

ДОРОЖНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Опыт, управление, технологии.



БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ БАРЕНЦЕВА РЕГИОНА

Шестнадцатого ноября в Мурманске состоялся Форум по безопасности дорожного движения стран Баренцева региона, организованный Ассоциацией «РАДОР» при поддержке правительства Мурманской области. Мероприятие прошло в рамках 6-й Международной Мурманской деловой недели. Председательствовала на форуме губернатор области Марина Ковтун.

В работе форума приняли участие представители дорожных и транспортных администраций Норвегии, Финляндии, Швеции, Министерства транспорта Российской Федерации, 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 лучше перенимать 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,

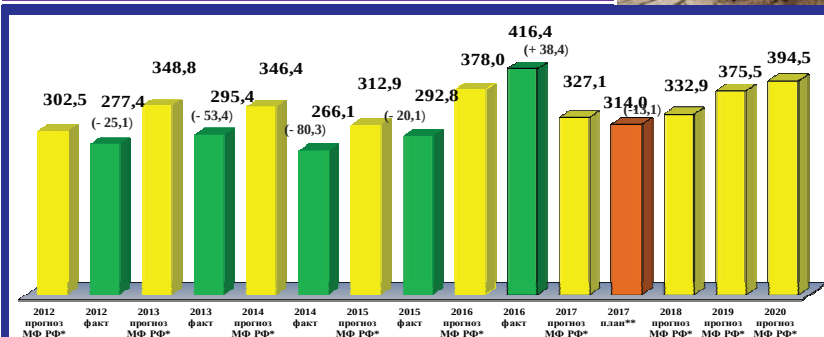
генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин отметил, что целью работы Совета Баренцева/Евроарктического региона является всестороннее содействие развитию регионов, входящих в его состав, в том числе через развитие инфраструктуры, увеличение товарооборота и объема перевозок автомобильным транспортом. В 2016–2017 годах под председательством Российской Федерации состоялись встречи министров транспорта и министров иностранных дел стран – участниц Баренцева региона, по результатам которых 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.

Повестка очередного заседания форума в г. Мурманск предусматривала обсуждение актуальных вопросов развития и совершенствования дорожной сети, нормативного правового регулирования в области



Объемы поступления акцизов на нефтепродукты в консолидированные бюджеты субъектов РФ в 2012 - 2020 годах, млрд. рублей

РАБОТА



* - по данным Минфина России в соответствии с проектом Федерального закона № 274618-7 «О федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов» (внесен Правительством РФ 29.09.2017);

** - по данным законов о бюджетах субъектов РФ.

безопасности дорожного движения, эффективности мер, предпринимаемых по сокращению аварийности на автомобильных дорогах, а также вопросов обеспечения сохранности автомобильных дорог и регулирования движения тяжеловесного автотранспорта. Об этом в своих выступлениях говорили начальник отдела дорожной деятельности Минтранса России Глухов А.П., заместитель начальника Управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства Яхнюк А.С., министр транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Соснин Д.А., директор Дорожной администрации Норвегии по региону Север Т. Наймак, руководители Центров экономического развития, транспорта и окружающей среды Лапландии и Северной Остроботнии (Финляндия) Я. Юлиампа и М. Рейна и другие участники.

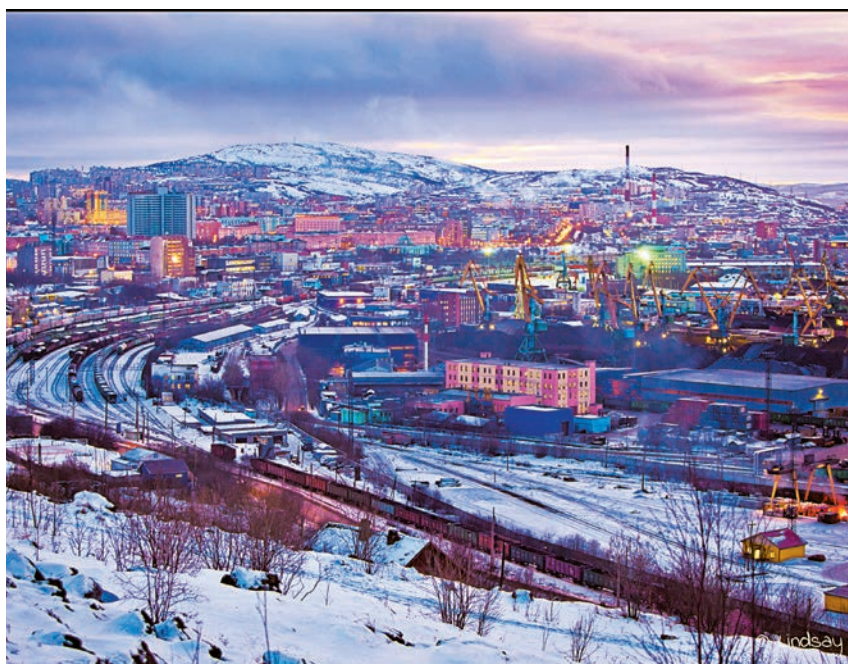
ФИНАНСЫ КАК СЛАГАЕМОЕ БЕЗОПАСНОСТИ

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 наполнения дорожных фондов: акцизы на горюче-смазочные материалы и транспортный налог.

В июне этого года Президент России Владимир Путин дал поручение правительству 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 бюджеты.

Сейчас в результате изменений Бюджетного кодекса 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. Тем не менее на сегодняш-



ний 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 рублей. Для региона это очень значимая цифра.

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 50% дорожной сети в указанных регионах должно находиться в нормативном состоянии.

Привести автомобильные дороги в нормативное состояние, защитить их от губительного воздействия сверхнормативных нагрузок, обеспечить сохранность дорог через развитие автоматизированной системы весогабаритного 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 рублей. При этом все дорожные фонды – федеральные, региональные, муниципальные насчитывают 1,3 трлн рублей. «Пока мы не изменим этой ситуации, говорить об эффективной сохранности дорог сложно. На региональной сети нагрузка до 6 тонн на 64% дорог, 31% выдержат до 10 тонн и 5% – до 11,5 тонн. Необходимо

Форум по безопасности дорожного движения работает в рамках Совета Баренцева/Евроарктического региона, который в 2018 году отметит свое 25-летие. 11 января 1993 года в Киркенесе (Норвегия) министры иностранных дел России, Норвегии, Дании, Финляндии, Исландии, Швеции подписали декларацию о сотрудничестве на севере Европы – в Баренцевом/Евроарктическом регионе (БЕАР).

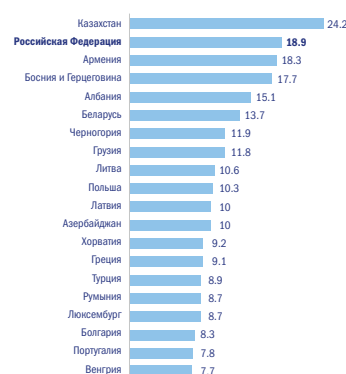


СТАТИСТИКА

НА 100 000 ЧЕЛОВЕК ПРИХОДИТСЯ 19 СМЕРТЕЙ, ЧТО ЯВЛЯЕТСЯ ВТОРЫМ ПО ВЕЛИЧИНЕ ПОКАЗАТЕЛЕМ СРЕДИ СТРАН ЕС

Смертность в ДТП (2013)

Примерный коэффициент смертности в ДТП (на 100 000 человек)



*Источник: OECD

СМЕРТНОСТЬ В ДТП В РОССИИ — ОДНА ИЗ САМЫХ ВЫСОКИХ ПО СРАВНЕНИЮ СО СТРАНАМИ ЕС

18.9

Смертей / 100 тыс. населения
50 млн зарегистрированных ТС

Страна	Процент смертности в ДТП/100 тыс. чел.	% по ср. с Россией	Зарегистрированные ТС
	2.9	7x	35 млн
	3.7	5x	32 млн
	4.3	4x	52 млн

2.2 – 2.6% ПРИМЕРНАЯ ПОТЕРЯ ВВП

продолжать тесное сотрудничество с ГИБДД, Ространснадзором, развивать систему автоматического весогабаритного контроля. Нормативные документы все приняты», – подчеркнул Игорь Старыгин.

ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРЫ

По оценкам Организации экономического сотрудничества и развития (сокр. ОЭСР, английское название Organisation for Economic

Co-operation and Development, OECD), смертность от ДТП в Российской Федерации является одной из самых высоких среди стран ЕС. Примерный коэффициент смертности 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 ситуация в Болгарии,



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

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, способных повысить безопасность на наших дорогах.

Опыт скандинавских коллег, амбициозность целей программы «Версия ноль», а также принципы проектного управления учтены при разработке соответствующих программ Федерального дорожного агентства, декларирующих «0 смертей» на федеральной сети автомобильных дорог к 2030 году и «0 аварийно опасных участков» к 2020 году, – такие целевые показатели озвучил в своем выступлении заместитель начальника управления строительства и эксплуатации Росавтодора Александр Яхнюк.

По его мнению, решение вопросов повышения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах федерального значения обеспечивается за счет инфраструктурных изменений, а также повышения информи-

рованности населения о 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 комфортного 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 фотовидефиксации всех правонарушений даст возможность осуществлять подробный анализ причин правонарушений, выработать конкретные решения для снижения уровня аварийности на опасных участках трассы, сформировать законопослушное поведение всех участников дорожного движения на основе понимания неотвратимости наказания.

«Финский опыт авторитетно свидетельствует, – сказал в своем выступлении, посвященном вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в зоне производства дорожных работ, директор Центра экономического развития, транспорта и окружающей среды Лапландии Яакко Юлиампа, – что только систематическая работа по специальной подготовке рабочих кадров к работе в зоне производства работ позволяет избежать трагических ситуаций на дороге. Так, в Финляндии существует практика 2-уровневых 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».

Знаковым стало выступление руководителя национального отдела БДД Транспортной администрации Швеции С. 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 совершается по вине водителей, а 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 делегаты говорили и о необходимости профилактики нарушений правил дорожного движения, важности личного примера родителей, которые должны не только учить своих детей нормам безопасного поведения на дорогах, но и демонстрировать им безукоризненное следование дорожным правилам. К ним в первую очередь относится соблюдение скоростного режима и неукоснительное использование ремня безопасности.

По словам директора Дорожной администрации Норвегии по региону Север Турбьерна Наймака, в числе значимых факторов безопасности – ставка на общение и необходимость действовать личным примером. Он также добавил, что современные методы повышения безопасности на дорогах определяются современными автомобилями, оснащенными всеми

ОБУСТРОЙСТВО СУЩЕСТВУЮЩИХ ПЛОЩАДОК ОТДЫХА



1 816 площадок отдыха на федеральных дорогах



до 2020 года обустройство существующих площадок



финансирование за счет средств текущего содержания

Основные элементы:



- столы и скамейки для отдыха и приема пищи;
- парковки для транспортных средств;
- туалеты;
- мусоросборники;
- переходно-скоростные полосы;
- освещение (при наличии возможности использования существующих электрических сетей);
- информационный щит.



необходимыми средствами безопасности и комфорта и интеллектуальными транспортными системами.

В то же время существуют малозатратные, но эффективные мероприятия по сокращению аварийности в местах концентрации ДТП. О некоторых из них говорила Ирина Ерохина, член рабочей группы по безопасности дорожного движения Ассоциации «РАДОР». К таким мерам относятся: различные варианты установки светоотражающих конструкций, создание барьерных ограждений, предупреждающих знаков, нанесение специальной дорожной разметки, использование искусственных неровностей и шумовых полос, а также иные меры. Малобюджетные мероприятия важны, так как позволяют охватить максимальное число мест концентрации ДТП.

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



зового каркаса) для таких автотранспортных средств. Соответствующие исследования сейчас проводит, например, Транспортная администрация Швеции. Российская же реальность, особенно в субъектах Российской 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 и в преддверии форума его организаторы провели конкурс детского рисунка «Наши дороги жизни», победители которого были определены голосованием участников заседания. Награждение победителей состоялось во второй день работы форума, 17 ноября 2017 года, в рам-

ках уже ставшей традиционной акции Ассоциации «РАДОР» за безопасность детей на дорогах «Засветись!». Очередная такая акция с участием представителей правительства Мурманской области и УГИБДД России по Мурманской области прошла в школах Мурманска.

По данным ГИБДД, до 50% ДТП с участием пешеходов происходят в темное время суток, при этом тяжесть их последствий в 3 раза больше аналогичного показателя для светлого времени суток. Исследования сотрудников Научно-исследовательского центра ГИБДД России показали, что применение пешеходами светотражающих элементов на одежде более чем в 6,5 раза снижает риск наезда на них транспортного средства – водитель замечает пешехода со значительно большего расстояния: со 150 метров вместо 30, а при движении

с дальним светом водитель видит пешехода уже на расстоянии 400 метров.

В 2014 году постановлением Правительства РФ внесены изменения в Правила дорожного движения (п. 4.1.), предусматривающие обязательное использование пешеходами предметов со световозвращающими элементами и обеспечение видимости этих предметов водителями транспортных средств при переходе автомобильной дороги вне населенных пунктов и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости.

Принимая во внимание необходимость формирования ответственного мировоззрения граждан в части безопасности дорожного движения с раннего возраста, Ассоциация «РАДОР» с 2013 года проводит подобные акции в различных субъектах Российской Федерации.

Цель акции – наглядно продемонстрировать детям, их родителям, педагогам высокую эффективность и доступность применения в темное время суток или в условиях недостаточной видимости таких малозатратных мер, как световозвращатели, позволяющихкратно снизить смертность и тяжесть последствий ДТП.

В рамках акции «Засветись!» в Мурманске учащимся разных возрастных групп продемонстрировали социально ориентированные видеоролики, а также передали руководству учебных заведений для распространения среди учеников световозвращатели и жилеты различных видов (так, в Норвегии законодательно закреплено требование их использования участниками дорожного движения при покидании автомобиля в случае непредвиденной остановки на дороге). Предполагается, что такие жилеты смогут быть использованы руководством школ при организации выездных мероприятий для учащихся. Акция прошла при активном участии представителей дорожных и транспортных администраций стран Баренцева региона, предоставивших в распоряжение организаторов различные образцы применяемых световозвращателей.



Григорий Ильин