



Обзор новых стандартов по диагностике дорог

DOI: 10.17273/CADGIS.2016.2.4

Ребров К.А., директор ООО «Росдортех-Индор» (г. Саратов)
 Бакаев В.А., главный специалист ОАО «СНПЦ «Росдортех»» (г. Саратов)
 Носов Д.С., ведущий инженер ОАО «СНПЦ «Росдортех»» (г. Саратов)

Рассматриваются новые нормативные документы и проекты стандартов в сфере паспортизации и диагностики автомобильных дорог. Приводятся имеющиеся в новых нормативах противоречия и анализируется возможность их применения на практике. В заключение делаются выводы о целесообразности создания единого документа, регламентирующего все требования к проведению диагностики дорог загородной и городской сети.

В настоящее время появляется множество новых нормативных документов, касающихся практически всех сфер жизни дорожной отрасли. Этот процесс обусловили два основных фактора — необходимость гармонизации технических регламентов Таможенного Союза и движущийся семимильными шагами прогресс, в первую очередь в электронике и информационных технологиях.

Нормативные документы, которыми дорожники руководствуются в своей работе, в основном приняты более 10 лет назад, а не-

которые даже в прошлом веке, и многие из них морально устарели. Поэтому остро назрел вопрос об обновлении нормативной базы. При разработке новых нормативных документов ключевым в данный момент является принятый регламент Таможенного Союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог». С ним должны увязываться все новые нормативы как на материалы и продукцию, используемые при строительстве автомобильных дорог, так и оборудование, необходимое для проверки качества.

В направлении паспортизации и диагностики дорог появились такие новые документы, как ГОСТ 33388–2015 «Требования к проведению диагностики и паспортизации», ГОСТ 33161–2014 «Требования к проведению диагностики и паспортизации искусственных сооружений», ГОСТ 33220–2015 «Требования к эксплуатационному состоянию». Также в настоящее время готовится к выпуску основной документ, регламентирующий деятельность по диагностике автомобильных дорог «Методические рекомендации по диагностике и оценке состояния автомобильных дорог (взамен ОДН 218.0.006–2002)».

Наши компании ОАО «СНПЦ «РОСДОРТЕХ» и ООО «Росдортех-Индор» более 25 лет занимаются разработкой и изготовлением диагностического и измерительного оборудования для дорожной отрасли и диагностикой автомобильных дорог, и мы, как никто другой, понимаем необходимость модернизации нормативной базы. Для нас, как и для любого производителя или эксплуатанта оборудования, новые требования добавляют «головной боли», поскольку приходится дорабатывать и заново сертифицировать свою продукцию и закупать новое оборудование, но результатом этого должно стать повышение качества проведения работ по диагностике, что можно только приветствовать.

С другой стороны, имея за плечами большой опыт в данной сфере, при чтении новых нормативов и их проектов возникает множество вопросов по взаимному соответствию нормативных документов, их практическому наполнению, а также по методике проведения измерений.

Чтобы не быть голословными, приведём несколько примеров.

- На смену основным документам, применяемым при диагностике (ОДН 218.0.006–2002) и паспортизации (ВСН 1–83), пришли новые документы. Однако без знания старого фонда их полноценное применение невозможно, поскольку раздел паспортизации описан не точно, а только общими фразами (нет форм таблиц, заполняемых при формировании паспорта, линейный график описан не точно и т.п.).
- Появился новый норматив ГОСТ 33220–2015 «Требования к эксплуатационному состоянию» взамен ГОСТ Р 505597–93 «Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения». В этом нормативе есть ссылка на ГОСТ 33388–2015, в котором показатель IRI выше 4,5 м/км считается неудовлетворительным [1], а в самом ГОСТ 33220–2015 IRI должно быть менее 5,5 м [1], то есть наблюдаются некоторые нестыковки в новых нормативах. Поэтому в процессе работы будет возникать путаница, какие всё-таки значения брать за основу. Возможно, отличия связаны

с тем, что ГОСТ 33220–2015 разрабатывали в РФ (РОСДОРНИИ), а ГОСТ 33388–2015 — в Казахстане и принимали их как отдельные документы, а не в совокупности.

- В новом проекте норматива «Методические рекомендации по диагностике и оценке состояния автомобильных дорог (взамен ОДН 218.0.006–2002)» в таблице 4 «Виды полевых работ и условия их выполнения» в п. 7 «Сцепные качества покрытия» указано, что покрытие должно быть чистое, сухое или влажное без наличия луж и проведение измерения возможно при морозящем дожде [3]. Причём далее по тексту в п. 9.1.5 написано: *«Не допускается производить измерения сцепных качеств дорожного покрытия во время дождя, а также в течение 2–3 ч после него»*, а в действующем ГОСТ 33078–2014 «Дороги автомобильные. Методы измерения сцепления колеса автомобиля с покрытием» в п. 7.2 сказано: *«Поверхность автомобильной дороги перед измерением должна быть сухой. При наличии на дорожном покрытии каких-либо загрязнений (песок, мелкий гравий, грунт и т.д.) необходимо сделать соответствующую отметку в протоколе измерений»* [4].
- В п. 9.1.7 «Измерение параметров величины колеяности дорожного покрытия» проекта норматива «Методические рекомендации по диагностике и оценке состояния автомобильных дорог (взамен ОДН 218.0.006–2002)» есть отсылка к ГОСТ 32825–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений», а в таблице 4.6 указано, что ширина полосы захвата при применении специализирован-





ных сканирующих систем должна составлять не менее 3 м за один проход. Исходя из нашего опыта, ширины захвата 3 м категорически недостаточно для гарантированного стабильного определения колеи. В ГОСТ 32825–2014 из этой ситуации выходят проводя измерения в колеях по отдельности, но при применении мобильных сканирующих систем это невозможно сделать за один проход. Исходя из нашего опыта, для гарантированного стабильного определения колеи с помощью мобильных сканеров необходима ширина захвата не менее 3,5 м.

Это лишь малая часть вопросов, возникающих к новым нормативным документам. В связи с разнообразием нормативных требований в различных ГОСТ считаем необходимым создать основной единый документ, в котором будут отражаться все требования относительно диагностики автомобильных дорог, как загородной, так и городской сети. Таким документом мог явиться переработанный и дополненный ОДН взамен ОДН 218.0.006–2002, в который включили бы опыт дорожников и требования заказчика к показаниям, при которых он согласен принять дорогу в эксплуатацию. Также единый документ помог бы избежать путаницы при оценке качества дорог, так как заказчик выбрал бы норматив, в котором показания минимальны, подрядчик — норматив, в котором показания максимальны, и каждый был бы по-своему прав. И чтобы не возникало споров, необходимо разработать современный документ, в котором были бы про-

писаны условия проведения работ, требования к качеству их проведения и нормативные требования. ■

Литература:

1. ГОСТ 33388–2015. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению диагностики и паспортизации. М.: Стандартинформ, 2016. 15 с.
2. ГОСТ 33220–2015. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию. М.: Стандартинформ, 2016. 14 с.
3. Проект документа «Методические рекомендации по диагностике и оценке состояния автомобильных дорог (взамен ОДН 218.0.006–2002)».
4. ГОСТ 33078–2014. Дороги автомобильные общего пользования. Методы измерения сцепления колеса автомобиля с покрытием. М.: Стандартинформ, 2016. 11 с.
5. ГОСТ 32825–2014. Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений. М.: Стандартинформ, 2015. 13 с.