. главы МО г. Новороссийск Александр Яменков.

Представитель ГКУ КК «Краснодаравтодор», заместитель руководителя Андрей Косьянов в своем докладе рассказал, как в Краснодарском крае происходит процесс выработки проектных решений для восстановления эксплуатационного состояния асфальтобетонных покрытий автомобильных дорог Краснодарского края, о технологиях ремонта и содержания дорожных покрытий. Докладчик отметил 3 периода эксплуатации дорожного покрытия и превентивные меры восстановления:

Период 1: Когда покрытие может обходиться без корректирующего содержания (устройства защитных слоев). В данный период могут применяться только легкие превентивные мероприятия, например, герметизация трещин, пропитка битумной эмульсией, пропитка различными химическими реагентами. В данный период также производится устранение критических локальных дефектов, таких как выбоины, просадки, пучины и т.д.;

Период 2: Когда наиболее эффективны корректирующие мероприятия (устройство защитных слоев и слоев износа), например, устройство асфальтобетонных слоев (в т.ч. с выравнивающим слоем), поверхностных обработок, слоев из литых эмульсионно-минеральных смесей, различных комбинированных тонких слоев и т.д. В данный период также производится устранение критических локальных дефектов, таких как выбоины, просадки, пучины и т.д.;

Период 3: Когда необходимо проведение углубленной диагностики с установлением характеристик прочности дорожной одежды и определением прогнозного срока службы до капитального ремонта и целесообразность проведения корректирующих мероприятий содержания и ремонта в текущий момент, в т.ч. с применением термомонофильрования, холодной регенерации и армирования. В данный период также производится устранение критических локальных дефектов, таких как выбоины, просадки, пучины и т.д.

Об опыте проведения строительного контроля в Саратовской области Группой компаний «Современные дорожные технологии» и соответствии строительного контроля квалификационным требованиям на предприятии, а также выполненным работам по строительному контролю в 2019 г. рассказал заместитель директора Михаил Шалыганов.

Системе лабораторного контроля и особенностях проверки качества выполнения дорожных работ на автомобильных дорогах регионального значения Краснодарского края с учетом требований ТР ТС 014/2011 доложила Светлана Лира, начальник отдела технологий и лабораторного контроля ГКУ КК «Краснодаравтодор».

30 января для участников семинара была запланирована производственная экскурсия с посещением отдела технологий и лабораторного контроля ГКУ КК «Краснодаравтодор» с демонстрацией проведения лабораторных испытаний в соответствии с требованиями ТР ТС 014/2011.

Ольга Покровская