

Четвертого декабря в Москве при поддержке Минтранса России и Федерального дорожного агентства состоялась конференция Ассоциации «РАДОР» по вопросам развития сети автомобильных дорог регионального значения. Обсуждение актуальных отраслевых вопросов собрало более 150 участников из 43 субъектов Российской Федерации.



РЕГИОНАЛЬНЫМ ДОРОГАМ — СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

В мероприятии приняли участие сенатор Совета Федерации Игорь Тресков, и.о. директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Антон Козлов, начальник Управления земельно-имущественных отношений Росавтодора Александр Соколовский, председатель Комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области, президент Ассоциации «РАДОР» Анатолий Васильев, представители ФКУ «Росдормониторинг», ФГБУ «Росдортехнология», ФАУ «РОСДОРНИИ», ТК-418, представители предприятий — производителей техники, оборудования и материалов для дорожной отрасли. Вел мероприятие генеральный директор Ассоциации «РАДОР», председатель Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве Игорь Старьгин.

По традиции в начале конференции участники поприветствовали вновь вступивших в должность руководителей территориальных органов управления автомобильными дорогами, впервые принимающих участие в мероприятии Ассоциации «РАДОР»: министра транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Александра Толкачева, руководителя КОГКУ «Дорожный комитет Кировской области» Игоря Меркулова, начальника управления автомобильных дорог Свердловской области Дениса Чагаева. Присутствующие также заочно поздравили коллег, которые были назначены заместителями председателей правительств в своих регионах: Романа Душко в Ярославской области и Павла Супруна в Рязанской области.

Приветствуя участников конференции, сенатор Совета Федерации, член Комитета СФ по экономической политике Игорь Тресков, многие годы проработавший в транспортном комплексе Московской области, отметил, что

в Совете Федерации в рамках рабочей группы верхней палаты по мониторингу реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» особое внимание уделяют приведению в нормативное состояние мостов и путепроводов, а также вопросу нормативного содержания автодорог. «Достигнутые результаты реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в части приведения в нормативное состояние автомобильных дорог должны быть обязательно сохранены, в связи с чем необходимо обеспечить должное финансирование дорожных работ», — подчеркнул сенатор. В ходе обсуждения вопросов безопасности дорожного движения Игорь Тресков обратил внимание на опыт Московской области по оперативному всестороннему анализу причин конкретных дорожно-транспортных происшествий и своевременному принятию мер по их устранению. В своем вступительном слове Игорь Старьгин подчеркнул, что 2024 год — год завершения ключевого для дорожной отрасли национального проекта «Безопасные качественные дороги». «Мы прикладываем значительные усилия, чтобы ситуация на региональной дорожной сети изменилась в лучшую сторону. Отремонтированы и приведены в нормативное состояние тысячи километров дорог, реконструированы подъезды к объектам здравоохранения и образования, туристическим кластерам. По опросам населения, национальный проект «Безопасные качественные дороги» — один из самых узнаваемых национальных проектов, и он завершается с хорошими результатами», — отметил выступающий.

Участникам заседания было предложено оценить результаты нацпроекта глазами пользователей автодорог и пройти несколько опросов. Наиболее часто на вопрос «Что лично Вам дал национальный проект «Безопасные качественные

дороги», участники опросов отмечали такие параметры, как комфорт, опыт, развитие, качественные дороги, командная работа, безопасность.

Изменение качества дорог 74% присутствующих оценили как «определенно улучшилось» и 20% — «скорее улучшилось», а изменение качества дорог в конкретном населенном пункте проживания голосующего — 64% и 26% соответственно. На вопрос «Какие дороги (объекты) должны быть в приоритетном порядке отремонтированы/построены в регионе?» самое большое количество голосов было отдано теме «Мосты» (47%).

Антон Козлов в рамках первой сессии конференции, посвященной вопросам нормативного регулирования развития сети автомобильных дорог, рассказал о новом национальном проекте «Инфраструктура для жизни», который стартует в 2025 году, и о планируемых в ближайшем будущем изменениях в нормативно-правовом регулировании дорожного хозяйства. «Новый нацпроект фактически продолжает хорошо известный нам проект БКД. Ряд федеральных проектов переходят в него практически без изменений, — отметил выступающий. — Разница лишь в том, что БКД был самостоятельным отраслевым проектом, а теперь дорожные цели вошли в состав инфраструктурных как направленные на повышение благополучия и комфорта граждан».

В части региональных автодорог поставлены новые целевые показатели. Так, дорожная сеть субъектов к 2030 году

должна достичь 60% в нормативе, а дороги, входящие в опорную сеть, и дороги крупнейших агломераций — 85%. «При этом в 2025 году мы кардинально изменим подход к определению состава опорной сети, — подчеркнул Антон Козлов. — В ближайшие дни будет подписан закон с четким порядком определения и закрепления границ агломераций и перечня входящих в них дорог. Кроме того, для обеспечения более достоверного определения технического состояния автодорог регионального значения в составе опорной сети единственным поставщиком по выполнению таких работ будет назначено ФАУ «РОСДОРНИИ».

Также было анонсировано, что подписан и вступает в силу с 1 сентября 2025 года Федеральный закон от 30.11.2024 № 445-ФЗ «О внесении изменения в статью 3.1 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», устанавливающий обязанность водителя тяжеловесного транспортного средства пройти весогабаритный контроль по требованию должностного лица, уполномоченного на проведение весового и габаритного контроля.

В начале 2025 года завершается работа еще над несколькими взаимосвязанными законопроектами, предусматривающими, в частности, ответственность за уклонение от прохождения весогабаритного контроля, в том числе на постах, работающих в автоматическом режиме (размер штрафа составит до 400 тыс. рублей), также подготовлен законопроект о создании единой государственной автоматизированной системы весового и габаритного контроля (АСВГК). Кроме того, ведется работа над документами о переводе в цифровой вид временного ограничения движения, классификации дорог в границах населенного пункта, урегулирования отношений и разграничения ответственности владельцев авто- и ж/д дорог при их пересечении.

Александр Соколовский свой доклад посвятил перспективам развития многофункциональных зон вдоль автомобильных дорог. «Задача развития МФЗ — создание безопасного и качественного дорожного сервиса в соответствии со спецификой субъекта и в зависимости от потребностей участников дорожного движения, — отметил спикер. — Работая в этом направлении, мы проанализировали более 12,5 тыс. существующих объектов сервиса на свыше чем 61 тыс. километров дорог — и пришли к выводу, что их недостаточно для пользователей». Потребность в новых МФЗ, по словам Александра Соколовского, на данный момент составляет порядка 300 единиц. До конца 2025 года Росавтодор планирует разместить на федеральных трассах 30 дополнительных многофункциональных зон, а генеральная схема размещения предусматривает создание 267 таких объектов. Кроме того, в рамках 88 меморандумов о развитии региональной дорожной сети, подписанных Федеральным дорожным агентством и территориальными органами управления автомобильными дорогами, созданы рабочие группы по развитию МФЗ в каждом субъекте. Такой подход позволит совместными усилиями решать возникающие на этом пути проблемы с отводом земель, подведением коммуникаций, поиском инвесторов и определением механизма финансирования.



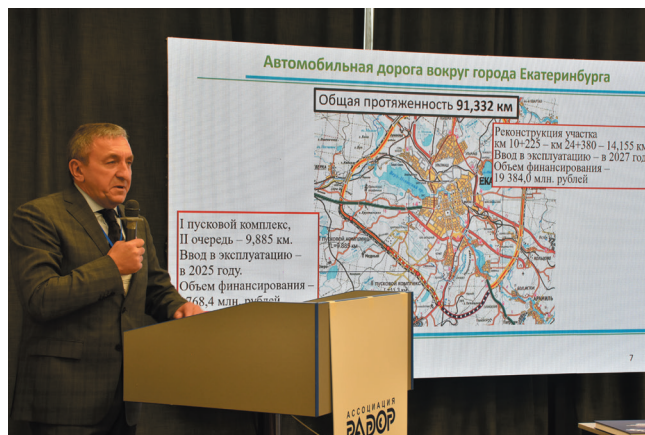
Заместитель директора ФКУ «Росдормониторинг» Станислав Головач проинформировал о ситуации с выдачей специальных разрешений на движение тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства и осуществлении весогабаритного контроля на сети автомобильных дорог. Так, он сообщил, что доля отказов в выдаче таких разрешений по итогам 11 месяцев текущего года снизилась на 24% по сравнению с тем же периодом 2023 года, а среднее время выдачи — на 33%. При этом количество разрешений, оформленных в день подачи заявлений, увеличилось в 8 раз.

Выступающий также напомнил, что с 1 марта 2024 года введено понятие единого счета по возмещению вреда. «На сегодняшний день в фонд поступило порядка 3,4 млрд рублей, в том числе 2,5 млрд в счет региональных и местных автодорог», — сказал Станислав Головач.

Станислав Головач привел статистику нарушений перевозки грузов: так, общая доля нарушений от общего состава грузового транспортного потока составила 28%, а средний перевес — 39,5%, что равнозначно 61,4 тонны в случае пятиосного автопоезда. Рекордсменами года стали транспортные средства с полной массой 103 тонны, что выше нормы на 134%, и с полной массой 105,8 тонны, что превышает установленные показатели на 140,5%.

Заместитель начальника отдела инспектирования работ по реализации национальных проектов ФГБУ «Росдортехнология» Антон Акимов представил информацию о проведении инструментальной диагностики территориальными органами управления автомобильными дорогами. «Сегодня технологии сделали большой шаг вперед. Для того чтобы узнать состояние дорожной одежды, создано георадиолокационное оборудование, а для паспортизации линейных сооружений разработаны системы лазерного пространственного сканирования. Требуется все меньше времени и ресурсов на трудо- и финансовоемкие процессы обследования, — подчеркнул выступающий. — Однако результаты проведенных нами проверок показывают, что еще не все регионы берут за основу при планировании дорожных работ данные диагностики». При этом докладчик поблагодарил 17 субъектов, осуществляющих полный комплекс диагностики и не допустивших ни одного существенного нарушения в ее проведении.

И. о. директора Департамента ценообразования ФАУ «РОСДОРНИИ» Ирина Ковтун в своем выступлении подробно рассказала о переходе дорожной отрасли на ресурсно-индексный метод (РИМ). В числе плюсов РИМ спикер назвала повышение точности и достоверности определения сметной стоимости, возможность органов власти субъектов объективно влиять на ценовую политику строительной отрасли, достоверное определение цены конструктивов в смете контракта. В то же время метод имеет и ряд минусов: это низкая наполняемость данными федеральной государственной информационной системы, увеличение трудоемкости составления сметной документации, корректировка методологии расчетов смет, недостаточное количество наименований ресурсов.



«Вскоре мы можем столкнуться с ситуацией, когда на дорогах с одинаковыми техническими характеристиками по одинаковым видам работ будет различная стоимость. И отличаться она будет выгодно в сторону тех субъектов, которые внимательно относятся к предоставлению данных о стоимости ресурсов в регионе», — предостерегла выступающая.

Вторую сессию конференции, посвященную современным технологиям, открыл доклад заведующего кафедрой МАДИ, профессора, д. т. н., президента Ассоциации бетонных дорог Виктора Ушакова о строительстве современных дорожных одежд с применением инновационных материалов. Докладчик напомнил, что к 2030 году дорожному сообществу необходимо обеспечить строительство не менее 50 автодорожных обходов населенных пунктов, развитие международных транспортных коридоров «Север — Юг» и «Запад — Восток», строительство скоростных дорог и автомагистралей, а также приведение в нормативное состояние федеральной, региональной и местной сети автодорог на уровне не ниже установленного национальным проектом. При этом в отрасли сохраняется ряд проблем, в числе которых отсутствие во многих регионах качественных дорожно-строительных материалов и грунтов, высокая стоимость битума, песка, щебня и других материалов, высокая стоимость доставки материалов, проблемы с доставкой, низкие фактические сроки службы дорожных одежд и покрытий.

«За последние 30 лет нагрузка на дороги возросла в 4 раза, и несущая способность дорожных одежд, как и до-

рожная инфраструктура в целом, сегодня не соответствует возросшей нагрузке», — отметил Виктор Ушаков. Он также назвал ряд способов решения указанных проблем: это, в частности, стабилизация и укрепление грунтов при помощи наилучших технологий и материалов, регулирование водно-теплового режима с использованием геосинтетических материалов и гидроизоляционной прослойки, рациональный выбор конструкции дорожной одежды, основанный на экономических расчетах с учетом наличия материалов и жизненного цикла объекта. Виктор Ушаков подробно остановился на преимуществах устройства основания из укатываемого бетона и материалов, укрепленных минеральными вяжущими, экономическом эффекте этой технологии и перспективах ее применения в рамках общей концепции «Вечные дорожные одежды».

Ответственный секретарь ТК-418 «Дорожное хозяйство» Илья Галактионов выступил с докладом об итогах стандартизации в области дорожного хозяйства за 2024 год и задачах на 2025 год. Он отметил, что общий фонд национальных документов по стандартизации в области дорожного хозяйства по состоянию на 1 декабря 2024 года составляет 440 документов, 95% из которых приняты за последние 10 лет. Только в 2024 году было принято 20 национальных и 5 межгосударственных ГОСТов, в том числе в части конструирования и расчета дорожной одежды автодорог с низкой интенсивностью движения, правил проектирования нежестких дорожных одежд автодорог общего пользования; ряд стандартов по мостовым сооружениям, дорожным ограждениям, элементам обустройства дорог и другие. В 2025 году предстоит еще более напряженная работа: к утверждению запланированы 30 национальных и 2 межгосударственных ГОСТа. Документы коснутся вяжущих нефтяных битумных, геосинтетических и противогололедных материалов, пунктов весового контроля, остановочных пунктов, пожарной безопасности тоннелей и т.д. Спикер напомнил также, что сайт ТК-418 предоставляет возможность ознакомиться со всеми документами, стадиями их разработки или согласования, а также с пояснительными записками и отзывами на них.

Блок докладов о ситуации в дорожном хозяйстве субъектов РФ открыл министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Александр Толкачев. Он рассказал,

что в 2024 году дорожные работы были выполнены на 77 объектах региональной сети автодорог представляемого им субъекта, в том числе проведены строительство и реконструкция 12 объектов, капитальный ремонт 20 объектов и ремонт 45 объектов. Исполнение плана по региональному проекту составило 100%. При этом доля дорожной сети городских агломераций в нормативном состоянии к концу года должна достичь 85%, а региональных дорог в нормативе — 53,1%.

Руководитель ГКУ Ярославской области «Центр организации дорожного движения» Кирилл Крюков поделился опытом внедрения интеллектуальных систем для обеспечения сохранности автомобильных дорог — соответствующий пилотный проект реализован в этом году в регионе и показал первые результаты. В настоящее время на дорожной сети Ярославской области функционирует 11 комплексов АПВГК, до конца года планируется запуск еще 7 комплексов, а 12 находятся на стадии проектирования и строительства. При помощи действующих АПВГК с начала 2024 года вынесено более 4 тыс. постановлений об административных нарушениях, общая сумма штрафов составила 1,7 млрд рублей, из которых 506 млн уже поступили в бюджет.

Для привлечения к ответственности недобросовестных перевозчиков, скрывающих государственные регистрационные знаки (ГРЗ), 4 АПВГК оборудованы системой раскрытия ГРЗ «Нейросеть», которая за 2024 год позволила выявить более 680 нарушений правил перевозки тяжеловесных грузов со скрытыми ГРЗ. Для системы раскрытия ГРЗ транспортных средств установлены дополнительные комплексы фотовидеофиксации — вблизи АПВГК и на связанных участках улично-дорожной сети по маршруту движения ТС, что исключает их объезд транспортными средствами со скрытыми ГРЗ. До конца 2024 года запланирована модернизация системы, что позволит обрабатывать все АПВГК области.

В рамках работы конференции представители отраслевого бизнес-сообщества также озвучили ряд докладов, посвященных новым технологиям в дорожном хозяйстве. В частности, были рассмотрены интеллектуальные решения для содержания автодорог, технические решения для мостовых сооружений, перспективы использования геоинформационных систем, вопросы обеспечения отрасли качественными битумными и геосинтетическими материалами, вопросы импортозамещения в части производства дорожной техники и многие другие.

Подводя итоги заседания, Игорь Старыгин напомнил участникам конференции о формировании программы работы Ассоциации «РАДОР» на 2025 год. Первое крупное событие состоится уже 21–22 января 2025 года в г. Саратове — здесь пройдет 3-я научно-практическая конференция «Современные технологии — российским дорогам: диагностика и паспортизация автомобильных дорог». Следующее мероприятие соберет дорожное сообщество в г. Смоленске, где 12–13 февраля 2025 года состоится семинар «Современные технологии — российским дорогам: зимнее содержание — нормативное регулирование, техника, оборудование».



Материал предоставлен пресс-службой Ассоциации «РАДОР»