

**Степанов Виталий Викторович**

студент

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный  
архитектурно-строительный университет»

г. Санкт-Петербург

## **К ВОПРОСУ УВЕЛИЧЕНИЯ СРОКОВ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**

***Аннотация:** в статье затрагивается тема, посвященная вопросам уменьшения межремонтных сроков автомобильных дорог, указываются негативные влияния связанные с незначительным сроком эксплуатации, а также отражаются необходимые пути и способы решения данной проблемы.*

***Ключевые слова:** автомобильные дороги, эксплуатация автомобильных дорог, дорожное покрытие, дорожное строительство, федеральные автомобильные дороги.*

В условиях увеличивающегося товарооборота и, как следствие, с ростом интенсивности дорожного движения в Российской Федерации одним из актуальных вопросов становится снижение времени в пути, увеличение пропускной способности дорог, продление срока службы дорожных покрытий. По данным журнала «За рулем», согласно отчету Всемирного экономического форума, Российские дороги занимают 136 место в списке из 144 участников [1]. Сравнивая показатели покрытий дорог и их оснований с Европейскими, отмечается более низкая механическая прочность, а технологии и стандарты по возведению земляного полотна не соответствуют современным нагрузкам. Несмотря на увеличивающееся финансирование и растущие объемы работ по ремонту и капитальному ремонту у отремонтированных дорог уже через 3–4 года после ввода в эксплуатацию появляются проблемы, связанные с необходимостью их повторного ремонта. При этом сроки гарантийных обязательств в России составляют от 2 до 8 лет, в то время как в ЕС – до 20–30 лет [2]. Единственным решением проблемы сохранности автомобильных дорог видится увеличение гаран-

тийных сроков эксплуатации, что является стимулом для изменения подхода к их ремонту и увеличения межремонтных сроков.

На федеральном уровне данная проблема нашла отражение в постановлении правительства РФ от 30 мая 2017 года №658 «О нормативных финансовых затратах и Правилах расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения». Данное постановление устанавливает нормативные межремонтные сроки на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог федерального значения с периодичностью не менее 24 года и 12 лет соответственно, что обусловлено реально складывающимися предпосылками в подходе соответствующих ведомств и управлений к строительству и ремонту автомобильных дорог [3].

Следует отметить, что речь идет об автомобильных дорогах, имеющих федеральное значение, при этом статус федеральных автомобильных дорог общего пользования обусловлен их высокой значимостью в общей сети дорог Российской Федерации. К ним относятся автомобильные дороги, соединяющие столицу Российской Федерации – город Москву со столицами сопредельных государств, с административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации, они включены в перечень международных автомобильных дорог в соответствии с международными соглашениями Российской Федерации. Помимо этого ими могут являться автомобильные дороги, соединяющие между собой административные центры (столицы) субъектов Российской Федерации, дороги, являющиеся подъездными дорогами, соединяющими автомобильные дороги общего пользования федерального значения, и имеющие международное значение крупнейшие транспортные узлы (морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции), а также специальные объекты федерального значения, являющиеся подъездными дорогами, соединяющими административные центры субъектов Российской Федерации, не имеющие автомобильных дорог общего пользования, соединяющих соответствующий административный центр субъекта Российской Федерации со столицей Российской

Федерации – городом Москвой, и ближайшие морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции [4].

Принимая во внимание снижение затрат на транспортировку грузов и пассажиров за счет сокращения расстояния между пунктами следования и для оптимизации построения логистических цепочек перевозок, в последние годы увеличивается протяженность автомобильных дорог, обретающих статус федеральных автомобильных дорог общего пользования, что после проведения комплексных мер по ремонту и их модернизации соответственно улучшили условия движения по ним за счет повышения их качества. В период с 2016 года по 2019 год в Северо-Западном федеральном округе федеральный статус получили такие дороги как: А-119 «Вологда – Медвежьегорск – автомобильная дорога Р-21 «Кола», А-121 «Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – Петрозаводск – автомобильная дорога Р-21 «Кола», А-217 «Приморское полукольцо» Калининград – Светлогорск, Р-243 Кострома – Шарья – Киров – Пермь (Костромская обл.).

Как видно, федеральные автомобильные дороги общего пользования – это наиболее нагруженные транспортные артерии, и любые ограничения, связанные с проведением работ, вызывают серьезные ограничения в движении транспортных потоков и увеличению сроков пассажирского и грузового оборотов, поэтому на них имеется наибольшая необходимость увеличить межремонтные сроки и тем самым снизить связанные с ремонтами ограничения движения.

Получение статуса «федеральной автомобильной» не делает ее сразу комфортной для движения – как правило, передаваемые автомобильные дороги имеют неудовлетворительное состояние на большинстве их протяженности. Вызвано это недофинансированием работ по содержанию и планово-предупредительных работ из региональных и муниципальных бюджетов, как следствие, пропущенными межремонтными сроками. Переданные автомобильные дороги только спустя несколько лет обретают достаточный уровень качества, позволяющий комфортно и с необходимой скоростью передвигаться по ним, но этому предшествуют долгие годы реконструкций, капитального ремон-

та, ремонта, а порой и просто ликвидации аварийных повреждений покрытия. Например автомобильная дорога А-119 «Вологда – Медвежьегорск – автомобильная дорога Р-21 «Кола» проходит по территориям двух федеральных управлений ФКУ Упрдор «Холмогоры» и ФКУ Упрдор «Кола» и имеет общую протяженность более 600 километров, и, чтобы привести их в нормативное состояние, указанным Управлениям потребовалось более трех лет, и работы продолжают по настоящее время. И чтобы участники не простаивали из года в год, на участках, где ведутся ремонтные работы, следует приложить усилия для увеличения срока службы автомобильных дорог.

Задача повышения сроков решается на уровне Управлений и подрядных организаций, осуществляющих свою деятельность на федеральных автомобильных дорогах общего пользования следующими путями:

- уделением значительного внимания качеству и полноте разрабатываемой проектной документации на всех этапах проектирования от стадии изыскания до реализации;

- разработкой базы нормативных документов, предусматривающих использование исходных материалов с наилучшими свойствами для выполнения работ от возведения земляного полотна до укладки верхних слоев покрытия, в том числе за счет использования технологий стабилизации грунтов и укрепления слоев дорожных одежд; механической стабилизации с применением геосинтетических материалов. Связывать слои основания, применяя технологию регенерации/стабилизации (горячего и холодного ресайклинга), позволяющую в том числе и на эксплуатируемых дорогах, выполнять поддержание покрытия в межремонтном периоде, усиливая несущую способность покрытия в относительно короткие сроки;

- оптимизацией подбора составов асфальтобетонных смесей с учетом местных климатических условий, под прогнозируемую в краткосрочной перспективе транспортную нагрузку;

- применением современной техники и технологий со стороны подрядных организаций в осуществлении строительного процесса, применением совре-

менных вяжущих (полимернобитумных вяжущих, эмульсий, битумных мастик и др.), композитных материалов и различных добавок;

– организацией специализированного контроля качества применяемых материалов и выполняемых работ.

Все эти мероприятия необходимо подкреплять соответствующим финансированием, обоснованно рассчитанным на применение качественных материалов и технологий.

Таким образом, может быть решена проблема увеличения гарантийных сроков эксплуатации дорожных покрытий, внедрения новых технологий, которые позволят минимизировать нежелательные проявления природных условий, а также сделать производство дорог более качественным. Как сказал президент России В.В. Путин на заседании президиума Госсовета по вопросам совершенствования сети автодорог: «Дорожная отрасль по-прежнему остаётся трудным, проблемным вопросом. А задача сделать её опережающей, новаторской, прорывной отраслью – ещё впереди в своём решении. Чтобы она, эта отрасль, служила одним из мощных локомотивов развития экономики всей страны, нужно ещё многое сделать» [5].

### ***Список литературы***

1. За рулем. – 2013. – 3 марта.
2. День сурка: почему в России ремонтируют одни и те же дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.rbc.ru/spb\\_sz/13/07/2018/5b48813a9a794761df93628f](https://www.rbc.ru/spb_sz/13/07/2018/5b48813a9a794761df93628f)
3. Постановление Правительства Ф3 от 30.05.2017 «О нормативах финансовых затрат и правилах расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения».
4. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

5. Президиум Госсовета по вопросам совершенствования сети автодорог // Администрация президента России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/46754>