

У вас, коллега, лишний вес!

Только жесткий контроль поможет обеспечить сохранность автодорог

ПРОБЛЕМА

Неспешное течение событий в один прекрасный июньский день для жителей небольшого села Колкач, что в Вологодской области, вдруг нарушилось, когда над домами полпыл нарастающий гул. Любопытные ребятишки побежали за околицу посмотреть, откуда доносится этот мощный рев моторов. Хозяйки с тревогой выглядывали в окна. Во дворах брехали собаки. Между тем на центральную улицу с грунтовыми покрытием уже въезжали, натужно пытая, тяжелые грузовики. Многие из них были явно перегружены, на податливом полотне дороги за ними оставался глубокий след. Это были, так сказать, первые «ласточки». Они протоптали пробный путь через село, в обход оборудованного совсем недавно на дороге на Белоозерск пункта автоматического весового контроля. Потом по сельской трассе двинулись другие тяжеловесы. Дорожное покрытие некогда опрятной улицы теперь испещрено глубокими рытвинами и ухабами...

Хуже дорога — больше аварий

Проблема, о которой пойдет речь, можно сказать, «с бородой». Касается она в большей степени сохранности автодорог регионального значения, поскольку они более уязвимы, нежели федеральные (лишь половина из них рассчитана на нагрузку до 6 т на ось), да и финансовые возможности для их поддержания в нормативном состоянии в субъектах РФ несколько иные. Сейчас, когда в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» на приведение в порядок региональных и местных дорог брошены небывалые по объемам финансовые ресурсы, очень важно не допустить влоупредствия 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 (ТС) на российских дорогах появляются все чаще, и далеко не у всех есть специальные разрешения для проезда по ним. Сверхнормативные нагрузки сказываются на преждевременном разрушении автотрасс, обеспечении качества грузовых и пассажирских перевозок и их себестоимости. При езде по плохим дорогам повышаются затраты на топливо и ремонт ТС, ухудшаются показатели безопасности движения и сохранности перевозимого груза. Это, так сказать, обратная сторона медали.

По информации автоматизированной системы мониторинга интенсивности и состава транспортных потоков, только за 9 месяцев 2020 года около 350 тысяч грузовых транспортных средств уклонились от весового и габаритного контроля. Ежегодно недоплата в бюджет от перегруженных автомобилей составляет более 40 млрд рублей — это уже данные Счетной палаты РФ. Эти деньги могли бы пойти на восстановление автодорог.

Сохранить дороги поможет жесткий контроль за передвижением ТС по дорогам, считают эксперты. Для того и совершенствуется неэффективно действующая несколько десятков лет система весогабаритного контроля. Вдобавок к стационарным и мобильным пунктам, где объективность контроля во многом зависит от человеческого фактора, оборудуются технологичные и беспристрастные автоматические (АПВГК). Так, по данным Ассоциации «РАДОР», за 2018–2020 годы в рамках нацпроекта БКД на региональных и местных автодорогах размещено 193 АПВГК. В планах на 2021 год — установка еще 112 «умных весов», а к 2024 году согласно паспорту нацпроекта их количество на территориальной сети должно увеличиться до 366, на федеральной — до 387.

По большому счету для территории такой огромной страны, как Россия, это немного. По словам заведующего научным-исследовательским отделом «Управление перевозками грузов автомобильным транспортом» ОАО «НИИАТ» Ивана Баттисева, чтобы обеспечить объективный контроль на автодорогах страны и свести к минимуму число случаев коррупционных проявлений, необходимо установить на дорожной сети не сотни автоматизированных комплексов для контроля, как планировалось, а тысячи. А это, так сказать, программа максимум за нынешним горизонтом планирования.



«Разрешите перегруз!»

Но даже те пункты АВГК, которые уже развернуты на автодорогах страны, заставляют законопослушных перевозчиков действовать в установленных рамках. Другие грузоперевозчики, привыкнув работать втемную, не хотят работать в правовом поле. Часть из них ссылается на большую погрешность измерений используемого весового оборудования: дескать, никакого перегруза у автомобиля нет, это весы врут. Справедливости ради надо отметить, что неточности в работе «умных весов» случаются. Они могут зависеть не только от неправильной калибровки оборудования или нарушений, допущенных при его установке, но и от того, насколько равномерно размещен в кузове груз, соблюдает ли водитель правила проезда через АПВГК (о них расскажем ниже).

В ОАО «НИИАТ» не раз сталкивались с такой ситуацией, когда перевозчики были сами заинтересованы в том, чтобы возить больше, чем предусмотрено нормативами. Они обращались в институт, чтобы в официальном порядке им разрешили перегруз на 30–50% и даже 70%. Мол, автомобиль выдержит. К сожалению, они не думали о том, выдержит ли такую нагрузку и без того разбитая большегрузами дорожная сеть.

Некоторые модели самосвалов предусматривают осевые нагрузки в 12–14 т, а иногда и больше, а на половине региональных дорог допустимая осевая нагрузка в два с лишним раза меньше. Ее превышение приводит к преждевременному износу и разрушению дорожной сети. Для перевозки же неделимого груза (скажем, бульдозера или трансформатора) требуется специальное разрешение, за перегруз нужно заплатить.

В обход пунктов контроля

Есть и такая категория грузоперевозчиков, которые нарушают закон внаглую, объезжая пункты весогабаритного контроля по местным проселочным дорогам. Некоторые даже специально для этого прокладывают обходные пути. Так что случается в Вологодском селом Колкач не единственный. Вот и жители города Сим на западе Челябинской области тоже жаловались на засилье большегрузов ООО «Миньярский карьер», которые продолжают разбивать дороги в Ашинском районе. В один из воскресных дней симчане в знак протеста даже пошли на крайнюю меру, перекрыли трассу и не давая проехать перегруженным самосвалам.

Подобные же факты были зафиксированы совсем недавно в Балаковском районе Саратовской области. Несколько КамАЗов с прицепами, загруженных под завязку песком, были задержаны участниками рейда, организованного местной администрацией. Перегруз грузовиков составил 10–15 тонн. Превышение нагрузки на каждую из осей автомобилей достигало 80%. Намытый песок предприниматели развозят потребителям в Балаковском и других соседних районах. По словам водителя большегрузов, сделать один рейс гораздо выгоднее, чем два. Поэтому и загружаются сверх положенной нормы. А это — колоссальная нагрузка на дорожное покрытие. Перенцу тяжелых грузовиков с песком местные жители не раз замечали на дорогах района.

Еще один вопиющий пример из Искитимского района Новосибирской области, где

местную дорогу, соединяющую населенные пункты Гусельниково и Легостаево, буквально вспорол многотонный трал, перевозящий спецтехнику. Дорожное покрытие не выдержало чрезмерной нагрузки и деформировалось. По словам главы администрации села Легостаево Елены Загоскиной, тяжелую

ФАКТ

Сохранить дороги поможет жесткий контроль за передвижением ТС по дорогам, считают эксперты. Для того и совершенствуется неэффективно действовавшая несколько десятков лет система весогабаритного контроля. Вдобавок к стационарным и мобильным пунктам, где объективность контроля во многом зависит от человеческого фактора, оборудуются технологичные и беспристрастные автоматические (АПВГК).

технику перегоняли через населенный пункт уже несколько раз. Обычно по 4–5 автобусов разом проехало. Из-за разрушения дорожного покрытия автомобильное сообщение по трассе затруднено. Один раз неизвестные даже пытались не проехать по мосту, соединяющему правый и левый берег Легостаево и рассчитанному на 30 тонн, бульдозером весом 66 тонн. И это без учета веса самого автобуса! Мост капитально отремонтировался несколько лет назад. В случае его повреждения жители населенного пункта окажутся отрезаны от сети дорог общего пользования.

А вот еще случаи. Через центр поселка Евстоница, расположенного в пригороде Нижнего Тагила Свердловской области, стали объезжать большегрузы оборудованный на 155-м километре трассы Р-352 Екатеринбург — Нижний Тагил — Серов пункт весового контроля. Жители поселка были возмущены происходящим. Если вначале в обход ходили два-три тонара, то потом число тяжеловесных транспортных средств выросло. Все под завязку были загружены щебнем, бутвыми камнем. Дорогу на центральной улице местные жители когда-то ремонтировали самостоятельно, за свой счет. Участок, проходящий через поселок, был даже заасфальтирован. Вскоре от асфальта ничего не осталось. А за околицей грунтово-песчаное покрытие грузовики размесили так, что в распутицу по нему пройти можно было только в болотных сапогах. К счастью, ситуация — Мга — Любань — Оредеж — Луга, не стал устанавливаться по требованию инспектора УГАДН. За машиной началась погоня, и спустя полчаса ее удалось остановить. Тогда водитель поднял кузов и высыпал песок прямо на асфальт. Впоследствии было установлено, что вес нагруженной машины значительно превышал максимально допустимый и составлял около 90 тонн. Пользователи соцсетей предположили, что на такой шаг водитель самосвала пошел «ради экономии». За то, что «насорил», он, скорее всего, получит штраф около пяти тысяч рублей, в то время как за перегруз ему «светило» 350 тыс. как минимум. Примерно в то же время в том же регионе случилась такая история: водитель тягача с полуприцепом-цементовозом не отреагировал на требование об остановке и попытался скрыться. В результате непродолжительной погони большегруз удалось остановить, но водитель от общения с представителями правоохранительных органов отказался и ушел, оставив машину на обочине. Грузовик, однако, взвесили (оказалось, что его вес — 50 тонн) и отбуксировали на спецстоянку.

Такие же трюки используют водители большегрузов на автодороге Сыктывкар — Троицко-Печорск, а именно на участке Сыктывкар — Краснозатонский в районе моста, где также установлен АПВГК. Водители левозовозов замедляют скорость, тем самым создавая помехи в движении других машин. Со-

традиционно в конце лета и осенью на автодорогах, особенно Центральной России, появляются перегруженные зерновозы, арбузовозы, в течение всего года по трассам с неумолимым постоянством идут тяжелые лесовозы. К сожалению, как видно из приведенных примеров, вносят свою лепту в разрушение автодорог и те, кто возит щебень, песок и асфальтобетон для строительства и ремонта тех же дорог. Эксперты отмечают, что транспортные средства, перевозящие насыпные грузы, чаще других допускают перегруз, а их водители нередко решают возникающие в пути проблемы с помощью взятки.

Владимир Матягин, президент ассоциации «Грузавто-транс» (объединяет более ста перевозчиков, парк — свыше 10 тыс. автомобилей), однажды заявил, что в нашей стране весогабаритный контроль превратился в «бизнес, построенный на взятках». Дальнейшие рассуждения о поборках на стационарных или передвижных пунктах весового контроля. По их словам, на некоторых пунктах дело поставлено на поток, и проезжающие мимо водители заранее знают, сколько нужно заплатить, чтобы не оказаться на весах. Таким образом, отмечают в ассоциации, на перегруз транспортных средств не в последнюю очередь влияет попустительское отношение контролирующих органов: вместо того чтобы штрафовать, они за отдельную плату закрывают глаза на нарушения. Так по крайней мере было до недавних пор. В Грузавтотранс считают, что борясь с перегрузом, ассоциация не в последнюю очередь помогает самим перевозчикам.

«Ловушка» для водителей?

Впрочем, 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, а весовой контроль называет ловушкой для водителей. Ну а коли так, надо научиться «правильно проезжать через рамку». Далее идет подробное наставление, как это делать. Проезд АПВГК «на черепашке», конечно, вызывает недоволение сигнальных сзади владельцев легковых авто. Но автор Яндекс.Дзена призывает их «проявить терпение и водительскую солидарность».

Иногда для уклонения от весового контроля водители грузовиков используют радикальные методы. К примеру, в Ленинградской области в прошлом году был зафиксирован такой случай. Водитель самосвала, ехавшего из карьера по автодороге Павлово — Мга — Любань — Оредеж — Луга, не стал останавливаться по требованию инспектора УГАДН. За машиной началась погоня, и спустя полчаса ее удалось остановить. Тогда водитель поднял кузов и высыпал песок прямо на асфальт. Впоследствии было установлено, что вес нагруженной машины значительно превышал максимально допустимый и составлял около 90 тонн. Пользователи соцсетей предположили, что на такой шаг водитель самосвала пошел «ради экономии». За то, что «насорил», он, скорее всего, получит штраф около пяти тысяч рублей, в то время как за перегруз ему «светило» 350 тыс. как минимум. Примерно в то же время в том же регионе случилась такая история: водитель тягача с полуприцепом-цементовозом не отреагировал на требование об остановке и попытался скрыться. В результате непродолжительной погони большегруз удалось остановить, но водитель от общения с представителями правоохранительных органов отказался и ушел, оставив машину на обочине. Грузовик, однако, взвесили (оказалось, что его вес — 50 тонн) и отбуксировали на спецстоянку.

Уже давно идет некий негласный спор: кто должен на стационарных и передвижных постах выявлять перегруз? — ГИБДД или Ространснадзор? В последнее время инспекторы Госавтоинспекции от работы на постах весогабаритного контроля уклоняются. Логика у ведомства такая: мол, наша миссия — обеспечить безопасность движения, а перегруженный грузовик не представляет опасности на дороге для окружающих. Представители дорожного сообщества с этим не согласны. Еще как представляет, если у тяжеловесного грузовика вдруг откажут тормоза...

На состоявшемся недавно заседании совета директоров Ассоциации «РАДОР» тема весогабаритного контроля на автодорогах активно обсуж-

Бизнес на взятках

В начале текущего года вступил в силу новый порядок весогабаритного контроля на российских дорогах. Эксперты считают, что новации, содержащиеся в приказе Минтранса России № 348 от 31.08.2020 г, должны сделать систему весогабаритного контроля более объективной. Для каждого нового АПВГК, который появится на российских дорогах, будет вводиться обязательный тестовый период сроком в три месяца, в течение которого перевозчики будут уведомлять о зафиксированных нарушениях, но штрафовать за них не будут. Это позволит устранить возможные сбои и погрешности в работе оборудования АПВГК, из-за чего прежде владельцы ТС получали несправедливые штрафы, размеры которых весьма велики. Согласно нововведению, перед автоматическими весами (на расстоянии не менее 50 метров) должны появиться дорожные знаки с предупреждением о необходимости сбросить скорость для точного измерения весовых параметров.

В январе этого года вступили в силу изменения в законе, касающиеся работы пунктов весогабаритного контроля (ФЗ № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности...»). Поправки регламентируют процедуру взвешивания на АПВГК и устранения перегруза. Если «умные весы» зафиксируют нарушение, водитель транспортного средства должен быть немедленно об этом уведомлен с помощью оборудования, обеспечивающего визуальное информирование. После чего он должен остановиться и попытаться устранить нарушение. Так водитель сможет обезопасить себя от штрафов на других пунктах весогабаритного контроля. Остановившись необходимо за пределами проезжей части, не нарушая при этом правила дорожного движения. Водитель обязан принять меры по устранению перегруза. В некоторых случаях это возможно (например, когда незначительно превышена нагрузка на ось, можно переместить груз в полуприцепе).

А если откажут тормоза?

Главное преимущество АПВГК по сравнению со стационарными и передвижными пунктами — возможность контролировать транспорт без его остановки или снижения скорости, а также проверять спецразрешения без участия человека. «Умные весы» сами обрабатывают информацию и составляют акт взвешивания. Он передается в центр фиксации правонарушений, после чего собственнику машины направляется штраф. Правда, как оказалось, уплачивается он не всегда, а если бы точным, довольно редко. Вот и получается, что ощутимых успехов в борьбе с перегрузом пока не наблюдается.

Еще один законопроект регламентирует правила дорожного движения для водителей грузовиков, проезжающих по территории, на которой расположен АПВГК. В зоне «умных весов» для большегрузов будет запрещена остановка и разворот, а также использование фар-пржекторов и фар-искателей. Перед рамками контроля будут установлены соответствующие дорожные знаки, предупреждающие об этом водителя. И еще, законопроект запрещает применять какие-либо приборы или материалы, препятствующие фиксации номерных знаков. Известно, что водители нередко используют такие хитрости, чтобы безнаказанно ездить с перегрузом.

Сергей ОЗУН, обозреватель «ТР»

длась. Многих представителей территориальных органов управления автодорогами волнует, что, несмотря на увеличивающееся количество АПВГК на региональных дорогах, многие перевозчики продолжают уклоняться от весогабаритного контроля и уплаты штрафов за нарушения. Позиция РАДОРа по этому вопросу такая: нужно передать полномочия по вынесению административных постановлений по результатам работы АПВГК на региональный уровень. Ведь именно в субъектах РФ в большей степени заинтересованы в сохранности своих дорог. К стати, штрафы за нарушения весогабаритов, согласно Бюджетному кодексу РФ, теперь зачисляются именно в бюджеты регионов. Вместе с тем, считают члены ассоциации, не следует исключать из системы весогабаритного контроля и передвижные пункты, работа которых без участия сотрудников ГИБДД становится нерезультативной. Только комплексный подход в этом направлении даст результат.

Новый порядок

В начале текущего года вступил в силу новый порядок весогабаритного контроля на российских дорогах. Эксперты считают, что новации, содержащиеся в приказе Минтранса России № 348 от 31.08.2020 г, должны сделать систему весогабаритного контроля более объективной. Для каждого нового АПВГК, который появится на российских дорогах, будет вводиться обязательный тестовый период сроком в три месяца, в течение которого перевозчики будут уведомлять о зафиксированных нарушениях, но штрафовать за них не будут. Это позволит устранить возможные сбои и погрешности в работе оборудования АПВГК, из-за чего прежде владельцы ТС получали несправедливые штрафы, размеры которых весьма велики. Согласно нововведению, перед автоматическими весами (на расстоянии не менее 50 метров) должны появиться дорожные знаки с предупреждением о необходимости сбросить скорость для точного измерения весовых параметров.

В январе этого года вступили в силу изменения в законе, касающиеся работы пунктов весогабаритного контроля (ФЗ № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности...»). Поправки регламентируют процедуру взвешивания на АПВГК и устранения перегруза. Если «умные весы» зафиксируют нарушение, водитель транспортного средства должен быть немедленно об этом уведомлен с помощью оборудования, обеспечивающего визуальное информирование. После чего он должен остановиться и попытаться устранить нарушение. Так водитель сможет обезопасить себя от штрафов на других пунктах весогабаритного контроля. Остановившись необходимо за пределами проезжей части, не нарушая при этом правила дорожного движения. Водитель обязан принять меры по устранению перегруза. В некоторых случаях это возможно (например, когда незначительно превышена нагрузка на ось, можно переместить груз в полуприцепе).

В ближайшее время должна вступить в силу новая редакция КоАП РФ. В ней изменен порядок вынесения штрафов за весогабаритные нарушения. Если документ будет принят с нынешними поправками, то автоматические системы весогабаритного контроля больше не смогут выносить штрафы за минимальные нарушения. По мнению членов ассоциации «Дальнобойщик», это нововведение позволит перевозчикам избежать штрафов, приходящих из-за сбоев техники. Сами штрафы, однако, останутся высокими: от 100 тыс. до 400 тыс. руб. — в зависимости от размера превышения ТС по массе и габаритам. Штрафы будут взиматься не с водителя, а с собственников транспортных средств.

Еще один законопроект регламентирует правила дорожного движения для водителей грузовиков, проезжающих по территории, на которой расположен АПВГК. В зоне «умных весов» для большегрузов будет запрещена остановка и разворот, а также использование фар-пржекторов и фар-искателей. Перед рамками контроля будут установлены соответствующие дорожные знаки, предупреждающие об этом водителя. И еще, законопроект запрещает применять какие-либо приборы или материалы, препятствующие фиксации номерных знаков. Известно, что водители нередко используют такие хитрости, чтобы безнаказанно ездить с перегрузом.

Сергей ОЗУН, обозреватель «ТР»

РЕГИОНЫ

Перекрыли обход

Вологодской области установили специальные ограждения на муниципальных дорогах, по которым недобросовестные водители большегрузов проложили обходные маршруты и объезжают пункты весогабаритного контроля.

Недавно в регионе заработали четыре АПВГК, установленные по нацпроекту «Безопасные качественные дороги». Только за первые 10 дней работы с АПВГК, расположенных на дорогах Череповец — Белоозерск — Липин Бор, Вологда — Ростилово, Тотма — Никольск и подезде к поселку Чагода, в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений направлено 58 материалов о превышении допустимых весогабаритных параметров транспортных средств.

По 14 из них вынесены административные постановления и направлены правонарушителям. Суммы штрафов составляют от 150 тыс. до 400 тыс. руб. Работа на пунктах весогабаритного контроля продолжается, и в скором времени заработают еще два пункта: на автодорогах Сокол — Харовск — Вожега и Череповец — Сергиев Посад. Штрафы, которые будут платить владельцы большегрузов, планируют направить на пополнение дорожного фонда области.

Отомстили за штрафы

Передвижной пункт весогабаритного контроля временно установили на 34 километре Качугского тракта в Иркутской области вместо автоматического, который повредили неизвестные. Вандалы вывернули болты, удерживающие конструкцию, и уронили ее на проезжую часть. Движение по региональной трассе на несколько часов было остановлено. Ущерб от повреждения рамки и весового оборудования составил около 30 млн руб.

По мнению директора Дирекции по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области Юлии Гординой, повредил оборудование АПВГК кто-то из грузоперевозчиков, оштрафованных за превышение весовых параметров автомобиля. По Качугскому тракту движутся лесовозы, у которых нагрузка на ось и габариты значительно превышают допустимые нормы. Свою досаду за штрафы, начисленные за нарушения, водители вымещают на оборудовании «умных весов».

АПВГК на Качугском тракте был установлен осенью 2020 года в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Помимо него в прошлом году в регионе появились еще два таких комплекса — на Александровском и Голуостненском трактах. Еще три пункта начнут работать в этом году. Их установка на дорогах Черемхово — Голуметь — Олот, Тельма — Раздолье, Братск — Усть-Илимск.

Весы врут?

Некоторые водители большегрузов отказываются возить товары в Волгograd. Они жалуются на некорректную работу автоматических пунктов весогабаритного контроля. Предпринимателям приходится платить огромные штрафы — от 100 тыс. до 500 тыс. руб.

Как сообщило Общественное телевидение России, рамки весового контроля на въезде в город сейчас выключены: на одном из пунктов специалисты обнаружили неисправность. По предварительной версии, большегрузы повредили дорожное полотно, что привело к нарушению работы датчиков.

На дорогах региона шесть АПВГК, установили их в прошлом году. В штатном режиме «умные весы» работают с декабря. Власти рассчитывали с их помощью остановить разрушение городских трасс. Летом температура в Волгogradе достигала 40 градусов. Под давлением многотонных автомобилей горячий асфальт мнется и ломается. Планировалось, что после установки рамок по городу будут ездить только автомобили с грузом не выше нормы. Но эффект оказался другим.

Перевозчики из других регионов опасаются ехать в Волгogradскую область. Пугает дальнотбойщиков не весовой контроль, а необоснованные штрафы. По словам водителей, оборудование АПВГК работает некорректно. Нарушителями становятся перевозчики с грузом меньше установленных норм.

Подготовил Сергей АЛЕКСЕЕВ