

На весах – сохранность дорог

Как уберечь трассы от сверхнормативных нагрузок

ПРОБЛЕМА

Проблема, о которой пойдет речь, можно сказать, «с бородой». Касается она сохранности автодорог как федерального, так и регионального значения. Последние более уязвимы при проезде по ним грузовиков со сверхнормативными параметрами, так как рассчитаны на меньшую нагрузку на ось. Сейчас, когда в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» на модернизацию и приведение в порядок российских дорог ежегодно государством выделяются небывалые по объемам финансовые ресурсы, очень важно не допустить впоследствии их разрушения перегруженными автомобилями.

Во времена, когда эти дороги строились, мощных грузовиков с прицепами, огромных карьерных самосвалов и автопоездов повышенной грузоподъемности еще не было и в помине. А в последние годы такие тяжеловесные транспортные средства, груженные под завязку фуры на российских дорогах появляются все чаще, и далеко не у всех есть специальные разрешения для проезда по ним. Сверхнормативные нагрузки сказываются на преждевременном разрушении автодорог, обеспечении качества грузовых и пассажирских перевозок и их себестоимости.

Кошмарят перевозчиков весы

Сохранить привлекенную к нормативу дорожную сеть поможет ужесточение контроля за передвижением транспортных средств по дорогам, считают эксперты. Для того и совершенствуется система весогабаритного контроля. С учетом увеличивающегося объема грузоперевозок вдобавок к стационарным и мобильным пунктам, где объективность контроля во многом зависит от человеческого фактора, оборудуются технологичные и беспристрастные автоматические (АПВГК).

Казалось бы, автоматизация процесса контроля за весогабаритными параметрами автомобилей – уже гарант объективности. Приборы видеофиксации нарушений в динамическом режиме определяют массу и габариты проезжающих транспортных средств (по аналогии с замером скорости). Едешь с превышением допустимой нагрузки – получаешь «письмо счастья». Однако, как показала практика работы АПВГК на разных дорогах страны, объективность показателей тоже зависит от целого ряда факторов.

В прошлом году некорректная работа АПВГК на дорогах Курганской области привела к многочисленным жалобам грузоперевозчиков, пытающихся через суд оспорить штрафы за перегруз. Так, одно из «писем счастья» получил грузоперевозчик из курганского филиала Омского автогенного завода. По словам директора предприятия Владислава Демидова, на производстве используется жидкий кислород, который возят в криостернах. В емкость входит 20 тонн, при всем желании больше не поместится. Тем не менее рамка, установленная на дороге Шадринск – Ялуторовск, показала перегруз более 11 тонн. Завод получил штраф – свыше 300 тыс. руб.

В Курганской области у некоторых перевозчиков уже десятки штрафов: кому-то «навелили» 300 тыс. руб., а кому-то несколько миллионов. Президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин, разбиравшийся в этой конфликтной ситуации, обнаружил на двух АПВГК, установленных на региональных автодорогах в Шумилинском и Шатровском округах, массу нарушений. В частности, вдоль датчиков на асфальте специалисты заметили длинные и довольно глубокие трещины, отслоение покрытия, куда попадают влага и мусор, что недопустимо. На дорожном полотне в границах рамки – колеи, уклоны. Между тем в инструкции эксплуатации весового оборудования от завода-изготовителя четко прописано, что площадка должна быть ровной: деформация дорожного полотна и нарушение технологии установки датчиков могут привести к некорректной работе весов.

Глава ассоциации «Грузавтотранс» считает, что все дело в ненадлежащем содержании дорожного полотна в местах установки рамок. Региональные дорожники утверждают, что трещины могли появиться из-за резкого похолодания. Поэтому в каждом подобном случае необходима тщательная независимая экспертиза. Два года назад, к примеру, дали сбой АПВГК, установленные на дорогах Южного Урала: за несколько месяцев грузоперевозчикам насчитали штрафов на 8 млрд руб.



В ходе разбирательств суммы санкций удалось обнулить.

По словам координатора московского подразделения Объединения перевозчиков России Сергея Рудаметкина, жалобы на работу автоматических комплексов приходят часто, причем были случаи, когда аппаратура выявляла перегруз даже на дорожном автомобиле. Оспорить

перт. В случае, если автомобиль вынужден тормозить перед датчиком, весовая нагрузка смещается на переднюю ось, и в систему заносятся некорректные данные. Поэтому до установки умных весов необходимо оценить всю близлежащую инфраструктуру: рядом не должно быть пешеходных переходов, светофорных объектов, авто-

зу безопасности дорожного движения.

К примеру, перед пунктом АВГК на въезде в Сыктывкар (Республика Коми) водители лесовозов создали съезд с дороги, таким образом обходя рамку весового контроля. При этом большегрузы сворачивали с трассы в опасном месте – перед поворотом, что создавало возможность ДТП. Пару лет назад один из лесовозов, сворачивавший на зимник, не заметил ехавший по главной дороге рейсовый автобус. Произошло столкновение. Медицинская помощь понадобилась 22 пассажирам автобуса, по счастью, все случайности обошлось без жертв. После этого случая объездную дорогу закрыли, но не желавшие платить за перегруз водители лесовозов изобрели новый способ перекрижить умные весы: они стали снижать перед ними скорость до 5 км в час. Оборудование не распознавало «крадущиеся» автомашины. А на въезде в город начали образовываться заторы.

Также же трюки использовали водители большегрузов на автодороге Сыктывкар – Троицко-Печорск, а именно на участке Сыктывкар – Краснозатонский в районе моста, где также установлен АПВГК. Водители лесовозов замедляли скорость, тем самым создавая помехи в движении других автомашин. Сопутствующим фоном на республиканском информационном поле были заявления местных лесопромышленников о высокой погрешности весового оборудования на АПВГК.

Традиционно в конце лета и осенью на автодорогах, особенно Центральной России, появляются перегруженные зерновозы, арбузовозы, в течение всего года по трассам с неумолчим постоянством идут тяжелые лесовозы. К сожалению, внося свою лепту в разрушение автодорог и те, кто возит щебень, песок и асфальтобетон для строительства и ремонта тех же дорожных коммуникаций. Вот один из таких примеров. В конце прошлого года жители села Большой Мартын в Воронежской области оказались в изоляции: единственную дорогу к их домам всего за пару месяцев разрушили автомобили с многотонными грузами для строительства трассы в соседнем районе. В результате людям стало сложно добираться к местам работы. Современный фельдшерско-акушерский пункт в селе работает с перерывами, так как врач приезжает только раз в неделю. А из-за бездорожья до райбольницы, которая за 40 км от Большого Мартына, не добраться. Маршбросок по грязи до дороги с твердым покрытием под силу только молодым людям.

И несмотря на такие примеры, Интернет изобилует информацией, которая оправдывает и даже наставляет тех, кто разрушает дороги. Я обнаружил несколько сайтов, где подробно описано, как обмануть весовой контроль, чтобы не получить штраф за перегруз. К примеру, популярный портал Яндекс.Дзен, по всему видно, к нарушителям подобного рода относится с явной симпатией. Зависимость здесь прямая, и вполне логично, что восполнять ущерб, наносимый автомобильным трассам, должны те, кто допустил перегруз. С такой точкой зрения представителей дорожного сообщества согласны не все грузоперевозчики. Есть среди них и такие, кто нарушает закон внаглую, обходя рамки весогабаритного контроля по местным проселочным дорогам. Некоторые даже специально для этого прокладывают обходные пути. Другие водители тяжеловесных транспортных средств, проезжая через АПВГК, скрывают государственные регистрационные знаки. Надо понимать, что, помимо вреда дорожному покрытию, действия по уклонению от фиксации административных правонарушений создают угро-

Неотвратимость наказания

На семинаре по вопросам обеспечения сохранности автодорог, проведенном Ассоциацией «РАДОР» при поддержке Минтранса России, Росавтодора и Ространснадзора, генеральный директор ассоциации Игорь Старыгин представил результаты работы автоматических пунктов весогабаритного контроля на региональных автодорогах в 2023 году. По его словам, специалисты получили информацию о работе 201 АПВГК в 35 субъектах РФ. Проанализировано более 13,7 млн проездов грузовых транспортных средств через такие пункты. Согласно этим данным около 10% перевозчиков активно препятствуют взвешиванию: 1,3 млн проездов совершены либо с остановками в зоне оборудования, либо с торможением. В 9% (1,2 млн) случаев зафиксировано превышение весогабаритных параметров. По фактам нарушений составлено 140 тыс. актов взвешивания, которые направлены в контрольно-надзорные органы. В 21% случаев превышение установленных норм составляло 10–20%, в 23% – 20–50%, а в 48% случаев – более 50%. При этом имеются факты превышения допустимой массы на 362% и нагрузки на ось – на 423%. То есть проблема перегруза по-прежнему остра.

Росавтодором разработана программа, предполагающая модернизацию существующих АПВГК и устройство новых. В 2023 году было восстановлено 24 пункта контроля из 65. До конца 2024-го планируется ввести в эксплуатацию все существующие на дорожной сети Росавтодора АПВГК. А до 2030 года за счет средств федерального дорожного фонда наметено установить 309 новых АПВГК, отметил заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Андрей Самарянов, выступая на совместном заседании Общественных советов при Росавтодоре и Ространснадзоре. В рамках программы в минувшем году уже устроено три новых АПВГК, еще 14 в планах на 2024 год. Таким образом, с учетом существующих пунктов к концу 2030 года на подведомственной сети Росавтодора планируется обеспечить функционирование 371 АПВГК.

Как подчеркнул заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Антон Козлов, в вопросе организации весогабаритного контроля крайне важно найти тонкий баланс, благодаря которому будет обеспечена неотвратимость наказания нарушителей, но при этом сведен к минимуму риск привлечения к ответственности добросовестного перевозчика. Именно для этого внедряются различные механизмы, в том числе и законодательные.

В связи с большим количеством спорных ситуаций, связанных с результатами измерения весогабаритных параметров автомобилей и условиями, которые сопровождают этот процесс (колеяность, состояние дорожной одежды), эксперты пришли к выводу о необходимости дополнительной проверки корректности работы АПВГК. Согласно изменениям, внесенным в порядок осуществления весогабаритного контроля, которые вступили в силу с начала марта текущего года, такие проверки должны проводиться с использованием эталонного автомобиля не раз в год, а каждые 100 дней. В случае, если выявлена некорректная работа АПВГК, необходимо прекратить его использование до устранения недостатков. Более прозрачной и удобной для водителей большегрузов станет и процесс мониторинга проезда через пункты контроля.

Как сообщил Антон Козлов, завершено межведомственное согласование законопроекта о единой автоматизированной системе весогабаритного контроля. Планируется, что все автоматические пункты вне зависимости от формы собственности будут подключаться к единой федеральной системе. Ее оператором станет ФКУ «Росдормониторинг». Все результаты измерений будут направляться в эту систему с последующим формированием протокола взвешивания и анализом поступивших сведений. Кроме того, в настоящее время прорабатываются изменения, связанные с обеспечением криптографической защиты информации, передаваемой от центра обработки данных АПВГК до контрольно-надзорного органа, возможностью включения в состав документов фотоматериалов транспортных средств с иных комплексов фотовидеофиксации, а также дополнительных требованиями к освещенности участка установки АПВГК.

Сергей ОЗУН,
обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Два новых АПВГК

появятся на трассах Ростовской области

В Ростовской области в прошлом году установили еще два новых АПВГК. Комплексы расположены на трассах Морозовск – Цимлянск – Волгодонск и Шахты – Цимлянск.

Формирование системы весогабаритного контроля направлено в первую очередь на увеличение срока эксплуатации дорожного покрытия. Таким образом создаются условия для обеспечения безопасности дорожного движения, отметил заместитель губернатора – министр транспорта Ростовской области Владимир Окунев.

В ходе работ специалисты подрядной организации выровняли асфальтобетонное покрытие на участке установки АПВГК, укрепили откосы, кюветы, установили необходимые дорожные знаки, барьерные ограждения, оборудовали систему весогабаритного контроля, смонтировали линию освещения, а также нанесли разметку.

Установка умных весов осуществляется в рамках проекта «Общественные меры развития дорожного хозяйства» нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Планировалось, что до конца 2024 года всего в регионе будет 11 таких комплексов, однако эта цель была достигнута уже в минувшем году.

Сохранность полотна

обеспечат на дорогах Башкирии

Центр организации дорожного движения Башкирии заключил контракт на аренду еще семи комплексов весогабаритного контроля с уфимской компанией «Уралком». Финансируется их работа и обслуживание из регионального дорожного фонда. Республика будет арендовать оборудование в течение пяти лет, после чего оно перейдет в ее собственность.

АПВГК установили на дорогах Благовещенск – Павловка, Сибай – Акъяр, Юлдыбаево – Акъяр – Сара, Магнитогорск – Ира, Уфа – Инзер – Белорецк, Уфа – Иглино – Красная горка – Павловка, Стерлитамак – Белорецк – Магнитогорск.

Всего сохранность дорожного полотна в Башкирии обеспечивают 13 комплексов весогабаритного контроля. Только за два месяца, по данным системы автоматической фиксации нарушений, было оформлено 468 постановлений об административном нарушении на сумму 135 млн руб. Часть этих средств поступила в республиканский бюджет.

В соответствии с алгоритмом работы информация о превышении допустимых весогабаритных параметров поступает в республиканский Центр организации дорожного движения. Его специалисты проверяют корректность показаний, а также наличие спецразрешений для тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств. В случае нарушения сотрудники центра составляют акт о превышении параметров, который передают в Ространснадзор. Далее устанавливают собственника транспортного средства и выносят постановление об административном нарушении.

В планах на ближайшую перспективу – довести общее число АПВГК в Башкирии до 20. Их установят на дорогах Зауралья, Благовещенского, Ишимбайского, Нуримановского и Уфимского районов.

Ужесточили контроль

на опорной сети Курской области

Впервые автоматические пункты весогабаритного контроля установили в Курской области. Комплексы смонтированы на трассах Курск – Поныри (у местечка Слобода) и Дьяконово – Старково – Соколовка (в районе поселка Прямыщино). Обе дороги входят в опорную сеть и обеспечивают транспортную связанность районов субъекта РФ.

По словам директора ОКУ «Центр транспортных услуг» Курской области Романа Петровтова, едва ли не каждый третий дальнобоющий ездит с перегрузом, который в среднем составляет 30%. Фуры-нарушители разрушают асфальт и создают дополнительные аварийные ситуации. С помощью таких пунктов специалисты рассчитывают сохранить качественное дорожное покрытие и повысить безопасность.

Работы по созданию пунктов контроля на дорогах Курской области продолжались более трех месяцев. На участках специалисты подрядной организации выполнили ремонт дорожного полотна, смонтировали металлические опоры и весоизмерительное оборудование, настроили программное обеспечение. Также была нанесена специальная разметка и установлено барьерное ограждение.

Как рассказал генеральный директор компании-подрядчика Вячеслав Смирнов, особенность АПВГК в том, что для проверки грузовикам не нужно сбрасывать скорость и тем более останавливаться. Чтобы определить вес автомобиля, системе нужно всего несколько миллисекунд. Сканеры и датчики фиксируют габариты, а камеры – номерной знак и общий вид машины. Результат проверки сразу выводится на табло, установленное на небольшом отдалении от поста. Первые три месяца новые комплексы будут работать в тестовом режиме. Ранее в регионе использовались только передвижные пункты.

Дорога к школе

Сохранить ее помогут «умные» весы

В рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» в Александровском районе Владимирской области введен в эксплуатацию еще один автоматический пункт весогабаритного контроля. Комплекс располагается на автодороге межмуниципального значения Струнино – Плещево, которая относится к IV категории с расчетной нагрузкой на ось 6 тонн. Трасса связывает населенные пункты и садоводческие товарищества между собой и с городом Струнино. Кроме того, дорога обеспечивает подъезды к средней школе, городской больнице и медицинскому центру, а также является основной транспортной артерией между Москвой и Александровом.

Во Владимирской области это уже второй АПВГК. Первый введен в эксплуатацию на региональной трассе Колокша – Колчугино – Александров – Верхние Дворики. Работы по его установке также выполнены по нацпроекту.

Выявляют перегруз

на маршрутах движения тяжеловесов

В Красноярском районе Самарской области, на седьмом километре обхода села Красный Яр, связывающего федеральные трассы М-5 «Урал» и Р-241 Казань – Ульяновск, установили еще один автоматический пункт весогабаритного контроля.

Подрядчики «зашили» весоизмерительные датчики в полотно дороги. Кроме того, установили световые опоры и предупреждающие знаки аппаратно-программного комплекса автоматического распознавания государственных регистрационных знаков транспортных средств, комплекса для измерения скорости. На конструкциях пункта также разместили лазерные сканеры для определения габаритов автомобилей.

Ранее три АПВГК появились в регионе на Красноглинском шоссе, еще два пункта были размещены на дороге Самара – Бугуруслан. И вот заработал четвертый пункт. Места их размещения были выбраны не случайно. Так, АПВГК в районе нового моста через реку Сок будет защищать путепровод и исключать проезд машин с перегрузом по отремонтированному Красноглинскому шоссе, а на трассе межрегионального значения Самара – Бугуруслан «умные» весы помогут сохранить дорожное покрытие после недавней реконструкции. Система позволяет в круглосуточном режиме контролировать трафик и выявлять перегруженные автомобили. В текущем году в регионе планируется установить пятый по счету комплекс контроля.

Подготовил Сергей АЛЕКСЕЕВ