

# Амбициозность целей и реальные показатели

## Как содержать в порядке дорожную сеть: северный опыт

ФОРУМ

В Мурманске состоялся Форум по безопасности дорожного движения стран Баренцева региона.

Мероприятие было организовано Ассоциацией «РАДОР» при поддержке Правительства Мурманской области. Председательствовала на форуме губернатор области Марина Ковтун.

В работе форума приняли участие представители дорожных и транспортных администраций Норвегии, Финляндии, Швеции, Министерства транспорта РФ, Федерального дорожного агентства, ГИБДД МВД России, органов управления автомобильными дорогами Мурманской, Вологодской, Архангельской, Ленинградской областей, Ненецкого автономного округа, отраслевых научных российских и зарубежных организаций, производители дорожных материалов и техники.

«Дорожную сеть необходимо содержать в порядке, на Севере это делать нелегко из-за погодных условий. Наши зарубежные коллеги также сталкиваются с похожими проблемами. Мы обмениваемся мнениями, стараемся перенять их опыт», — отметила Марина Ковтун. По ее словам, «раньше для наших жителей зарубежные дороги были образцом. Но сегодня многие иностранные специалисты смотрят на наши дороги и отмечают их качество, считая необходимым использование опыта российских дорожников».

Открывая работу Форума по безопасности дорожного движения, генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин отметил, что целью работы Совета Баренцева Еврорегистического региона является всестороннее содействие развитию регионов, входящих в его состав, в том числе через развитие инфраструктуры, увеличение товарооборота и объема перевозок автомобильным транспортом. В 2016–2017 годах под председательством Российской Федерации состоялся встречи министров транспорта и министров иностранных дел стран — участниц Баренцева региона, по результатам которых был разработан совместный транспортный план, предусматривающий формирование 16 трансграничных коридоров, в том числе и в автодорожном сообщении. «Важным направлением сотрудничества в Баренцрегионе является объединение усилий и координация действий по повышению безопасности дорожного движения», — подчеркнул Игорь Старыгин.

Безопасность на российских дорогах складывается из нескольких факторов. Один из главных — их нормативное содержание. А это, в свою очередь, во многом зависит от финансовой обеспеченности дорожной отрасли.

Сегодня существуют два основных источника пополнения дорожных фондов — акцизы на горюче-смазочные материалы и транспортный налог.

В июне этого года Президент России Владимир Путин дал поручение Правительству РФ рассмотреть вопрос о возвращении нормы — 100-процентного зачисления средств от акцизов в региональные дорожные фонды. Нормативы распределения доходов от акцизов на нефтепродукты в РФ изменились с 1 июня 2016 года, до этого 100% доходов от акцизов зачислялись в региональные фонды.

Сейчас в результате изменений в Бюджетном кодексе только 61% из собранных акцизов поступает в региональные дорожные фонды. «В 2018 году планируется еще меньше — 57%, в 2019 году — около 60%», — сказал в июне на совещании у президента министр транспорта РФ Максим Соколов. Решение о перераспределении средств от акцизов принималось два года назад в сложных экономических условиях, но сейчас ситуация улучшается. Тем не менее на сегодняшний день в проекте федерального бюджета на 2018 год это поручение не нашло своего воплощения.



Министр транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Дмитрий Соснин на примере своего региона показал падение поступлений в региональный дорожный фонд. По его оценкам, объем источников финансирования дорожного фонда не предусматривает полного осуществления мер, направленных на приведение региональных дорог в нормативное состояние. Это произошло из-за снижения доли акцизов, зачисляемых в региональные дорожные фонды. В результате в 2018 году потери реально превысят 900 млн руб. Для региона это очень значимая цифра.

ФАКТ

Стартовавший в 2017 году приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» позволил за прошедший год значительно улучшить качество дорожной сети 38 городских агломераций и сократить количество аварийно опасных участков. В 2018 году до 85% дорожной сети в указанных регионах должны находиться в нормативном состоянии.

По мнению генерального директора Ассоциации «РАДОР», безопасность и комфорт на дорогах будут обеспечены за счет повышения эффективности использования ресурсов и обеспечения высокого качества дорожных работ.

Стартовавший в 2017 году приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» позволил за прошедший год значительно улучшить качество дорожной сети 38 городских агломераций и сократить количество аварийно опасных участков. В 2018 году до 85% дорожной сети в указанных регионах должны находиться в нормативном состоянии.

Привести автомобильные дороги в нормативное состояние, защитить их от губительного воздействия сверхнормативных нагрузок, обеспечить сохранение дорог через развитие автоматизированной системы всегабаритного контроля — вот те актуальные задачи, решение которых положительно скажется на безопасности дорожного движения.

Сегодня многие грузоперевозчики нарушают правила перевозки, ущерб от их действий составляет 2,6 трлн руб. При этом все дорожные фонды — федеральные, региональные, муниципальные — насчитывают 1,3 трлн руб. «Пока мы не изменим эту ситуацию, говорить об эффективной сохранности дорог сложно. На региональной сети нагрузка в 6 тонн на 64% дорог, 31% выдержит до 10 тонн, и 5% — до 11,5 тонн. Необходимо продолжать тесное сотрудничество с ГИБДД, с Ространснадзором, развивать

систему автоматического всеогабаритного контроля. Нормативные документы все приняты», — подчеркнул Игорь Старыгин.

Особый вопрос: высокая смертность от ДТП в Российской Федерации. Сегодня она — одна из самых высоких в Европе. Такие оценки приводит Организация экономического сотрудничества и развития. Примерный коэффициент смертности в России составляет 18,9 на 100 тыс. населения и 50 млн зарегистрированных ТС. По этому показателю наша страна находится на втором месте, сразу после Казахстана. Там соответствующий показатель составлял 24,2. Лучше всего

последствиях нарушений правил поведения на дороге, что поможет предотвратить наступление ДТП. По его оценкам, существующая сегодня схема учета и планирования приводит к длительным срокам реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Особая проблема заключается в создании качественных, современных площадок для отдыха водителей. На сегодня из-за их отсутствия 10% аварий случаются по причине усталости водителей и 4% — из-за транспортных средств, припаркованных на обочине. При этом существующие площадки отдыха не соответствуют современным критериям комфорта отдыха, и их обустройство необходимо проводить в соответствии с действующими ГОСТами. Также необходимо обеспечить создание системы маршрутного ориентирования с информацией о размещении площадок отдыха и других объектов дорожного сервиса.

Что касается контроля за ситуацией на дорогах, то здесь приходится констатировать, что много вопросов вызывает обеспечение безопасности в местах проведения дорожных работ и при производстве работ по зимнему содержанию автомобильных дорог. Решение задачи по фотовидеонаблюдению всех правонарушений даст возможность осуществлять подробный анализ причин правонарушений, выработать конкретные решения для снижения уровня аварийности на опасных участках трассы, сформировать законодательное поведение всех участников дорожного движения на основе понимания неотвратимости наказания.

Директор Центра экономического развития, транспорта и окружающей среды Лапландии Яакко Юлианма затронул вопросы обеспечения безопасности движения в зоне производства дорожных работ. По его словам, «финский опыт авторитетно свидетельствует, что только систематическая работа по специальной подготовке рабочих кадров к работе в зоне производства работ позволяет избежать трагических ситуаций на дорогах». В Финляндии существует практика двухуровневых программ, в рамках которых дорожные рабочие и руководители получают специальные знания по организации дорожного движения, правилам дорожного движения, мерам по предотвращению ДТП, информации о типичных ошибках участников дорожного движения в зоне производства дорожных работ, психологии водителей, первой помощи на дороге. И только сертифицированный работник получит право быть внесенным в соответствующий национальный регистр допущенных к работе на дороге специалистов.

По его мнению, решение вопросов повышения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах федерально-го значения обеспечивается за счет инфраструктурных изменений, а также повышения информированности населения о

ситуации в Болгарии, Португалии и Венгрии. Примерный коэффициент смертности от ДТП в этих странах: 8,3, 7,8 и 7,7 соответственно.

Для улучшения ситуации на дорогах необходимо в первую очередь совершенствовать дорожную инфраструктуру, обеспечить должный уровень контроля за соблюдением ПДД, повышать сознательность участников дорожного движения. В своем выступлении начальник отдела дорожной деятельности Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Анатолий Глухов отметил необходимость применения современных инженерных решений, спонсорных повысить безопасность на наших дорогах.

Опыт скандинавских коллег, амбициозность целей программы «Версия ноль», а также принципы проектного управления учтены при разработке соответствующих программ Федеральное дорожное агентство, декларирующих «0 смертей» на федеральной сети автомобильных дорог к 2030 году и «0 аварийно опасных участков» к 2020 году. Такие целевые показатели озвучены в своем выступлении заместитель начальника управления строительства и эксплуатации Росавтодора Александр Янюк.

Ссылаясь на министра транспорта и строительства Приамурья Андрея Тягло, сообщается, что пилоты «могли воспользоваться небольшим участком свободной площадки для посадки», которая была бы возможность осуществить аварийную посадку, но заканчивалась жилым сектором. «В последние секунды экипаж принял решение изменить угол посадочной траектории на 45 градусов, что дополнительно сократило скорость планирования и привело к неконтролируемому падению на свободное от населенного строения место. Таким образом, ценой своей жизни пилоты избежали падения на жилой дом и гибели жителей», — приводятся в сообщении слова Андрея Тягло.

Знаковым стало выступление руководителя национального отдела БДД Транспортной администрации Швеции Стефана Юнсона об итогах 20-летней реализации программы дорожной безопасности Швеции «Vision 0» («Версия 0»), направленной на достижение нулевой смертности на автомобильных дорогах страны. По информации докладчика, за последние 50 лет достигнут минимальный уровень смертности на дорогах в расчете на 100 тыс. жителей — 2,6, при этом до 95% ДТП совершаются по вине водителей. И достижение целей программы может быть обеспечено только при условии реализации комплексного подхода и активной вовлеченности всех участников процесса — пользователей дорог, дорожных служб, автопроизводителей, спасательных служб, контролирующих органов, самого общества.

Зарубежные участники форума говорили и о необходимости профилактики нарушений правил дорожного движения, важности личного примера родителей, которые не только должны говорить своим детям о необходимости соблюдать нормы безопасности поведения на дорогах, но и демонстрировать им безукоризненное следование дорожным правилам. Это в первую очередь скоростной режим и неукоснительное использование ремнем безопасности.

По словам директора Дорожной администрации Норвегии по региону Север Турбьерна Наймака, один из значимых факторов безопасности — это «ставка на обучение» и необходимость действовать «личным примером». Он также добавил, что современные методы повышения безопасности на дорогах определяются современными автомобилями, оснащенными всеми необходимыми средствами безопасности и комфорта и интеллектуальными транспортными системами.

Активную дискуссию традиционно вызвали вопросы регулирования движения большегрузных транспортных средств, что особенно важно для регионов с высокой интенсивностью международных автотранспортных перевозок. О перспективах и необходимости выработки единых подходов в этом вопросе говорили представители органов управления автомобильными дорогами, контролирующими органами и научно-исследовательскими организациями. Мировые тенденции и потребности экономического развития стран свидетельствуют о неизбежности увеличения общей массы автотранспортных поездов в будущем при действующих нагрузках 8 (10) тонн на ось с целью обеспечения сохранности дорог и разработки специальных маршрутов движения (грузового каркаса) для таких автотранспортных средств.

Соответствующие исследования сейчас проводит, например, Транспортная администрация Швеции. Российская же реальность, особенно в субъектах Федерации, ярко свидетельствует о необходимости скорейшего приведения дорог в нормативное состояние и активного решения проблемы аварийных возрастных мостов.

В целях привлечения внимания широкой общественности к проблемам безопасности дорожного движения была проведена ставшая уже традиционной акция Ассоциации «РАДОР» за безопасностью детей на дорогах «Засветись!». Очередная такая акция с участием представителей правительства Мурманской области и ГИБДД России по Мурманской области прошла в школах Мурманска. Цель акции — наглядно продемонстрировать детям, их родителям, педагогам высокую эффективность и доступность применения в темное время суток или в условиях недостаточной видимости таких малоизвестных мер, как световозвращатели, позволяющиекратно снизить смертность и тяжесть последствий ДТП.

Григорий ИЛЬИН

ВНИМАНИЕ – АКЦИЯ!

## Скрытое наблюдение

### за водителями общественного транспорта

В Севастополе Госавтоинспекция провела операцию «Автобус».

В этом году ее особенностью стало ведение скрытого наблюдения за соблюдением требований ПДД водителями маршрутных транспортных средств. В ГИБДД объяснили, в чем заключается эта работа. Во время движения городского автобуса вместе с ним на маршруте находится неприметный автомобиль, из которого автоинспекторы с помощью фотовидеокамеры фиксируют нарушения ПДД, совершаемые водителем общественного транспорта. Проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд на полосу встречного движения, опасное маневрирование, высадка пассажиров в неустановленных местах, нарушение правил перевозки пассажиров, непредоставление преимуществ пешеходам — все эти нарушения представляют реальную угрозу для жизни пассажиров, находящихся в салоне автобуса, и других участников дорожного движения.

После прибытия водителей-нарушителей на конечную остановку маршрута сотрудники Госавтоинспекции составляют административные материалы по совершенным правонарушениям. В результате рейда автоинспекторы выявили 91 нарушение ПДД водителями автобусов. В том числе в 17 случаях транспортные средства эксплуатировались с технически неисправностями. В 13 случаях водителями не использовались ближний свет фар во время движения. В 9 случаях водители нарушили правила перевозки пассажиров. Кроме того, сотрудники Госавтоинспекции составили 14 административных материалов в отношении должностных и 5 административных материалов в отношении юридических лиц по нарушению правил перевозки пассажиров, осуществлению технического контроля и медицинского осмотра водителей автобусов.

## В период снегопадов

### регулярно выезжают бригады путейцев

В период сильных снегопадов Красноярская железная дорога принимает меры по обеспечению безопасности. Работники службы пути Красноярской магистрали ведут очистку от снега и льда резинокордовых покрытий на проезжей части поездов. Для очистки отдаленных поездов регулярно выезжают бригады путейцев. На Красноярской магистрали созданы запасы средств против гололеда.

С целью обеспечить дополнительные меры по безопасности в период плохой погоды работники Красноярской дирекции инфраструктуры проводят рейды. Их поддерживают волонтеры — студенты Красноярского института железнодорожного транспорта. Добровольцы напоминают автолюбителям правила проезда через пути. Каждому они вручают специальные блокноты-памятки и сувениры — специально разработанный автоароматизатор в виде дорожного знака «Железнодорожный переезд без шлагбаума».

Отметим, что профилактическими мероприятиями охвачены все переезды, сегодня их на Красноярской магистрали более 300.

## Привлекли спецавтомобиль

### Он проехал по населенным пунктам

В Алтайском крае прошла акция «Безопасная железная дорога».

В ее рамках по населенным пунктам региона курсировал автомобиль, оборудованный аудио- и видеопаратурой, и транслировал профилактические ролики. Волонтеры, железнодорожники посещали школы и автохозяйства, проводили акции на железнодорожных переездах. Кроме того, на вокзалах работали общественные приемные, пассажирам рассказывали о правилах поведения на железной дороге и отвечали на вопросы о работе пригородного транспорта.

В один из дней спецавтомобиль побывал в Новоалтайске. В профилактическом мероприятии приняли участие заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги по Алтайскому территориальному управлению Евгений Вейде и начальник сектора авиационного и речного транспорта минстроятранса Алтайского края Константин Морозов.

## Вандалов — к ответу

### За них всерьез взялись на Горьковской железной дороге

Горьковские железнодорожники совместно с сотрудниками Управления на транспорте МВД России по Приволжскому федеральному округу провели профилактическую акцию под названием «Безопасный путь».

Основное внимание было акцентировано на выявлении и привлечении к ответственности лиц, совершающих транспортные правонарушения, в числе которых также участники неформального молодежного движения «защеперы», пресечение фактов хулиганства и вандализма, а также предупреждение детского транспортного травматизма.

За время проведения акции на вокзальных комплексах и в электропоездах транслировалась информация о правилах безопасного поведения несовершеннолетних, были проведены комиссионные обследования наиболее травмоопасных участков, а также распространена наглядная агитация.

## Будьте бдительны

### Профилактические рейды прошли на Дальневосточной железной дороге

Во Владивостоке и Хабаровске дальневосточные железнодорожники провели рейды по выявлению нарушителей правил дорожного движения на переездах, расположенных в городской черте и пригородах. В информационно-разъяснительных акциях приняли участие сотрудники ГИБДД и Дальневосточной транспортной прокуратуры. Аналогичные мероприятия прошли и во многих других населенных пунктах Дальнего Востока.

Участники мероприятия распространяли памятки, призывали водителей проявлять особую бдительность и строго соблюдать правила дорожного движения при пересечении железнодорожных путей.

Кроме того, в Хабаровске проведено комиссионное обследование переездов на соответствие техническим нормам безопасности. На всех объектах проверка подтвердила исправность автоматики и сигнализации.

Несмотря на предпринимаемые меры, в границах Дальневосточной железной дороги с начала 2017 года зафиксировано 13 ДТП при пересечении железнодорожных путей. Причиной всех происшествий послужило нарушение водителями правил дорожного движения.

По сообщениям наших корреспондентов

## Ценою жизни жизнь спасли людям

### Почему потерпел крушение Ан-2 в Приамурье?

ЭХО ТРАГЕДИИ

7 ноября в районе поселка Экимчан Амурской области разбился Ан-2, перевозивший продукты по маршруту Экимчан — поселок Удское Хабаровского края.

Благовещенская транспортная прокуратура подтвердила, что двигатель работал нестабильно, самолет совершил жесткую посадку, возник пожар. От ожогов погиб командир воздушного судна Сергей Кошевой, пилот Андрей

Карнаух от госпитализации отказался. СК возбудил уголовное дело по части 2 статьи 263 УК — «Нарушение правил безопасности движения транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека».

В качестве основных причин катастрофы следствие рассматривает техническую неисправность воздушного судна, нарушения в действиях экипажа и неблагоприятные погодные условия. Расследование уголовного дела продолжается.

Как сообщает Минтранс Приамурья, комиссией авиационных происшествий МАК (Межгосударственный авиационный комитет), транспортной прокуратуры и следственного комитета продолжается расследование причин крушения.

Со ссылкой на министра транспорта и строительства Приамурья Андрея Тягло, сообщается, что пилоты «могли воспользоваться небольшим участком свободной площадки для посадки», которая была бы возможность осуществ-

ить аварийную посадку, но заканчивалась жилым сектором.

«В последние секунды экипаж принял решение изменить угол посадочной траектории на 45 градусов, что дополнительно сократило скорость планирования и привело к неконтролируемому падению на свободное от населенного строения место. Таким образом, ценой своей жизни пилоты избежали падения на жилой дом и гибели жителей», — приводятся в сообщении слова Андрея Тягло.

Со ссылкой на председателя комиссии по расследованию катастрофы самолета Ан-2 в Амурской области, главного специалиста комиссии авиационных происшествий МАК Сергея Волнухина сообщается, что сейчас ведется расследование причин, приведших к падению самолета, на данный момент есть техническое подтверждение, что пилоты в той ситуации предприняли все усилия, чтобы избежать жертв среди населения.

Соб. инф.