



УБРАТЬ ПЕРЕГРУЗ – СПАСТИ ДОРОГИ

Ассоциация «РАДОР» провела в Барнауле семинар по вопросам обеспечения сохранности автомобильных дорог и весогабаритного контроля тяжеловесных транспортных средств. Семинар проходил 26–27 июня при поддержке Минтранса России, Федерального дорожного агентства, министерства транспорта Алтайского края.

В докладе генерального директора Ассоциации «РАДОР» Игоря Старыгина были рассмотрены задачи, стоящие перед территориальными органами управления автомобильными дорогами в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», и меры, принимаемые в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

Стратегическая задача, стоящая перед органами управления автодорогами, подчеркнул Игорь Старыгин, обозначена в президентском указе № 204. В нее входят доведение доли региональных дорог, находящихся в нормативном состоянии, не менее чем до 50% от их общей протяженности, снижение доли федеральных и региональных дорог, работающих в режиме перегруза, на 10%, снижение в два раза мест концентрации ДТП. В рамках реализации нацпроекта нужно снизить показатели социальных рисков, связанных с дорожным движением, не менее чем в 3,5 раза и стремиться достичь к 2030 году нулевого уровня смертности по причине

ДТП. При этом, как подчеркнул Игорь Старыгин, сегодня важную роль по приведению региональных дорог в норматив должны сыграть те субъекты Федерации, которые до сих пор показывали более низкие, чем в среднем по стране, результаты. До сих пор в России есть регионы, где в нормативном состоянии находятся от 15% до 5% региональных дорог, и теперь для них настало время сокращать разрыв с лидерами.

Игорь Старыгин обратил внимание участников семинара и на то, что в рамках реализации национального проекта регионам предстоит организовать работу по созданию и расширению сети пунктов весогабаритного контроля, работающих в автоматическом режиме. В этой связи одним из важных является вопрос передачи полномочий ГИБДД МВД России на уровень Министерства транспорта Российской Федерации (Федеральной службе по надзору в сфере транспорта – Ространснадзору) и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Наибольшего эффекта от работы системы весогабаритного контроля (ВГК) на сети авто-

мобильных дорог общего пользования регионального значения возможно добиться при комплексном использовании систем автоматической фото-, видеофиксации нарушений правил перевозки тяжеловесных грузов на автоматических пунктах весогабаритного контроля (АПВГК) в сочетании с работой передвижных пунктов весогабаритного контроля для исключения случаев объезда пунктов АПВГК, а также для периодической проверки маршрутов возможного движения транспортных средств с перегрузом, которые часто или постоянно мигрируют. Это касается, например, перевозки леса с лесных складов до мест переработки, зерна с полей до элеваторов и мелькомбинатов, инертных строительных материалов, таких как песок и щебень с карьеров, до объектов строительства. В рамках нацпроекта БКАД к концу его реализации такой контроль должен быть в 75 субъектах Федерации. На федеральных дорогах должны появиться 387 новых пунктов, и 366 – на региональных. Поэтому одна из задач, которые стоят перед органами управления дорожным хозяйством, – организовать работу по созданию и расширению сетей пунктов ВГК, работающих в автоматическом режиме.

– На региональных дорогах эффективная работа может быть только при комплексной работе автоматических и передвижных пунктов ВГК, чтобы исключить возможность объезда автоматических пунктов на мигрирующих маршрутах и была возможность останавливать нарушителей весогабаритных параметров (ВГП) там, где они этого не ожидают. В идеале эта работа должна вестись в постоянном сотрудничестве с местными отделениями ГИБДД, чтобы они работали вместе с дорожниками по согласованным графикам. Тогда работа по организации ВГК будет иметь максимальный эффект с точки зрения сохранения дорог от разрушения их перегруженными грузовиками, – подчеркнул Игорь Старыгин.

Начальник Южно-Сибирского межрегионального управления государственного автодорожного надзора Ространснадзора Александр Перепелица обратил внимание участников семина-

ра на то, что серьезной проблемой в работе по установлению фактов нарушения весогабаритных параметров является недостаточная численность инспекторского состава. Участились и случаи неподчинения водителей законным требованиям государственной транспортной инспекции об остановке транспортных средств. Возникают и проблемы с иностранными перевозчиками, причем в отношениях с ними подчас ситуация доходит до абсурда.

– Звоним в какое-то село в Киргизии, а там нам говорят: высылайте нам уведомление, но в строго определенный период, потому что у нас свет дают на два часа в сутки, – привел пример Александр Перепелица. – В таких случаях мы подчас передаем дела в ФМС, и как результат на этом основании миграционная служба выписала более 20 постановлений на запрет въезда в Россию в течение трех лет. В этом году, к сожалению, ситуация изменилась не в нашу пользу, наверное, из-за жалоб из-за границы. Есть проблема в возбуждении административных дел на грузоотправителей – требуется доказать место загрузки и даже личности тех, кто непосредственно выполнял ее. При любой возможности неоднозначного толкования в таких случаях суды принимают сторону правонарушителей. Существует и проблема фиктивных договоров с водителями. Как результат взыскиваемость штрафов за нарушение норм ВГП у нас составляет примерно 50%. Стараемся решать этот вопрос, привлекая злостных неплательщиков по

ст. 2025 КоАП, предусматривающей взимание штрафа в двойном размере. Все эти проблемы ждут сегодня своего нормативно-правового решения.

Заместитель начальника КГКУ «Алтайавтодор», начальник службы весового контроля Игорь Гулеватый подчеркнул в своем докладе в ходе семинара, что действующими нормативами, в том числе президентским указом №711, прямо указывается на обязанность ГИБДД принимать участие в работе по предотвращению нанесения ущерба автодорогам нарушителями ВГП. Также на них возлагает эту обязанность и Административный кодекс. Ространснадзор же не может обеспечить переход постов полностью под свой контроль в связи с недостаточной численностью младшего персонала, которая не позволяет проводить контроль не только круглосуточно, но даже ежедневно. Например, Алтайавтодор своими силами может обеспечить постоянное дежурство всего лишь на двух стационарных постах и трех передвижных пунктах. Растет число неподчинений водителей сотрудникам Ространснадзора, которые просто уезжают с постов, оставаясь безнаказанными. Уже появились мнения, подчеркнул он, что это означает, что без физического принуждения к прохождению весового контроля дальнейшая работа постов ВГК будет малоэффективна.

Игорь Гулеватый отметил и то, что полный переход на автоматические пункты контроля ВГП пока не представляется рациональным, поскольку на них сразу же начинаются закрытия





номеров, прохождение на скорости, не дающей возможности точно замерить массу машины, объезды через встречные полосы.

– Только в мае и только на одном посту в Алтайском крае зафиксированы 467 сокрытий регистрационных номеров транспортных средств. Если учесть, что так поступают обычно водители машин с явным, а не на 5–10% перегрузом, то можно посчитать, что только с этого поста за май в краевой бюджет недопоступили минимум 70 млн «штрафных» рублей, – подчеркнул он.

Начальник Управления автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области Олег Дрожжин привел в своем докладе следующие данные: в области количество нарушителей от общего числа грузового транспорта составляет более 16%, они ежегодно наносят нашим дорогам ущерб на 5 млрд рублей. Для борьбы с нарушителями в рамках нацпроекта БКАД областным правительством разработана концепция цифровизации дорожно-транспортной инфраструктуры региона, которая предусматривает на базе цифровых технологий и платформенных решений создание системы всеобщего контроля «Интеллектуальный трафик». Это система, которая объединила в себе шесть комплексов ВГК, три передвижных поста и порядка ста камер фотовидеофиксации. Благодаря комплексному подходу, когда были объединены в единую систему и

передвижные, и автоматические контрольные пункты, и комплексы фотовидеофиксации, дорожники получили возможность постоянного контроля за качеством измерений автоматических рамок, а также базу для получения положительных судебных решений. Всего же в рамках областных дорожных программ будут установлены 300 камер, которые будут многофункциональны и смогут определять как данные по транспортным средствам, так и соблюдение скоростного режима. На основе этого массива информации будет составляться региональная база нарушителей. В области уже сформирована рабочая группа с понятным реестром грузоотправителей всех форм собственности, по которому уже можно проверить в том числе и что они делают для соблюдения ВГП: есть ли у них грузовые платформы, как они работают, как регламентирована и организована работа этого оборудования. Система дала дорожникам и возможность вести с помощью передвижных постов поиск и проверку транспортных средств, которые объезжают рамки весового контроля.

Олег Дрожжин отметил, что в рамках паспорта регионального проекта «Системные меры развития дорожного хозяйства» в Белгородской области планируется довести в регионе количество постов ВГК до 15. Также руководством области принято решение о создании региональной службы ВГК, которая будет заниматься передвиж-

ными постами контроля. Она станет тем самым действенным средством, которое позволит оперативно выявлять нарушителей и со временем полностью убрать их с территории региона и смежных областей. Также планируется создать полноценный отдел юридического сопровождения работы по взысканию компенсаций за причиненный дорогам ущерб от перегрузов.

– В прошлом году мы сумели наработать положительную практику взаимодействия с перевозчиками и грузовладельцами. У нас, кроме зерна, сезонной проблемой для дорог являются перевозки сахарной свеклы, которую очень часто везут с полей нашего региона на сахарные заводы с большим перегрузом. Мы по договоренности с Ространснадзором установили на подъездах к сахарным заводам в нашей области свои весовые платформы и полностью администрировали эту работу. Также в этих мероприятиях нам хорошо помог областной агропромышленный департамент. Из 38 тыс. проверенных в рамках акции транспортных средств с перегрузом в итоге оказались только 210. То есть итогом ее стало то, что мы почти полностью убрали с областных дорог перегруз от машин, занятых на перевозке сахарной свеклы. Тем самым получили значительный положительный эффект от недопущенного разрушительного влияния перегруза, – поделился положительными опытом работы Олег Дрожжин. – А в апреле мы запустили проект по размещению передвижных постов на тех участках, где можно ожидать наибольшего потока нарушителей. Прогнозирование таких потоков ведется в том числе и за счет анализа информации, поступающей с навигационных устройств ГЛОНАСС на транспортных средствах. То есть если видно, что машина внезапно сходит с дороги, являющейся кратчайшим путем к конечному пункту, и едет по маршруту, который длиннее, зато обходит пункт ВГК, есть основания предположить, что у машины перегруз. И потом эти данные могут стать основанием начать процедуру установки на выезде с предприятия, откуда часто выходят совершающие объезды машины, передвижного пункта ВГК.

Марина Иванова