

#87/2019



Дорожная держава

www.dorvest.ru

MASSENZA

ПБВ – ПМБ – РГ



КОРРУС-ТЕХ
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ

KORRUS.RU
YOUTUBE.COM/KORRUSTE
MASSENZA.RU

8-495-066-28-10

ОТДЕЛ СБЫТА ГК КОРРУС-ТЕХ

ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ

Девятнадцатый ежегодный семинар «Дорожно-строительные материалы, изделия, конструкции и их роль в обеспечении безопасности дорожного движения» состоялся 31 января в конференц-зале высшей школы бизнеса «МИРБИС» (Москва).

В семинаре, собравшем более 150 делегатов из России, Беларуси, Польши, Словении и Германии, приняли участие представители органов управления автомобильными дорогами и контролирующими организациями, эксперты и разработчики, а также специалисты подрядных организаций и предприятий, производящих и поставляющих материалы, конструкции и оборудование для мероприятий, связанных с обеспечением безопасности на дорогах.

Организаторов и многих участников семинара уже почти 20 лет объединяет одно общее дело, закрепившее за собой традиции, связанные с важнейшей миссией – сделать дороги страны безопасными и комфортными. А это – главная задача сегодняшнего дня, ведь ни скорость, ни сокращение времени в пути, ни оптимальный маршрут, ни само по себе удовольствие от вождения не имеют смысла при отсутствии условий, гарантирующих водителю, пассажирам и пешеходам безопасность проезда.

Не случайно активная поддержка в организации и проведении семинара, организатором которого является Центр инженерно-технических исследований «Дорконтроль», была оказана со стороны Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Росавтодора, Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» и Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). Этими учреждениями ведется постоянная и целенаправленная работа по достижению конкретных результатов обеспечения безопасности на автомобильных дорогах.

«В соответствии с исследованиями за 2016 год, Россия в мировом масштабе находится на седьмом месте по количеству ДТП, что составляет 173 694 случая», – заявил в начале своего доклада **Д.В. Ставский**, начальник отдела сохранности и организации дорожного движения Управления строительства и эксплуатации автомобиль-

ных дорог Росавтодора. Далее он сообщил о проводимых Федеральным дорожным агентством мероприятиях, которые направлены на сокращение этих неутешительных цифр. При этом в ходе семинара констатировалось, что уже в 2018 году число дорожно-транспортных происшествий на участках федеральных трасс, ранее не отвечающих требованиям транспортно-эксплуатационного состояния, снизилось по сравнению с 2017 годом на 24%.

Докладчик отметил, что целью ведомства является следующая: «Ноль погибших на федеральных трассах к 2030 году». Для этого необходимо дальнейшее совершенствование дорожной инфраструктуры, изменение подхода в работе с аварийно-опасными участками, обеспечение достаточного количества зон отдыха. Достижению результата, в том числе, будет способствовать устройство элементов электроосвещения на пешеходных переходах, локальных пересечениях в одном уровне, круговых пересечениях, остановках транспорта и т. д.

Решение задачи, по словам представителя Росавтодора, возможно при осуществлении постоянного контроля за соблюдением ПДД посредством повсеместного оснащения комплексами фотовидеофиксации и расширения перечня фиксируемых и обрабатываемых нарушений.

Продолжив разговор на заданную тему, **М.Н. Борисенков**, старший инспектор по особым поручениям отдела надзора в сфере дорожной деятельности ГУОБДД МВД России, добавил, что более 90% ДТП приходится на территории городов и населенных пунктов, причем часто причиной их возникновения становится плохо различимая разметка. Также к числу основных проблем, которые необ-



ходимо решить в самое ближайшее время, докладчик отнес возникновение ДТП в местах производства дорожных работ.

Он отметил важность реализации капиталоемких мероприятий, включая строительство пешеходных переходов, устройство светофорных объектов и пр. Эти и другие мероприятия включены в программу реализации стартовавшего в этом году национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Однако было заявлено, что в настоящее время идет заметное сокращение числа сотрудников ГИБДД, что может повлечь за собой ряд негативных последствий, связанных с организацией движения и безопасностью на дорогах. В этой связи **Н.В. Быстров**, председатель технического комитета по стандартизации ТК 418 «Дорожное хозяйство», высказал важность взаимодействия дорожного сообщества с сотрудниками инспекции.

Основой такой консолидации является создание необходимых условий для эффективной реализации общей цели. Многие здесь зависят и от системного контроля в процессе использования качественных материалов, в том числе и тех, из которых изготавливаются дорожные знаки и разметка. Многие – от освоения принципиально новых (как технических, так и стратегических) мер обеспечения безопасности на автодорогах и, конечно же, от состояния самих дорог.

В настоящее время специалистами, представляющими дорожную отрасль, проводится комплексная оценка достигнутых за последние годы результатов. Рассказав о проводившемся в 2018 году мониторинге качества выполнения работ по обеспечению безопасности дорожного движения, **А.С. Буров**, ведущий эксперт ФКУ «Росдортехнология», дал некоторые уточнения предыдущим сообщениям. В продолжение темы возникновения ДТП на участках мест проведения



работ он добавил, что аварийные ситуации зачастую происходят по вине подрядчиков, которые экономят на предупредительных мерах.

«Ответственность и профессионализм» – пожалуй, именно этими словами можно охарактеризовать статус семинара, участники которого представили презентации своих современных разработок, сообщили о современных тенденциях и изменениях в области обеспечения безопасности дорожного движения, новых стандартах и требованиях.

О.Н. Кузьмин, начальник отдела инженерного обустройства автомобильных дорог ФАУ «РОСДОРНИИ», перечислил основные положения проекта обновленной редакции ГОСТ Р 52289 «Технические средства организации дорожного движения (ТСОД). Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», рассказал о проблемах согласования ряда положений. Докладчик, рассказав об экспериментальном применении ТСОД, также отметил, что, в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 04.11.2017 № 2438-р, все перечисленные национальные стандарты на ТСОД и правила их применения (или их части) входят в перечень обязательных для применения.

Генеральный директор ООО ЦИТИ «Дорконтроль» **В.Н. Све-**

жинский обозначил основные направления и аспекты в области дорожной разметки, в том числе связанные с развитием нормативной базы. Его доклад был связан с новой редакцией национального стандарта ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования». Докладчик отметил, что в новой редакции осуществлена гармонизация с Техническим регламентом таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) и межгосударственным стандартом ГОСТ 32953-2014; учтены изменения Правил дорожного движения Российской Федерации и, прежде всего, введены новые цвета, типы и разновидности разметки. Кроме того, увеличено количество терминов с соответствующими определениями, включая термины «демаркировка», «восстановление разметки», «желтое заполнение разметки». Также была добавлена классификация по толщине нанесения горизонтальной дорожной разметки и требования по колориметрическим параметрам к разметке синего, красного и зеленого цветов.

Что касается желтого цвета, то о практическом опыте использования такой горизонтальной дорожной разметки для разделения транспортных потоков встречного направления на федеральной трассе Р-21, проходящей по территории Заполярья, рассказал



Представитель ассоциации «РАДОР» назвал возможные меры, направленные на повышение качества дорожных знаков, среди которых совершенствование системы контроля соответствия знаков требованиям ГОСТов, совершенствование системы сертификации и контроля за действиями организаций, отвечающих за содержание дорог и улиц.

А показательным примером организации дорожного движения и повышения безопасности дорожного движения стал опыт Бреста. О практических шагах, давших высокий положительный результат в отдельно взятом городе, сообщил **С.В. Талатай**, директор департамента обеспечения дорожной безопасности и транспортной мобильности группы компаний «СТиМ». Он рассказал об изменениях схемы организации дорожного движения при помощи классического кольцевого пересечения, а также о применении для результативной организации дорожного движения малозатратных конструктивных элементов. Работа, связанная с повышением безопасности населения, по словам докладчика, включает в себя, помимо основных направлений, выделение велодорожек, а также выработку у участников дорожного движения устойчивой внутренней привычки культурного поведения на дороге.

К вариантам стратегических решений специалистами – участниками семинара были отнесены и такие предупредительно-организационные и технологические меры, как запрет левого поворота, установка информационных щитов и знаков с обратной связью, устройство шумовых полос, установка тросовых ограждений, фотовидеофиксация и многое другое.

Таким образом, в рамках семинара был рассмотрен целый комплекс вопросов и задач, эффективность решений которых зависит также и от каждого из нас – водителей, пассажиров, пешеходов.

Ю.А. Полосин, заместитель начальника ФКУ Упрдор «Кола». Он отметил, что желтый цвет более заметен на дорогах – особенно в зимнее время, при наличии снежного покрова на дорогах, скрывающего белую разметку. Благодаря этому визуальное разделение на автодорогах общего пользования федерального значения, находящихся в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Кола», выезд транспортных средств на полосу встречного движения значительно сократился, соответственно были снижены показатели тяжелых последствий ДТП.

Однако не все специалисты согласны с эффективностью использования желтой разметки: в ходе семинара было заявлено, что в отраженном свете лучше всего заметна разметка именно белого цвета.

Что касается дорожных знаков, правил их установки и материалов, из которых они изготавливаются, то здесь существует ряд своих отдельных проблем. Об имеющихся в этой области нарушениях сообщил **Б.В. Некрасов**, руководитель рабочей группы ассоциации «РАДОР» по безопасности дорожного движения. Он представил презентацию, наглядно показавшую причины некачественного исполнения дорожных знаков. К серьезным нарушениям докладчик отнес неправильное применение типов пленок при установке знаков, использование несветовозвращающих материалов и пленок разных типов на одном знаке, а также некачественные световозвращающие и флуоресцентные материалы, приводящие к быстрому выцветанию изображения, и, наконец, недопустимое снижение коэффициента световозвращения в течение срока гарантии.



Светлана Пичкур