

Степанов Виталий Викторович

магистрант

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

г. Санкт-Петербург

DOI 10.31483/r-74883

ВЛИЯНИЕ КАЧЕСТВА РАБОТ ПО СОДЕРЖАНИЮ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ОБЩИЙ УРОВЕНЬ СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ

Аннотация: в статье затрагивается тема, посвященная вопросам уменьшения уровня влияния дефектов технических средств организации дорожного движения на общий уровень при эксплуатационной оценке дорог, а также предлагаются необходимые пути и способы решения данной проблемы.

Ключевые слова: технические средства организации дорожного движения, содержание автомобильных дорог, качество работ.

На сети автомобильных дорог постоянно проводится последовательная работа, направленная на повышение безопасности дорожного движения, в том числе путем увеличения установки различных видов и конструкций технических средств организации дорожного движения (далее ТСОДД). Данные ТСОДД, в силу заложенных технических параметров, свойств, способствуют повышению уровня БДД при условии выполнения технических требований по их эксплуатационному состоянию.

Наиболее распространенными ТСОДД являются:

- дорожные и мостовые ограждения;
- направляющие устройства;
- горизонтальная дорожная разметка;
- дорожные знаки и знаки индивидуального проектирования.

Поддержание их в эксплуатационном состоянии, установленном нормативно-техническими требованиями, является одним из залогов, обеспечивающих

безопасное и комфортное использование автодорожной сети конечными потребителями. Но, несмотря на внешнюю простоту, заключающуюся порой в своевременной работе по очистке, восстановлению целостности конструкций, контролю за сохранностью, поддержание требуемого состояния возможно только при тщательном и профессиональном подходе к его обеспечению.

В ходе мониторингов эксплуатационного состояния ТСОДД отмечено, в отдельных подрядных организациях отсутствует профессиональный подход к работе по обеспечению требований, предъявляемых к ним нормативно-технической документацией. Это приводит к тому, что удельный вес дефектов по содержанию ТСОДД превышает более 30% от всех дефектов в содержании сети дорог.

Дорожные и мостовые ограждения.

Производство и установка различных дорожных ограждений ведутся на основании нормативных документов различного уровня значимости, таких как ТУ и СТО, разрабатываемых каждым производителем самостоятельно. И соответственно, требования к ним отражаются в нормативах этих заводов, паспортах качества на изделия, реже в товарно-транспортных накладных.

Среди прочих требований описываются показатели по геометрическим допускам, пределам прочности при креплении, конструктивным особенностям, но большинство из этих требований подрядными организациями по содержанию не проверяется. Что зачастую приводит к невозможности корректного соединения элементов ограждения разных производителей.

Помимо этого, немаловажными являются вопросы целостности конструкций, правильности их монтажа и надежности крепления элементов, и если в процессе выполнения работ по первоначальной установке ограждений эти требования соблюдаются, то в ходе выполнения работ по эксплуатации часто носят условный характер.

Так, наряду с несвоевременным восстановлением дорожных ограждений достаточно часто встречаются:

- некачественная работа по восстановлению целостности конструкций;
- нарушения правильности монтажа балок дорожного ограждения;

- неправильная установка световозвращающих элементов;
- несвоевременное выполнение работ по очистке ограждений и световозвращателей;
- несвоевременное выполнение работ по восстановлению световозвращателей, их неправильная установка.

Сигнальные столбики.

Данный вид ТСОДД имеет наиболее прозрачную и понятную нормативную базу, регламентирующую их применение, и дефекты их содержания чаще всего заключаются в несвоевременной замене поврежденных столбиков, утрате световозвращателей и их свойств, ненесвоевременном обслуживании.

Горизонтальная дорожная разметка.

Данный вид работ имеет наибольший перечень нормативных документов, направленных на гарантированное получение конечного продукта с наивысшими потребительскими свойствами и качеством.

Предусмотрен многоступенчатый контроль качества материалов (паспорта качества заводов-изготовителей, входной контроль качества материалов, операционный контроль за нормой расхода материалов), контроль за соответствием применяемых приборов и инструментов (аттестация лабораторий, поверка и калибровка инструментов и приборов), помимо контроля заказчика и подрядчика привлекаются силы независимых лабораторий и организаций для входного, операционного и приемочного контролей, при этом для повышения сохранности и обеспечения свойств работы по нанесению отдельных линий выполняются дважды за сезон.

А по результатам мониторинга только в Северо-Западном федеральном округе в текущем году коэффициент световозвращения (R1) не соответствовал требуемым нормам в 13,8% от выполненных измерений; геометрические параметры линий не соответствовали требованиям контрактов в 5,24% измерений.

Фактическое применение материалов также непрозрачно, ведь в журналах работ разметочных бригад не предусмотрены графы не только для фиксации геометрических параметров наносимой разметки, но и партий используемого

материала, а заключение о соответствии дается лабораториями именно на партию, реже на представленный образец.

Видимо, законодатель предвидел неспособность подрядных организаций, несмотря ни на какие требования к качеству работ, материалов и дорожной техники, произвести качественную разметку и в ГОСТ 33151-2014 для повышения видимости разметки на 5 листах ввел рекомендации по применению совместно с разметкой дорожных световозвращателей с частотой установки от 12 до 16 метров [1].

По всей видимости, это хороший шаг по обеспечению видимости линий, но следует отметить, что при оценке содержания отсутствие или повреждение на неосвещенных участках дорог и улиц трех подряд, на искусственных неровностях – двух подряд световозвращателей (световозвращающих элементов) либо утрата более 25% световозвращателей (световозвращающих элементов) на дорожном ограждении протяженностью 100 м на неосвещенных участках дорог [2] является недопустимым для оценки целого километра.

Дорожные знаки и знаки индивидуального проектирования.

Грамотная установка дорожных знаков требует соблюдения множества установленных требований: по светоотражению, геометрическим параметрам установки, параметрам масок знаков, маркировке.

Большинство из них подлежит инструментальному контролю и может быть оценено.

Так, несоответствие коэффициента световозвращения пленки с помощью имеющихся приборов отмечается, как правило, в местах производства работ, где на дорожных знаках применяется инженерная пленка.

Нарушения установки дорожных знаков со стороны подрядных организаций по большей части состоит в отсутствии самих дорожных знаков, применении знаков, не предусмотренных проектами ОДД, нарушении геометрических параметров установки дорожных знаков (высота, расстояние).

Следует отметить, что нарушения установки дорожных знаков не всегда являются следствием деятельности подрядных организаций, свой вклад вносят и

проектные организации. В ПОДД на стадии проектирования совершаются ошибки по взаимному размещению нескольких дорожных знаков на одной стойке, по реальной обстановке, последовательной установке дорожных знаков, привязке дорожных знаков к местности, и потом эти ошибки реализуются на практике.

В отдельных случаях нарушения правил установки дорожных знаков отмечаются при изменении схем расстановки ТСОДД после ремонтов из-за разного подхода проектных организаций, выполняющих работы по проектированию схем ПОДД на всю автомобильную дорогу, и частей ПОДД в составе проектов ремонта, капитального ремонта и т. д.

Как показывает практика, одно издание норм, правил и стандартов не обеспечивает гарантированное их соблюдение, требуется проведение значительной работы с подрядными и проектными организациями для выработки единого подхода к их исполнению, реальный контроль качества выполняемых работ на всех уровнях и в достаточном объеме.

Список литературы

1. ГОСТ 33151-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения».
2. ГОСТ 33220-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию».