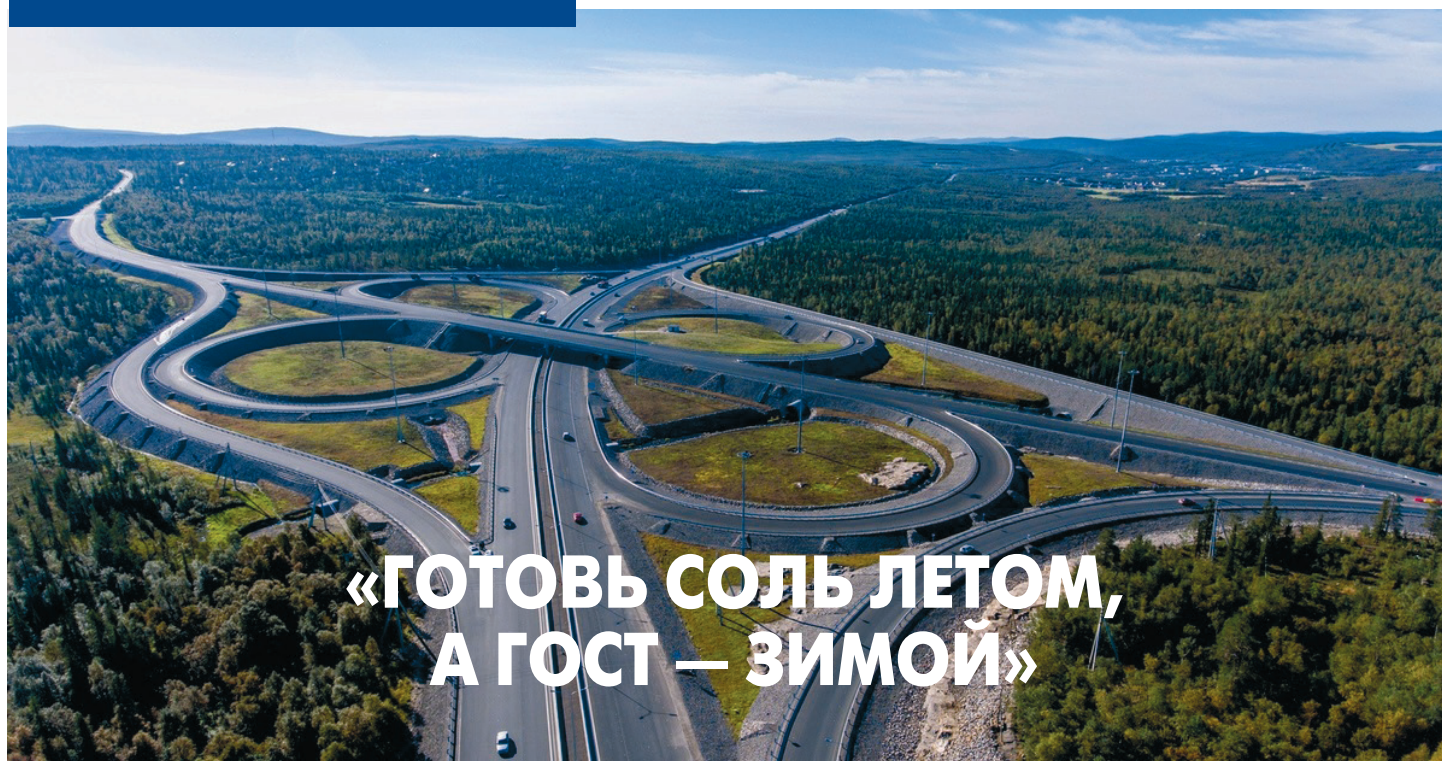




Ю. А. АНТОНОВА,
исполнительный директор Национальной Ассоциации зимнего содержания
объектов инфраструктуры и транспорта

РОССИЮ ХОТЯ И ОТНОСЯТ К СЕВЕРНЫМ СТРАНАМ, НО В ЦЕЛОМ У НАС ОЧЕНЬ ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ С РАЗНЫМИ КЛИМАТИЧЕСКИМИ ЗОНАМИ. НА ТЕРРИТОРИИ РФ ДЕЙСТВУЕТ ЦЕЛЫЙ РЯД МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ И НАЦИОНАЛЬНЫХ СТАНДАРТОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ НОРМ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИХ СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ И ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ЕСТЬ ЦЕЛЫЙ СПИСОК СТАНДАРТОВ, КОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТИРУЮТ ТРЕБОВАНИЯ К УРОВНЮ БЕЗОПАСНОСТИ И СОСТОЯНИЮ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД.

При этом часть стандартов в Россию пришла из-за рубежа, причем некоторые из них были просто переведены на русский язык без адаптации к особенностям нашей страны. Не секрет, что одна из проблем применения американских и других зарубежных норм обусловлена к тому же несовершенством перевода, что создает определенные барьеры для использования продукции российского производства. К слову, эта проблема существует не только в дорожном хозяйстве, но и остро проявляется в авиационной отрасли.

Национальная Ассоциация зимнего содержания объектов инфраструктуры и транспорта за 10 лет принимала участие в разработке целого перечня стандартов, а также занимается разработкой технологий и регламентов для содержания уличной сети городов.

Еще одно важное направление деятельности ассоциации — устранение ошибок и разногласий в законодательстве. С 2023 года мы ведем активную работу совместно

с Роспотребнадзором по внесению изменений в п. 33 СанПиН 2.1.3684-21. Оперативно был выпущен информационный циркуляр с разъяснениями, так как после внесения изменений в 2022 году, которые касались применения противогололедных материалов, из-за некорректных формулировок и разночтений получилось, что популярные и традиционные материалы, включая фрикционные (мраморный, гранитный щебень и т. д.) и песко-соляную смесь, оказались «вне закона».

Для городов и дорог общего пользования действуют разные стандарты. При закупке противогололедных материалов для городов необходимо руководствоваться ГОСТ Р 58427. В 2022 году требования к материалам ужесточили, чтобы повысить их экологичность и безопасность.

За пределами городов для дорог общего пользования действуют ГОСТ Р 59201 и межгосударственный ГОСТ 33387. Также есть ГОСТ Р 59204, действие которого при-

остановлено до сентября 2025 года, но о нем чуть позже. Этот перечень требований касается материалов, используемых на территории РФ. Он включает в себя экологические, технологические параметры, вопросы безопасности: отсутствие аллергенов, низкую коррозионную активность и сниженное воздействие на металл.

Теперь про ГОСТ 59204. Росстандарт приостановил его действие до сентября 2025 года. Основные изменения касались гармонизации стандарта в части определения требований к грансоставу, классификации ПГМ и технических требований: по каким параметрам и с какой периодичностью необходимо проверять ПГМ на соответствие ГОСТу.

Наличие излишних общих требований без разграничения по видам создавало сложности при закупке и применении ПГМ, в результате чего часто поступали вопросы как от производителей, так и от потребителей — что, когда проверять и как. На сайте ТК 418 2 июня размещена уже третья доработанная редакция, которая также, скорее всего, получит замечания от некоторых производителей технической соли.

В 2024 году был разработан новый ГОСТ Р 71880, регулирующий правила применения противогололедных материалов на дорогах общего пользования.

Он вступил в силу с 1 февраля 2025 года и станет ключевым документом при разработке технологий содержания дорог. В этом же году появится первая редакция ГОСТ Р на правила применения ПГМ в городах и населенных пунктах.

Почему нужны разные подходы? Дело в том, что к дорогам в населенных пунктах предъявляются более строгие требования. Это связано с интенсивностью движения и особенностями обслуживания. На дорогах общего пользования снег не убирают полностью: его сдвигают отвалами, оставляя на обочине. В городах снег обяза-

тельно нужно вывозить на специальные оборудованные площадки либо на снегоплавильные комплексы, не допуская отвалов на газон и пешеходные дорожки.

Есть несколько советов, которые помогут снизить объем применения ПГМ, а соответственно уменьшить нагрузку на экологию: использование различных материалов в зависимости от погодных условий (температура, осадки), отказ от песко-соляной смеси, превентивная обработка. Благодаря превентивной обработке можно сократить использование противогололедных материалов в 5–6 раз. Но здесь не обойтись без интеллектуального подхода и цифровых технологий. Они включают в себя системы прогнозирования, аналитики и статистики. Также важно использовать современные противогололедные материалы, которые соответствуют экологическим стандартам и имеют заключение государственной экологической экспертизы Росприроднадзора.

Главная проблема применения современных ПГМ — соблюдение технологий. Важно не только иметь качественные материалы и технику, но и уметь их правильно использовать. Экономически это также эффективно, так как сокращает расходы.

Автопарк, необходимый для поддержания дорог, сокращается с повышением его технологичности и производительности. Это позволяет снизить затраты на рабочую силу и ГСМ, а также уменьшить потребление песко-соляной смеси, по сравнению с современными реагентами. Разница может достигать 8–10 раз. Это положительная тенденция, которая началась в 2024 году. На конференции «Дорога — 2024» в Екатеринбурге дорожники приняли резолюцию о сокращении использования песко-соляной смеси на дорогах общего пользования. И эта тенденция продолжает развиваться, многие города уже начали отказываться от применения песка и переходят на современные чистые ПГМ.

