

# АНТИГОЛОЛЕДНЫЙ НОРМАТИВ

Тема номера: зимнее содержание дорог



фото: rosavtodor.gov.ru

## ЗИМНЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ ОБЕСПЕЧЕНО НАДЕЖНОЙ ПРАВОВОЙ БАЗОЙ

Зимний сезон не только существенно усложняет работу дорожных служб по содержанию, эксплуатации и сохранности автодорожной инфраструктуры. Появляется и ряд сезонных факторов, способных серьезно ухудшить ситуацию с обеспечением безопасности дорожного движения.



Колчин В.А.



Домницкий А.А.

**Ч**тобы работа по снижению негативного воздействия зимы на состояние дорог и безопасность движения была максимально эффективной, российскими госструктурами ведется активная деятельность по нормативному обеспечению организаций, ответственных за содержание и эксплуатацию автодорожных объектов. О правовой опоре работы дорожников, следящих за состоянием наших автотрасс зимой, рассказали заместитель начальника проектного офиса ФАУ

«РОСДОРНИИ» Алексей Домницкий и главный специалист отдела организации и безопасности дорожного движения ФАУ «РОСДОРНИИ» Владимир Колчин.

– Говоря о работах по содержанию, эксплуатации и сохранности автодорог в зимний период, прежде всего следует перечислить характерные дефекты, создающие помехи движению по автомобильным дорогам в зимний период времени и повышающие риски ДТП.

Это свежесвыпавший, рыхлый снег, представляющий собой слой, образующийся на поверхности дорог во время снегопада и метелей. В зависимости от состояния этот снег может быть сухим, влажным, мокрым и различной плотности. Реальную угрозу безопасности движения создает стекловидный, «черный» лед на дорожном покрытии в виде гладкой стекловидной пленки толщиной 1–3 мм или в форме матовой белой шероховатой корки толщиной до 10 мм и более. Также угрозу

несут снежный накат, представляющий собой уплотненный транспортным слоем снега, и талый снег, превращенный в жидкую массу после применения ПГМ и движения транспортных средств. Кроме того, к факторам, создающим помехи дорожному движению и угрожающим безопасности на дорогах, относят снежный вал, представляющий накопление снега в виде продольного вала, созданного в результате сдвигания снега с дорожного покрытия, снежно-ледяные отложения на дорожных знаках в виде льда или инея, осложняющие восприятие информации на дорожных знаках, а также отсутствие работоспособной снегозащиты. Этот фактор проявляется себя, когда на снегозаносимых участках дороги отсутствуют эффективные средства, способные защитить от снежных заносов. Перечисленные проблемы устраняются дорожно-эксплуатационными службами, отвечающими за зимнее содержание автомобильных дорог. Данный вид работ строго регламентируется нормативными требованиями. При их точном и своевременном выполнении даже в самых неблагоприятных погодных условиях безопасное и бесперебойное движение на автомобильных дорогах и искусственных сооружениях будет обеспечено.

Рассмотрим и комплекс мероприятий по зимнему содержанию, который осуществляется по принципу приоритета. В первую очередь работы проводятся на тех участках,

где организовано регулярное движение автобусов, на туристических маршрутах и подъездах к действующим курортам, а также на трассах специального назначения. Исполнители должны быть обеспечены средствами механизации работ в соответствии с «Нормативами потребностей в дорожной технике для содержания автомобильных дорог». Реализация мероприятий по зимнему содержанию является обязанностью владельца автомобильной дороги и осуществляется в рамках его текущей деятельности в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В зимний период автомобильные дороги должны соответствовать документам по стандартизации, регламентирующим требования к зимнему содержанию автомобильных дорог и улиц: ГОСТ 33220–2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатации состоянию», ГОСТ 33181–2014 «Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню зимнего содержания», ГОСТ Р 50597–2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля», ГОСТ

Р 59434–2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню зимнего содержания. Критерии оценки и методы контроля» и ГОСТ Р 58948–2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Дороги автомобильные зимние и ледовые переправы. Технические правила устройства и содержания».

Положения ГОСТ Р 59434–2021 и ГОСТ 33181–2014 устанавливают требования к уровням зимнего содержания автомобильных дорог. Уровни содержания – это допустимое по условиям безопасности дорожного движения состояние конструктивных элементов автомобильных дорог, устанавливаемое с учетом их классификации, интенсивности движения и природно-климатических факторов. Уровни содержания устанавливаются владельцем автомобильной дороги и являются для него критерием полноты и качества выполнения работ по содержанию автомобильных дорог подрядной организацией в течение всего года.

Таким образом, подрядные организации, осуществляющие работы по содержанию автомобильных дорог, обеспечивают установленные владельцем уровни содержания дороги и при этом соблюдают требования ГОСТ Р 50597–2017. В связи с этим видится целесообразным, в части зимнего содержания, говорить в первую очередь о требованиях данного документа. Его положения устанавливают требования



фото: Г.С. Шабалин, «АВТ»

к зимнему содержанию независимо от уровня содержания для автомобильных дорог в соответствии с их категорией по постановлению Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации» и для групп дорог и улиц городских и сельских поселений по классификации СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

В соответствии с областью определения ГОСТ Р 50597–2017 устанавливает требования к параметрам и характеристикам эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений, железнодорожных переездов, допустимого по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, методам их контроля, а также предельные сроки приведения эксплуатационного состояния дорог и улиц, в том числе в зимний период. Данный Стандарт включен в перечень документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 4 ноября 2017 года № 2438–р.

Стандартом вводится классификация зимних дефектов. В частности, виды снежно-ледяных образований подразделены на дефекты, которые относятся к снегу и к зимней скользкости. Так, к понятию «снег» отнесены такие виды образований, как рыхлый и талый снег, а к зимней скользкости – стекловидный лед, гололед, уплотненный снег, снежный накат. Положения ГОСТ Р 50597–2017 регламентируют требования не только к срокам ликвидации снежно-ледяных образований с покрытия проезжей части, обочин, но и с элементов обустройства, таких как тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки, остановочные пункты маршрутных транспортных средств, площадки отдыха, стоянки транспортных средств.



Следует отметить, что в соответствии с требованиями Стандарта допускается наличие снежно-ледяных образований на дороге или улице, но только в обозначенные Стандартом сроки или не более указанной толщины.

В соответствии с п. 8.1 Стандарта на покрытии проезжей части дорог и улиц не допускается наличие снега и зимней скользкости после окончания работ по их устранению, осуществляемых в установленные сроки. При этом период устранения снежно-ледяных образований может составлять от 3 до 12 часов в зависимости от категории дороги или группы улицы. В соответствии с п. 8.2 Стандарта во время снегопада или метели и до окончания снегоочистки на проезжей части дорог категорий IA–III допускается наличие рыхлого или талого снега толщиной не более 1 см. На дорогах категории IV – не более 2 см, а на всех группах улиц – 5 см. Срок устранения зимней скользкости для автомобильной дороги III технической категории составляет не более 5 часов с момента обнаружения. При этом в течение данного срока наличие зимней скользкости не является нарушением требований п. 8.1. Наличие зимней скользкости по окончании этого срока будет нарушением требований этого пункта.

Помимо требований к срокам ликвидации снежно-ледяных образований, стандартом оговариваются требования к размерам и местам размещения снежных валов. В частности, стандартом установлены отдельно для автомобильных дорог и дорог и улиц городских и сельских поселений места размещения снежных валов и места, где их формирование не допускается с учетом высоты вала.

Так, например, на автомобильных дорогах не допускается формирование снежных валов на обочинах дорог категорий IA, IB и IB, перед железнодорожным переездом в зоне треугольника видимости с размерами сторон по 7,2 метра вне обочины высотой более 0,5 метра, перед пересечениями в одном уровне в зоне треугольника видимости с размерами сторон по 7,1 метра вне обочины высотой более 0,5 метра, перед пересечениями в одном уровне, железнодорожными переездами, пешеходными переходами и остановочными пунктами маршрутных транспортных средств по условиям таблицы 8.5 – высотой более 0,5 метра. Также снежные валы не допускаются на разделительной полосе шириной менее 5 метров, разделительной полосе шириной 5 метров и более при отсутствии ограждений высотой более 1 метра и на тротуарах.