

НА ВСЕХ СТАДИЯХ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

8–9 апреля 2015 года в г. Екатеринбурге состоялась 12-я ежегодная конференция Ассоциации «РАДОР» «Прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог».

Продолжение. Начало в №5 – «АД».

При этом функции Центра фиксации административных правонарушений Росавтодора – обработка и хранение информации о нарушениях законодательства РФ в сфере перевозок КТГ; оформление содержательной части постановлений об административных правонарушениях; взаимодействие с ГИБДД МВД России в части предоставления содержательной части постановлений – информации о зафиксированных нарушениях; получение оформленных постановлений об административных правонарушениях; организация отправки выписанных ГИБДД МВД России постановлений об административных правонарушениях собственникам транспортных средств. Центр также будет автоматически делать запрос в автоматизированную систему выдачи специальных разрешений о наличии у потенциального нарушителя спецразрешения на провоз крупногабаритного и тяжеловесного груза.

Игорь Астахов отметил, что в настоящее время с целью повышения эффективности мер по сохранности автомобильных дорог ведется работа по совершенствованию нормативной правовой базы. Поправки в КоАП РФ предусматривают введение одинаковой ответственности собственника, независимо от формы собственности (то есть будет установлен единый размер штрафа как для юридических, так и для физических лиц), и дифференцированной шкалы штрафов в зависимости от величины превышения предельно допустимых параметров. Также



планируется введение ответственности за уклонение от прохождения весогабаритного контроля (эти предложения находятся на рассмотрении в Госдуме РФ). Поправки в Правила дорожного движения вынесены Минтрансом России на общественное обсуждение и предусматривают обязанность прохождения весогабаритного контроля.

Кроме того, обсуждается вопрос наделения владельцев автомобильных дорог полномочиями по обеспечению фиксации правонарушений, в том числе с использованием специальных технических средств (СПВК), работающих в автоматическом режиме, по передаче информации о правонарушениях в контрольно-надзорные органы, а также правом финансирования расходов на обработку и рассылку постановлений указанных органов. В этой связи, по мнению Игоря Астахова, во взаимодействии с регионами необходимо создание единой общероссийской системы выдачи спецразрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов; единой обще-

российской системы мониторинга таких грузов с возможностью проверки наличия спецразрешений на их перевозку, вне зависимости от уровня выдачи спецразрешения; создание в каждом регионе Российской Федерации совместного плана размещения СПВК посредством взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти в целях эффективного покрытия сетью СПВК автомобильных дорог Российской Федерации.

ВЕСОВОЙ КОНТРОЛЬ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Как было сказано выше, по данным Ассоциации «РАДОР», Свердловская область относится к передовикам в части обеспечения сохранности автомобильных дорог. Здесь эта работа ведется системно. Во-первых, в ГКУ СО «Управление автодорог» внедрен программный продукт по выдаче специальных разрешений. Функциональные возможности системы предусматривают автоматическое построение маршрута при вводе начальной и конечной точек с указанием названий

и протяженности по каждому участку региональных автомобильных дорог, по которым проходит маршрут; автоматическое оповещение, в зависимости от заданных параметров транспортного средства с грузом, об имеющихся ограничениях на проложенном маршруте по весу и габаритам; автоматический расчет наносимого ущерба автомобильным дорогам тяжеловесным транспортным средством и печать извещений на оплату; автоматическую печать разрешений и учет бланков строгой отчетности; формирование различных аналитических отчетов. На ближайшее будущее запланировано создание на сайте управления «Личного кабинета перевозчика», с помощью которого перевозчик сможет создать заявление, построить маршрут, рассчитать ущерб, а также отслеживать статус каждого поданного документа. В нем будут предусмотрены возможности автоматического заполнения информации из заявления на основании данных, полученных с сайта управления и портала госуслуг, а также обратной связи; реализация процедуры согласования возможности проезда транспортного средства с балансодержателями автомобильных дорог и объектов (мостов, железнодорожных переездов и так далее) в электронном виде; интеграция с информационной системой по выдаче спецразрешений Федерального дорожного агентства.

В результате этих мер количество выданных разрешительных документов за четыре года увеличилось в два раза, а объем собранных средств в бюджет от их выдачи за три года вырос на 156%.

Кроме этого, на региональной дорожной сети Свердловской области организованы восемь передвижных пунктов весового контроля (ППВК), а также определены 18 площадок для работы ППВК. Наряду с этим ГКУ СО «Управление автодорог» планирует создание трех пунктов весового контроля с рубежами автоматиче-

ского контроля и площадками для контрольного взвешивания. Вместе с тем, по мнению специалистов, внедрению автоматического контроля мешают следующие обстоятельства: не внесены необходимые изменения в нормативные правовые акты для оформления административных штрафов с помощью автоматических пунктов весового контроля; не сформирована единая база данных по выданным разрешениям, что нарушает автоматизацию процесса; не представляется возможным определить расстояние, пройденное транспортным средством, необходимое для расчета размера компенсации вреда; не исключена возможность сокрытия номерного знака автомобиля.

О ВНЕДРЕНИИ ИННОВАЦИЙ

Об опыте освоения инновационных технологий строительства и ремонта автомобильных дорог рассказал первый заместитель председателя правления ГК «Автодор» по технической политике Игорь Урманов. Не секрет, что в госкомпании созданы все условия для изучения и внедрения всех существующих на сегодняшний день новшеств как в России, так и за рубежом. (Подробнее об этом читайте в статьях «Мирная революция Урманова» («АД» №2, 2015 г., стр. 34–38) и «Инновации в сфере безопасности», («АД» №4, 2015 г., стр. 68–72). И сегодня Госкомпания «Автодор» стала настоящим флагманом в этом вопросе в дорожной отрасли Российской Федерации, чему в немалой степени способствует ее правовой статус, установленный специальным законом.

Однако и в регионах России работа по внедрению инноваций ведется довольно успешно. Например, в Свердловской области в 2014 году в рамках утвержденного государственным казенным учреждением Свердловской области «Управление автомобильных дорог» Плана внедрения перспек-

тивных современных разработок и технологий при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог освоены мембранная технология, технологии применения тонкослойных фрикционных износостойких слоев износа по типу «Новачип» (автодорога Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов, обход г. Камышлова, обход р.п. Белоярский), устройства верхних слоев покрытий из ЩМА 4–6 см с применением полимерно-битумного вяжущего (автодорога Екатеринбург – Полевской); применения битумно-полимерных лент «Вектобит» для сопряжения смежных полос асфальтобетонного покрытия (обход г. Нижние Серги), а также полиуретановой мастики BASF для сопряжения деформационного шва и покрытия мостового полотна (Екатеринбургская кольцевая автомобильная дорога, эстакада на км 44+500) и горячей регенерации с использованием фрезерованного асфальтогранулята в качестве нижних слоев покрытия и оснований автодорог (ремонт транспортной развязки на км 67+131 автодороги Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов). В рамках плана также внедрена 3D-технология автоматического управления дорожно-строительной техникой, состоялось опытно-экспериментальное внедрение систем защитных покрытий, напыляемой гидроизоляции на основе полиуретана, «Конибридж», с последующим устройством покрытия из вибролитого асфальтобетона, плотного асфальтобетона (мост через р. Уфа на автодороге Пристань – Югуш).

НОВОЕ В ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГЛАМЕНТЕ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА «БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ»

Новыми для всей дорожной отрасли стали межгосударственные стандарты по программе разработки стандартов, утвержденной

решением коллегии Евразийской экономической комиссии от 13 июня 2012 года № 81 в целях реализации положений технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», вступившего в действие 15 февраля 2015 года. Подавляющее большинство из них необходимо применять уже сегодня, поэтому на их изучение направлено пристальное внимание дорожной общественности. Этой проблеме на конференции было посвящено выступление председателя ТК-418 «Дорожное хозяйство» Николая Быстрова.



Он отметил, что с принятием технического регламента изменилась иерархия нормативных актов: межгосударственные стандарты во исполнение ТР ТС «Безопасность автомобильных дорог», являясь наднациональными, заняли верхнюю строчку. Следующими по значимости идут иные межгосударственные и национальные стандарты, а также своды правил. И уже после них – различные методические документы и стандарты организаций. При этом впервые на межгосударственном уровне разработаны стандарты, нормирующие изыскания, проектирование, эксплуатацию, изделия, дорожно-строительные материалы. В стандартах на изыскания нормируются: общие требования к инженерным изысканиям автомобильных дорог, а не к инженерным изысканиям зданий и соору-

жений; требования к инженерным изысканиям для предпроектной документации (в том числе территориального планирования и планировки территории) под размещение автомобильных дорог; для подготовки проектной и рабочей документации строительства автомобильных дорог; для подготовки проектной документации реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог; требования к инженерным изысканиям в процессе строительства автомобильных дорог (впервые для инженерно-геологических изысканий), а также для подготовки проектной документации ремонта и содержания автомобильных дорог.

Кроме того, впервые на межгосударственном уровне реализован международный подход по определению габарита приближения строений и оборудования тоннелей на автомобильных дорогах общего пользования, а также установлены геометрические размеры велосипедных и пешеходных дорожек. В части методов измерения геометрических параметров автомобильных дорог помимо традиционных средств измерений, таких как, например, рулетка измерительная металлическая, дорожная универсальная рейка с базой измерения 3000 мм, нормируется обязательное применение систем позиционирования, установленных в передвижных дорожных лабораториях и предназначенных для определения и регистрации параметров траектории движения (плана трассы) и геометрических характеристик продольного профиля автомобильной дороги. Впервые введены требования к показателю продольной ровности покрытия по международному индексу IRI, а также требования к тоннелям и системам сигнализации на железнодорожных переездах. Впервые установлены на межгосударственном уровне классификация, технические требования и правила

применения временных технических средств организации дорожного движения; устанавливаются технические требования и методы контроля цветных покрытий противоскольжения; устанавливаются единые требования к высокоскоростным профилометрам; технические требования и методы контроля противоослепляющих экранов, дорожных зеркал, знаков переменной информации.

Для испытаний битумов нефтяных дорожных тепер требуются ранее не применявшиеся в РФ испытательное оборудование и средства измерений: дуктилометр с силоизмерителем (для определения растяжимости битума и измерения усилий при растяжении); сушильный шкаф с циркулирующей горячей воздуха (RTFOT) (для определения изменения свойств битума после старения); ротационный вискозиметр (для определения динамической вязкости). В части методов испытания битумных мастик и герметиков впервые на межгосударственном уровне устанавливается прочность сцепления с основанием (измеряется методом отрыва адгезиметром); температура хрупкости ударным методом определяется ударным воздействием копра; для мастик на основе резинобитумных вяжущих и/или содержащих в своем составе крупные наполнители (с размером частиц более 6 мм) используется модернизированный прибор для определения температуры размягчения; добавлен метод определения однородности.

Для испытаний песка и щебня теперь необходимы ранее не применявшиеся в РФ испытательное оборудование и средства измерений: набор сит с квадратной формой ячеек по ISO 3310-1, ISO 3310-2 (для определения гранулометрического состава и подготовки проб к испытаниям); испытательная машина Микро-Деваль (для определения сопротивления истиранию зерен щебня (гравия);

испытательная машина Лос-Анджелес (для определения сопротивления дроблению и износу зерен щебня (гравия); прибор для определения эквивалента песка.

В части методов испытаний минерального порошка в ТР ТС «Безопасность автомобильных дорог» реализован международный подход по определению зернового состава, в связи с этим изменился и стандартный набор сит на международный с размерами ячеек 2 мм, 0,125 мм и 0,063 мм; осуществлено нормирование показателя «битумность», так как этот показатель характеризует оптимальное содержание битума при проектировании состава асфальтобетонной смеси и недостаток или избыток битума будет решающим образом влиять на долговечность асфальтобетонного покрытия; разработаны методы определения активности и полуторных окислов минерального порошка.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО О ГЧП НУЖДАЕТСЯ В СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ

Начальник Управления правового обеспечения и проектов государственного-частного партнерства Федерального дорожного агентства Елена Семенова рассказала о нормативно-правовой базе реализации проектов ГЧП. Она отметила, в частности, что, хотя ряд проектов, основанных на принципах ГЧП, уже реализуется в России, действующее законодательство не позволяет в полной мере использовать его преимущества. Она выразила надежду, что запустить целый ряд проектов по схеме ГЧП позволит принятие единого федерального закона о государственно-частном партнерстве, который снимет все противоречия, возникающие из-за того, что в отсутствие законодательного акта федерального значения субъекты РФ, пользуясь предоставленным им правом, принимают собственные законы о ГЧП.

В ходе обсуждения на конференции проекта по созданию системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования транспортными средствами общей массой более 12 т, и необходимости технологической увязки системы, создаваемой на федеральных автодорогах, с аналогичными системами на сети автодорог регионального и межмуниципального значения существенное внимание было уделено и освещению готовящихся поправок в целый ряд действующих законов и подзаконных актов. Подробно об этом рассказал коммерческий директор ООО «РТ-Инвест транспортные системы» Антон Замков. По его словам, Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты в Российской Федерации» следует дополнить нормами в части регулирования движения транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, по дорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения (аналогичными ст. 31.1) и иными нормами в части введения платы за возмещение вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования и регионального и межмуниципального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн; в Федеральный закон от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» нужно включить нормы о праве субъектов РФ на введение платы за возмещение вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения транспортными средст-

вами, имеющими разрешенную массу свыше 12 тонн; в Бюджетный кодекс РФ – включить нормы о зачислении платы за возмещение вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, в бюджет субъекта РФ и дополнение п. 6.1. ст. 46 в части зачисления штрафов за движение без внесения платы в бюджет субъекта РФ; п. 12.21.3 Кодекса об административных правонарушениях РФ дополнить в части установления ответственности за движение транспортного средства по дорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения без внесения платы; распространить действие постановления Правительства РФ от 14.06.2013 № 504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» на региональные и межмуниципальные дороги или принять для них аналогичный документ.

В законодательства субъектов РФ необходимо внести изменения, касающиеся установления их полномочий по введению и регулированию системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, а также разработать нормативные акты субъектов, устанавливающие размер и порядок расчета платы в счет возмещения вреда (тарифы). Кроме того, потребуются промер региональных дорожных сетей с помощью специального оборудования. Это очень большой объем работы, которую должен провес-

ти каждый субъект РФ. Поэтому, для того чтобы в 2016 году можно было в регионах России запускать систему 12-тонников, начинать ее нужно уже сегодня. Кроме того, на 2016 год нужно заложить необходимые для ее реализации суммы в региональные бюджеты. Следует отметить, что в Свердловской области успешно реализуется пилотный проект моделирования системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

ГЧП В УДМУРТИИ

Опытом реализации проектов ГЧП в дорожном хозяйстве субъекта РФ поделился заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики Александр Соловьев. Гордостью республики является концессионный проект по строительству и эксплуатации на платной основе мостовых переходов через реки Кама и Буй у города Камбарка. Это первый опыт региональной концессии в дорожной отрасли, объем капитальных вложений туда составляет 13,943 млрд рублей. (Подробнее об этом читайте в статье «Пионерный проект», «АД» №8, 2014 г., стр. 32–35.)

В республике подготовлен еще один инвестиционный проект, планируемый к реализации в рамках концессионного соглашения. Это «Создание и эксплуатация элементов обустройства автомобильных дорог – стационарных автоматических комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения и центра обработки данных на территории Удмуртской Республики». Проект предусматривает установку системы автоматизированного контроля дорожного движения, создание аппаратно-программного комплекса по обработке нарушений.

Цели реализации инвестиционного проекта таковы: сокращение числа нарушений правил дорожного движения; снижение аварийности на дорогах, повышение безопасности дорожного движения, снижение уровня коррупции благодаря исключению из процесса участия инспекторов ДПС; общее улучшение транспортной ситуации в республике. В рамках проекта предполагается установка и ввод в эксплуатацию 62 новых и модернизация 19 уже имеющихся стационарных автоматических комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории Удмуртской Республики. Собственность на объект концессионного соглашения будет принадлежать республике.



Ориентировочный объем финансирования проекта составляет 836,8 млн рублей, срок реализации: 2015–2019 годы, срок окупаемости проекта: 5 лет. Согласно проекту концессионного соглашения, инвестор обязуется за счет собственных средств установить комплексы автоматических стационарных установок фото- и видефиксации, что позволит снизить финансовую нагрузку на бюджет республики. Штрафы, поступающие в бюджет за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, станут дополнительным источником формирования бюджета Удмуртской Республики.

Александр Соловьев отметил, что в классической концессии фазы проектирования и строительства по-прежнему разорваны, но это пока единственное проверенное решение в отношении строительства платной инфраструктуры.

Кроме того, в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы Удмуртской Республики (2013–2020 годы)» (подпрограмма «Развитие дорожного хозяйства») разработан ряд мероприятий по реализации контрактов жизненного цикла по строительству мостов и мостовых переходов в республике. Контракты рассчитаны на 5 лет. При этом государство перекладывает все проектные, строительные и эксплуатационные риски на частного партнера, само лишь определяет основные технические и функциональные показатели объекта и контролирует их соблюдение на стадии эксплуатации. Таким образом, в рамках контракта жизненного цикла риск разрыва ответственности за проектирование и строительство практически исключен, что очень важно в дорожном строительстве. Построив за свой счет объект, подрядчик абсолютно точно мотивирован на высочайший уровень его качества.

В условиях текущей экономической ситуации контракты жизненного цикла рассматриваются представителями органов власти Удмуртской Республики как эффективный инструмент государственно-частного партнерства.

ЗЕМЕЛЬНЫЙ ВОПРОС

Как известно, 23 июня 2014 года был подписан Федеральный закон № 171-ФЗ «О внесении изменений в Земельный кодекс РФ и отдельные законодательные акты РФ», вступивший в силу с 1 марта 2015 года, и Федеральный закон от 31 декабря 2014 года № 499-ФЗ «О внесении изменений в Земельный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты

Российской Федерации», вступивший в силу с 1 апреля 2015 года. Тем самым установлен порядок образования земельных участков и урегулировано предоставление земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности; внесены многочисленные поправки в Земельный кодекс Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации и целый ряд законодательных актов. Начальник отдела подготовки территорий к строительству правового управления Министерства строительства, архитектуры и дорожного хозяйства Краснодарского края Виталий Великородный рассказал об опыте краснодарских дорожников и дал профессиональную оценку вносимым вышеуказанными федеральными законами изменений.

Какое управляющее влияние окажут новые законы на земельные отношения и как они должны работать в регионах? Не вдаваясь в нюансы формулировок, можно сказать, что именно они внесут.

1. Ясность. Наконец с неразберихой и противоречиями покончено. Установлен четкий порядок действий во всех случаях, которые опять же четко предусмотрены и

сформулированы. Однако потребуются издание дополнительных нормативных актов на местах, предусматривающих конкретных исполнителей всех предусмотренных законом мероприятий.

2. Все по плану. Формирование и предоставление земельных участков полностью замыкается на документы территориального планирования, что создает среду для рационального и гармоничного развития территорий.

3. Легче строить комплексно. Принятие новых законов устранит проблемы с формированием земельных участков в случаях комплексной застройки и развития застроенных территорий.

4. Легче строить линейные сооружения. Установлены нормы, решающие множество вопросов по земле относительно строительства инженерной инфраструктуры — дорог, трубопроводов, линий связи.

Таким образом, даже учитывая детально регламентированную процедуру изъятия недвижимости для государственных нужд, нельзя не отметить, что этот закон предоставляет регионам возможность самостоятельного законодательного регулирования этих вопросов, от-

метил Виталий Великородный.

В рамках второго дня конференции прошла работа трех тематических секций: «Прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог», «Безопасность дорожного движения и информационные технологии в дорожном хозяйстве» и «Требования к строительным материалам для строительства автомобильных дорог в свете новых технических регламентов и межгосударственных ГОСТов Таможенного союза», на которых активно обсуждались проблемы применения перспективных и прогрессивных технологий в дорожном хозяйстве. В рамках конференции состоялась также демонстрация современных технических средств организации дорожного движения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Участники конференции «Прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог», которую ежегодно ранней весной в преддверии сезона дорожных работ проводит Ассоциация «РАДОР», отмечали, что это мероприятие давно стало площадкой общения профессионалов, местом для ознакомления с передовыми инновационными технологиями на всех стадиях жизненного цикла автомобильных дорог, от планирования и проектирования, строительства, технического содержания и управления дорожными активами до применения инновационных финансовых механизмов и привлечения частного финансирования. Причем ознакомиться с опытом коллег можно не в теории, а на практике, что особенно ценно, потому что происходит такой обмен в рамках единого правового пространства, а значит, в отличие от зарубежного опыта, не нуждается в адаптации. Такой обмен опытом в масштабах Российской Федерации особенно ценен. ●

Наталья Алхимова

