

РЕЗОЛЮЦИЯ IX МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ОСВОЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАТЕРИАЛОВ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ»

г. Санкт-Петербург

10 ноября 2016 года

В конференции участвовало более двухсот представителей организаций дорожной отрасли из многих регионов Российской Федерации. Среди них - представители заказчиков и подрядчиков, организаций, занимающихся проектированием, изысканиям и научной деятельностью, а также поставщики материалов и оборудования. Особое внимание было уделено переходу на межгосударственные стандарты и требованиям технического регламента Таможенного союза для дорожно-строительных материалов.

Как отметили участники конференции, утверждённый на сегодняшний день перечень нормативных требований содержит ряд недоработок и не решает полностью проблем нормирования. Имеет место и параллельная разработка сводов правил, межгосударственных стандартов ЕАЭС по ряду вопросов, частично дублирующихся и/или противоречащих друг другу.

В настоящее время сложилась практика разработки новых нормативных документов без привлечения к этой работе специалистов-практиков, экспертов отдельных направлений. При разработке стандартов не учтены положительные результаты имеющегося практического опыта, накопленного в регионах. Кроме того, отсутствует возможность для всестороннего экспертного обсуждения проектов документов перед их утверждением, нет ответственности за результат, полученный от введения таких документов в действие. Это приводит к формализации подходов к серьезному делу, принципиально необходимому для дорожной отрасли страны, не способствует достижению конечной цели – обеспечению количественных и качественных показателей проектов транспортной инфраструктуры, включая безопасность.

В целях устранения обозначенных проблем, а также для обеспечения надежности, безопасности и минимизации стоимости строительства автомобильных дорог и транспортных сооружений, участники конференции

ПРЕДЛАГАЮТ:

I. Обратиться в Совет Федерации ФС РФ, Государственную Думу ФС РФ, Правительство РФ с предложениями внести следующие дополнения:

- В статью 36 п. 3 Федерального закона от 27. 12. 2002 № 184 – ФЗ «О техническом регулировании» - «Ответственность за несоответствие продукции или связанных с требованиями к ней процессов проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации требованиям технических регламентов»:

Пункт 3. В случаях, если в результате несоответствия продукции требованиям технических регламентов, нарушений требований технических регламентов при осуществлении связанных с требованиями к продукции процессов **разработки проектов стандартов (национальных стандартов Российской Федерации и сводов правил, а также международных, региональных стандартов, региональных сводов правил)**, проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации причинен вред жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений, или возникла угроза причинения такого вреда, изготовитель (исполнитель, продавец, лицо, выполняющее функции иностранного изготовителя) **обязан возместить причиненный вред** и принять меры в целях недопущения причинения вреда другим лицам, их имуществу, окружающей среде - в соответствии с законодательством Российской Федерации.

- Внести в Главу 14 Кодекса РФ об Административных правонарушениях отдельную статью **14.43.1 «Нарушение при разработке нормативных документов в сфере технического регулирования»:**

1. Нарушение разработчиком нормативных документов в сфере технического регулирования влечет за собой наложение административного штрафа в пятикратном размере от стоимости контракта на разработку нормативного документа.

Большинство нормативных документов, разработанных за последние годы, требуют серьезных доработок, поскольку не направлены на улучшения качества и срока службы конструкций дорожных одежд.

При сложившейся на данный момент практике разработчики проектов стандартов не несут узаконенной ответственности за разработку новых нормативных документов, использование которых в дорожной сфере не приводит к обеспечению надежности, безопасности автомобильных дорог и минимизации стоимости строительства.

Вот несколько примеров:

В 2012 году был разработан ПНСТ 1-2012 «Дороги автомобильные общего пользования. Битумы Нефтяные дорожные вязкие. Технические условия», который обязал производителей дорожного битума и каждое дорожное предприятие закупить оборудование для оценки вязкости битума стоимостью порядка 1,5-2,0 млн. рублей, в то время как битум, изготовленный в соответствии с этим новым нормативным документом, фактически не обеспечивает высокую эксплуатационную надежность дорожных покрытий в современных условиях их эксплуатации, по сути являясь качественным аналогом битума нефтяного дорожного вязкого, традиционно на протяжении 51-го года выпускаемого в соответствии с требованиями ГОСТ 22245-90. Затраты на разработку и внедрение в практику битума, соответствующего по качеству требованиям вышеуказанного ПНСТ, не целесообразны. Именно по этой причине документ оказался мертворожденным.

В 2014 году был разработан и введен в действие Межгосударственный стандарт ГОСТ 33133-2014, включающий с целью набора статистических данных дополнительные требования к реологическим свойствам дорожного битума, для определения которых требуется приобретение лабораторного оборудования (реометра), стоимостью порядка 10 млн. рублей. Если учитывать зависимость реологических свойств нефтяного битума от его предыстории (длительности пребывания при высокой температуре от хранения в товарных емкостях НПЗ, транспортировке, в сырьевых емкостях на АБЗ, степени гомогенизации массы битума перед отбором проб, необходимой для устранения явления так называемого «физического старения» битума, как

коллоидной системы, и др.), то становится очевидной бессмысленность проведения как производителями дорожного битума, так и его потребителями, замеров для накопления данных, как минимум, 2-х показателей (вязкость после сдвигового воздействия).

В 2016 году введены в действие ПНСТ 82-2016 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы вяжущие нефтяные битумные. Технические требования с учетом уровней эксплуатационных транспортных нагрузок» и ПНСТ 85-2016 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы вяжущие нефтяные битумные. Технические требования с учетом температурного диапазона эксплуатации», согласно которым для оценки качества битумных вяжущих изготовители и потребители дорожного битума должны приобрести лабораторное оборудование стоимостью уже порядка 18-20 млн. рублей. Проведение механических испытаний дорожных битумов требует высокой квалификации персонала, при этом целесообразность в массовом применении этого оборудования всеми подрядными организациями России весьма сомнительна.

С 1 апреля 2015 года должен был вступить в действие ГОСТ 9128-2013 «Смеси асфальтобетонные, полимерасфальтобетонные, асфальтобетон для автомобильных дорог и аэродромов». Усилиями специалистов-практиков удалось приостановить действие ГОСТа, как не обеспечивающего надежную, долговечную работу асфальтобетонных покрытий. Взамен ГОСТа разработан ПНСТ «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные дорожные и асфальтобетон. Технические условия». В адрес разработчиков ПНСТ были направлены принципиальные замечания (в части показателя дробимости по ГОСТ 32703-2014 «Дороги общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Технические условия»), и предложение о необходимости добавления в тестовую процедуру раздела «определение стойкости к износу» (микро-Деваль) испытания на истираемость шипованными шинами Nordic test по ГОСТ 33024-2014 «Дороги общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение сопротивления истираемости», которые были проигнорированы.

В ГОСТ Р 56925-2016 «Дороги автомобильные и аэродромы. Методы измерения неровностей оснований и покрытий» не включена методика или ссылка на ГОСТ по определению ровности по IRI (уже принят). Такие документы отбрасывают дорожников на 10-15 лет назад и лишают последних доверия к нормативам.

Был введен ПНСТ 131-2016 «Дороги автомобильные общего пользования. Смеси асфальтобетонные и асфальтобетон. Метод определения плотности на месте укладки с помощью гамма-плотномера». От применения гамма-плотномеров отказались еще 12-15 лет назад. Дорожники не видят прямого обоснования разрабатывать методику и собирать материал по применению (ПНСТ), если в дорожном хозяйстве на данный момент пользуются приборами, основанными на совершенно ином физическом принципе.

II. Обратиться в Министерство транспорта РФ, в Федеральное дорожное агентство «Росавтодор», Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии «Росстандарт» со следующими предложениями:

- **Принять меры** по ускорению процедуры согласования и утверждения вносимых поправок и изменений в межгосударственные стандарты перечня технического регламента Таможенного Союза 014/2011.
- **Провести сертификационную амнистию** в отношении продукции, сертифицированной ранее и выпускаемой на рынок более пяти лет. При этом вновь выпускаемая продукция подлежит сертификации по ТР ТС 014/2014 «Безопасность автомобильных дорог».

С введением в действие в 2016 году ТР ТС 014/2014 «Безопасность автомобильных дорог» сложилась критическая ситуация с сертификацией продукции, применяемой в дорожном хозяйстве. С одной стороны, продукция, выпускаемая длительное время, имеет сертификацию по национальным стандартам, а с другой, действует новое требование ТР ТС о необходимости подтверждения ее соответствия в форме сертификации, что ведет к значительным затратам (от 20

до 50 млн. руб. за сертификацию с учетом испытаний) для каждого предприятия-изготовителя. Необходимо отметить, что расхождения в параметрах национальных и межгосударственных стандартов отсутствуют. По некоторым изделиям нет ГОСТа на испытания, в связи с чем предприятия не могут пройти испытания по перильным ограждениям, опорам освещения, рамным металлическим опорам, фронтальным ограждениям и др. - в соответствии с ТР ТС.

- **Оперативно внести правки** в ГОСТ 33129-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Методы контроля».

Напечатано	Должно быть
6.1.3. Режимы испытаний в зависимости от требуемого уровня удерживающей способности ограждения принимают по таблице 1.	6.1.3 Режимы испытаний боковых дорожных ограждений, в зависимости от требуемого уровня удерживающей способности ограждения, принимают по таблице 1.
6.1.5. Испытания фронтальных ограждений проводят как при ударе под углом в соответствии с режимами таблицы 1 и формулой (1), так и при прямом ударе.	6.1.5. Испытания фронтальных ограждений проводят как при ударе под углом, так и при прямом ударе.
6.1.6. Ограждение каждого типа должно быть испытано одним наездом легкового автомобиля и одним наездом автобуса, грузового автомобиля или автопоездом.	6.1.6 Боковое удерживающее ограждение каждого типа должно быть испытано одним наездом легкового автомобиля и одним наездом автобуса, грузового автомобиля или автопоездом. Фронтальное ограждение должно быть испытано наездами легкового автомобиля.
6.6.5. При испытании фронтальных ограждений дополнительно измеряют: - в легковом автомобиле – расстояние между нижним краем правого окна и верхним краем левого окна, и наоборот; - расстояние между панелью приборов и верхом заднего сиденья в плоскости сидений, приближенных к ограждению; - в грузовом автомобиле – расстояние между панелью прибора и сиденьем водителя; - в автобусе – расстояние между панелью прибора и защитной стенкой за водителем.	6.6.5 При испытании фронтальных ограждений дополнительно измеряют: - в легковом автомобиле – расстояние между нижним краем правого окна и верхним краем левого окна и наоборот; - расстояние между панелью приборов и верхом заднего сиденья в плоскости сидений, приближенных к ограждению.

- **Разработать новый ОДМ** взамен ОДМ 218.6.017-2015 «Методические рекомендации по применению дорожных ограждений различного типа на автомобильных дорогах федерального значения» и **включить его** в план НИОКР ФДА «Росавтодор».

Считаем важным обратить внимание на ряд противоречий и принципиальных несоответствий в нормативных актах. Например, в пункте 2. использованы нормативные ссылки на устаревшие и утратившие силу ГОСТы, и, в свою очередь, отсутствуют ссылки на ГОСТы № 33127-2014; 33128-2014; 33129-2014, введенные в действие в качестве национальных стандартов РФ с 01.07.2015 г. В технической части ОДМ не описаны правила и условия применения фронтальных дорожных ограждений.

- **Внедрение требований** по прогрессивной системе испытаний дорожных покрытий Supergrave **осуществлять поэтапно** - с отработкой всего комплекса работ на федеральных объектах строительства и ремонта дорожных покрытий в двух-трех пилотных регионах, расположенных в разных климатических зонах.

При разработке современных отечественных нормативных требований к дорожным битумам следует помнить, что:

- прямой перенос значений показателей физико-механических свойств, регламентируемых зарубежными стандартами, сомнителен, поскольку в России товарные дорожные битумы изготавливаются из остатков переработки нефтяного сырья, отличающегося по химическому составу от зарубежного;

- количество методов испытаний должно быть оптимальным, достаточным для объективной оценки качества и прогнозирования эксплуатационной надежности этого дорожно-строительного материала. А соответствующее лабораторное оборудование должно быть доступно не только для НПЗ, но и асфальтобетонных производств в регионах России, осуществляющих оперативный входной контроль качества вяжущих.

III. Обратиться в Министерство транспорта РФ, в Федеральное дорожное агентство «Росавтодор» с предложениями:

- **Предусмотреть финансирование** на 2017 год в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» **строительства и реконструкции фронтальных и барьерных ограждений.**

Согласно утвержденному президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам (протокол от 21 ноября 2016 г. № 10) Паспорта приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», должно быть обеспечено снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети. Снижение должно быть по отношению к 2016 году: в 2017 году на 27%, в 2018 году на 50%, к 2025 году - на 85%.

- **Выступить с инициативой** создания **проектного технического комитета** в дорожном хозяйстве с привлечением от научных организаций независимых экспертов, представителей федеральных органов исполнительной власти, саморегулируемых организаций, общественных объединений, Ассоциаций, а также потребителей - в соответствии с законом ФЗ № 162 «О стандартизации» для работы в следующих направлениях:

- **устранения нормативного пробела**, связанного с отсутствием в дорожном хозяйстве РФ общей комплексной методики оценки рисков в течение жизненного цикла автомобильных дорог;
- **снижения стоимости** автомобильных дорог в рамках жизненного цикла;
- **обеспечения экологической безопасности** автомобильных дорог (проектирование и создание экодуков, гидрботанических площадок, зеленых насаждений);
- **разработки технологий исследования**, испытания и мониторинга сложных строительных конструкций на базе инновационных компьютерных технологий;
- **разработки технологий информационного моделирования** в течение жизненного цикла автомобильных дорог (**ВІМ**);
- **размещения и обустройства** многофункциональных зон дорожного сервиса;
- **разработки требований** к размещению и обустройству пунктов взимания платы за проезд, системы взимания платы, включая требования к транспондерам.

- **Включить в план НИОКР** ФДА «Росавтодор» разработку ОДМ «Рекомендации по оценке эффективности и применению противоэрозионных материалов при строительстве и ремонте автомобильных дорог», включающий в себя:

1. Постановку задания и методы контроля

- требования для противоэрозионных материалов на время между окончанием грунтовых работ и установлением травяного слоя (фактор покрытия, срок защиты и др.);
- требования к качеству итогового результата и дату контроля.

2. Расчетную модель ПОЭ (потенциальной опасности эрозии) с расчетом лимита почвотерь для выбора материалов/технологий. Список параметров для модели - по результатам изысканий.

3. Систему тестирования материалов для определения их противоэрозионных свойств.

Существуют опасности значительных потерь (перерасхода) средств при строительстве и эксплуатации линейных объектов в связи с недостаточным вниманием и несвоевременностью решений по инженерной защите, отсутствием требований по контролю эрозии и качества стоков. Своевременно проведенные работы с контролем обеспечат кратное сокращение расходов на весь жизненный цикл.