

РЕЗОЛЮЦИЯ

2-Й МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «АСФАЛЬТОБЕТОН 2021», г. Санкт-Петербург, 25-26 марта 2021 года

25-26 марта 2021 года, в г. Санкт-Петербург состоялась конференция «Асфальтобетон 2021». В работе конференции приняли участие около 300 специалистов предприятий, выполняющих работы по проектированию, строительству, капитальному ремонту и содержанию автомобильных дорог, представители региональных органов управления автомобильными дорогами. Конференция была организована ассоциацией «Р.О.С.АСФАЛЬТ» и ООО «АСТЕХ Индастриз» при поддержке Федерального дорожного агентства, ГК «Автодор», АНО НИИ ТСК и ТК 418 «Дорожное хозяйство».

Было отмечено, что за последние годы был достигнут принципиально новый уровень нормативно-технической базы на дорожный асфальтобетон. Передовые отечественные и мировые практики в этой области были обобщены в двух комплектах национальных стандартов, утвержденных в 2019-2020 годах. Это дало возможность выйти на новый уровень качества асфальтобетонных покрытий, что принципиально важно с учетом роста интенсивности движения и транспортных нагрузок.

В рамках конференции рассмотрен широкий круг актуальных вопросов касающихся развития технологий дорожного асфальтобетона, а также вопросы повышения качества на разных стадиях производства и укладки асфальтобетонных смесей, а также вопросов связанных с эксплуатацией шипованной резины. Детально рассмотрены аспекты применения новых нормативных документов в области дорожного асфальтобетона. Рассмотрены вопросы применения специальных видов асфальтобетонных смесей, в том числе ресурсосберегающих, снижающих нагрузку на окружающую среду. Кроме того, подробно рассмотрены вопросы совершенствования нормативной базы холодного ресайклинга.

Участники конференции выразили озабоченность резким увеличением стоимости битума.

Участники конференции считают, что для повышения качества и безопасности на разных стадиях жизненного цикла дороги

необходимо принятие ряда решений по проблемным вопросам и высказали свои предложения.

В связи с этим участники конференции решили:

1. По сравнению с зарубежным опытом государств Европы и США, в законодательной и нормативно-технической базе Российской Федерации не проработан должным образом вопрос эксплуатации шипованных шин и требования к ним. По состоянию на март 2021 года, в Российской Федерации шипованную резину можно эксплуатировать круглый год, без каких-либо штрафов. Кроме того, требования к шипам противоскольжения и шипованной резине в Российской Федерации существенно ниже, чем в других государствах. Особо необходимо отметить, что действующий в Российской Федерации нормативно-технический документ по оценке износа дорожных покрытий шипованными шинами, носит «рамочный» характер, не позволяющий адекватно определить ущерб (износ) покрытий от применяемых шипованных шин.

Указанная, не отрегулированная на государственном уровне ситуация, приводит к повышенному износу дорожных покрытий и абразивному колеобразованию, особенно после зимней их эксплуатации, что негативно влияет на безопасность дорожного движения и пропускную способность автомобильных дорог всех категорий.

В целях ремонта и восстановления дорожных покрытий, государственные бюджеты разных уровней вынуждены ежегодно тратить огромные финансовые средства для ремонта и восстановления дорожных покрытий после их зимней эксплуатации.

В связи с вышеизложенным участники конференции сформировали обращение к Правительству Российской Федерации, Государственной Думе Российской Федерации, Минтрансу России, Минпромторгу России, МВД Российской Федерации с предложением принять комплекс неотложных мер, направленных на законодательное и нормативно-техническое регулирование вопроса эксплуатации шипованных шин, требования к ним и шипам противоскольжения, который включает в себя:

1.1 Внести изменения в Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» ТР ТС 018/2011, определяющие вес шипа противоскольжения до 1,1 гр. (для легковых автомобилей), силу его воздействия на дорожные покрытия и другие параметры, соответствующие общемировым стандартам (пункты 20, 21, 116 Приложения 10 и др.).

1.2 Внести изменения в постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»:

- включить в перечень неисправностей автомобиля, при которых запрещена его эксплуатация, нарушение периода эксплуатации шипованных шин, предусмотренного техническими регламентами и подзаконными актами субъектов Российской Федерации;

- для разрешённого периода эксплуатации автомобилей, оборудованных шипованными шинами, ограничить скорость движения не более 80 км/ч за пределами населенных пунктов и не более 60 км/ч в населенных пунктах (без возможности порога превышения +20 км/ч).

- вернуть обязательность наличия опознавательного знака «Ш» - шипы, с размещением его как на лобовом, так и на заднем стекле автомобиля, оборудованного шипованной резиной (фото идентификация автомобилей в потоке, контроль нарушений ПДД)

- внести изменения в пункт 5.1 части 5 «Приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», изложив его в следующей редакции: «5.1. Остаточная глубина рисунка протектора шин (при отсутствии индикаторов износа) составляет **не менее:...**»

1.3 Внести изменения в Федеральный закон «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (Глава 12):

- увеличить административную ответственность за эксплуатацию автомобиля при наличии неисправностей или условий, при которых запрещена его эксплуатация, с 500 руб. до 2000 р., исключив предупреждение;

- в частях 1-5 статьи 12.9 главы 12 раздела II, в части допустимого порога превышения скорости (+20) предусмотреть по тексту «за исключением автомобильного транспорта, оборудованного шипованными шинами».

1.4 Распоряжением Правительства Российской Федерации рекомендовать исполнительным органам государственной власти субъектов Российской Федерации законодательно определить разрешённый период эксплуатации автомобильного транспорта, оборудованного шипованными шинами, с учетом климатических особенностей региона.

1.5 Рекомендовать МВД России совместно с Минпромторгом России и Минтрансом России законодательно проработать вопрос об исключении наложения административных штрафов на автовладельцев, эксплуатирующих автомобили с шипованной резиной, при перемещении из одного региона Российской Федерации в другой, в которых определены разные сроки разрешенной их эксплуатации. С учетом принципа «домашнего региона» автовладельца и приоритетности требований его законодательной базы.

1.6 Рекомендовать МВД России совместно с Минпромторгом России и Минтрансом России разработать и внедрить на территории Российской Федерации систему фото и видеофиксации автомобильного транспорта в потоке, оборудованного шипованными шинами, с целью выявления и пресечения им нарушений скоростного режима и запрещенного срока эксплуатации шипованных шин.

1.7 Внести изменения в следующие нормативно-технические документы:

- ГОСТ 33672-2015 «Межгосударственный стандарт. Автомобильные транспортные средства. Шипы противоскольжения. Технические требования и методы испытаний». Привести его требования с актуализированной редакцией Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» ТР ТС 018/2011;

- приостановить действие ГОСТ 34342-2017 «Автомобильные транспортные средства. Шины пневматические зимние оборудованные шипами противоскольжения. Методы испытаний по определению величины износа тестового дорожного покрытия» на территории Российской Федерации.

Внести изменения в части исключения упоминания в нем словосочетания «дорожное покрытие». Определить максимальные и минимальные требования ущерба наносимого шипованной шиной тестовому покрытию. Включить требования к эталонной шипованной шине. Проработать вопрос корреляции износа, наносимого шипованной шиной тестовому покрытию и реальным дорожным одеждам.

2. В начале 2021 года произошло резкое повышение стоимости битума нефтяного дорожного. По ряду нефтеперерабатывающих предприятий стоимость битума в марте 2021 года по отношению к аналогичному периоду 2020 года возросла более чем на 70 %. Столь резкое повышение стоимости наиболее дорого компонента асфальтобетонных смесей ставит под угрозу выполнение работ по устройству и ремонту асфальтобетонных покрытий, как в рамках национального проекта «БКАД», так и в рамках текущих программ дорожных работ.

В связи с вышеизложенным считаем необходимым обратиться в Правительство Российской Федерации с просьбой принять неотложные меры по урегулированию данной ситуации с целью недопущения срыва дорожных работ в 2021 году.

3. Одной из перспективных технологий ремонта асфальтобетонных покрытий является холодный ресайклинг. В ходе обсуждения выявлен ряд недостатков и противоречий в нормативно-технической базе, регламентирующей производство работ по данной технологии. В связи с вышеизложенным считаем необходимым просить Федеральное дорожное агентство рассмотреть данный вопрос и внести необходимые корректировки в действующие нормативные документы, в том числе в ОДМ 218.6.1.005-2021 «Методические рекомендации по восстановлению асфальтобетонных покрытий и оснований автомобильных дорог методами холодной регенерации» и ОДМ 218.3.084-2020 «Методические рекомендации по приготовлению и применению органоминеральных смесей при устройстве конструктивных слоев дорожных одежд капитального и облегченного типа».

