

АПРЕЛЬСКИЕ ТЕЗИСЫ

ПРОГРЕССИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ РЕМОНТА И СОДЕРЖАНИЯ АВТОДОРОГ И ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ОБСУДИЛИ НА 17-Й МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ АССОЦИАЦИИ «РАДОР» В ГОРОДЕ ОМСКЕ



7–8 апреля в Омске прошла ежегодная 17-я межрегиональная конференция Ассоциации «РАДОР» «Прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог» – первая масштабная очная встреча специалистов отрасли за год с начала ограничений, связанных с пандемией. В рамках конференции также прошел Форум по безопасности дорожного движения. Мероприятия проводились при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального дорожного агентства, правительства Омской области, министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области.

Присутствовать на конференции лично в соответствии с санитарными требованиями Роспотребнадзора смогли только 200 человек – в Омск прибыли представители территориальных органов управления автомобильными дорогами из 22 субъектов РФ, а также представители подрядных, проектных, научных и образовательных организаций в области дорожного хозяйства,

производители техники, оборудования и материалов, СМИ. Для остальных участников была организована онлайн-трансляция.

Конференцию открыли **генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин** и **заместитель председателя правительства Омской области, министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области Антон Заев.**

Выступая с докладом об основных итогах развития дорожного хозяйства в субъектах РФ в 2020 году и задачах на 2021–2030 годы, **Игорь Старыгин** отметил, что за последние годы состояние автодорог регионального и межмуниципального значения заметно улучшилось. Так, по итогам 2020 года доля региональных дорог, отвечающих нормативным требованиям, составила 45,8%. «И этому способствует реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги» и входящих в ее состав федеральных проектов», – подчеркнул он.

Одной из приоритетных задач в сфере дорожного хозяйства на сегодняшний день Игорь Старыгин назвал реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт мостов и путепроводов, находящихся в предаварийном или аварийном состоянии. По последним данным, на дорогах регионального и межмуниципального значения в предаварийном состоянии находится 3250 капитальных искусственных сооружений общей протяженностью более 117 тысяч пог. м, то есть 10,3% от их общего количества, а в аварийном – 1095 сооружений протяженностью свыше 34,6 тысяч пог. м, что составляет 3,5% от их числа. При этом формами федерального статистического наблюдения не предусмотрено предоставление сведений о деревянных мостах, а следовательно, в официальной статистике не отображаются ни их состояние, ни результаты работ по их ремонту и реконструкции. Между тем количество деревянных мостов на автомобильных дорогах регионального значения составляет 3866 штук, или почти 11% от общего количества мостовых сооружений, причем

в ряде регионов, таких как Хабаровский край, Архангельская область, Забайкальский край, Республика Саха (Якутия), этот показатель превышает 50 процентов.

используемым для строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта автомобильных дорог.

Игорь Старыгин напомнил, что это предложение уже было озвучено

контракта по независящим от сторон обстоятельствам без изменения его условий невозможно.

В своем выступлении Игорь Старыгин озвучил информацию и по вопросам обеспечения сохранности автодорог путем совершенствования системы весогабаритного контроля транспортных средств. Он подчеркнул, что к концу 2024 года в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» на региональной дорожной сети 75 субъектов РФ должно быть развернуто 366 автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК). При этом многие регионы принимают на себя повышенные обязательства и планируют в те же сроки увеличить количество АПВГК до 549 в 78 субъектах РФ. Более того, некоторые из них уже выполнили поставленные задачи: это Тульская, Костромская, Вологодская, Волгоградская, Рязанская, Тамбовская, Калининградская области, Пермский край и Чеченская Республика.

Игорь Старыгин напомнил также о нормативных документах в части регулирования движения тяжеловесных транспортных средств, которые вступили в силу с начала текущего года. Он добавил, что решить существующие проблемы в данной сфере поможет только комплексная работа по весогабаритному контролю, включая расширение сети автоматических пунктов ВГК и осуществление полномочий по контролю транспортных средств на передвижных и стационарных пунктах ВГК соответствующим уполномоченным контрольно-надзорным органом.

Заместитель председателя правительства Омской области, министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области Антон Заев рассказал участникам конференции об основных направлениях развития дорожно-транспортной инфраструктуры Омской области. Он отметил успешную работу области по ремонту и капитальному ремонту автодорог регионального и межмуниципального значения: в прошлом году были досрочно завершены не только работы, запланированные на 2020 год, но и частично – на 2021-й.



Игорь Старыгин отметил, что требующим проработки вопросом в сфере приведения в нормативное состояние региональных мостов и путепроводов является оптимизация стоимости строительства, реконструкции и капитального ремонта дорожных сооружений на автомобильных дорогах с низкой интенсивностью движения. В этих целях предлагается предоставить заказчикам возможность выбирать расчетные нагрузки для искусственных сооружений в зависимости от функциональной классификации автомобильных дорог.

В своем выступлении Игорь Старыгин также коснулся рисков реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», одним из которых является рост цен на дорожно-строительные материалы и технику. Особую озабоченность, по его словам, вызывает динамика роста цен на битум, которые только за период с сентября 2020 года по январь 2021 года повысились на 26,3%, а также рост цен на металлоконструкции. В целях недопущения повышения стоимости материалов и достижения целевых показателей национального проекта «Безопасные качественные дороги» предлагается внедрить при реализации государственных и муниципальных заказов механизмы регулирования предельного уровня цен (рентабельности) по основным материалам,

в конце прошлого года по итогам работы круглого стола по вопросам дорожного хозяйства, проведенного Ассоциацией «РАДОР» в рамках Съезда Союза транспортников России и деловой программы «Транспортной недели – 2020».

Результатом этой работы стали подготовленные Минтрансом России предложения о необходимости осуществления детального анализа сложившейся ситуации и подготовки предложений по предотвращению необоснованного роста цен на битум на внутреннем рынке. В настоящее время Минстроем России подготовлен и находится на этапе межведомственного согласования законопроект, предусматривающий внесение изменений в законодательство Российской Федерации о контрактной системе, а именно – установление новых оснований для изменения существенных условий цены контракта, что позволит заказчику менять цену контрактов, заключенных на срок не менее одного года, без необходимости заключать новый контракт. К таким основаниям могут быть отнесены случаи, когда в период исполнения контракта произошло существенное изменение стоимости одной и более позиций ценообразующих строительных ресурсов, которое привело к изменению общей стоимости выполнения работ более чем на 5%, и исполнение данного

Это стало возможным за счет выстраивания нового подхода к реализации дорожных программ, направленных на улучшение состояния существующей дорожной сети. Работа в таком режиме продолжается: на сегодняшний день заключено уже 76,9% контрактов на ремонт и капитальный ремонт региональных дорог в 2022 году. За последние три года в Омской области построено более 210 км автодорог и 5 мостовых переходов общей протяженностью 259,6 пог. м, отремонтировано почти 900 км автодорог, 47 сельских населенных пунктов соединено дорогами с твердым покрытием.

Антон Заев сообщил, что в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» и в целях применения современных строительных материалов, соответствующих новым государственным стандартам, заказчиком дорожных работ в регионе КУ «Управление дорожного хозяйства Омской области» полностью укомплектована современным испытательным оборудованием лаборатория. А для обеспечения безопасности дорожного движения и оперативного взаимодействия с

портных средств. Опережающими темпами идет установка автоматических пунктов весогабаритного контроля – по итогам 2021 года в области будет работать 21 АПВГК. При этом Омская область является единственным в Сибирском федеральном округе пилотным регионом, который использует для реализации данных мероприятий механизм финансовой ренты с поэтапным финансированием. Подробнее об этом участникам конференции доложил в рамках Форума по безопасности дорожного движения заместитель директора КУ «Управление дорожного хозяйства Омской области» Андрей Хафизов.

Антон Заев сообщил, что в связи с тем, что 42% протяженности автодорог регионального и межмуниципального значения Омской области являются грунтовыми, в целях снижения затрат на ремонтно-строительные работы правительством региона принято решение о разработке стандарта организации по применению на автомобильных дорогах с интенсивностью движения до 400 автомобилей в сутки конструкций дорожной одежды низшего типа. Исследование

затраты на ремонт и строительство дорог с малой интенсивностью движения в 2 раза.

Игорь Старыгин отметил успехи Омской области в развитии дорожного хозяйства, объяснив тем самым выбор данного региона в качестве площадки для проведения конференции. Он сообщил, что по результатам прошлого года в рейтинге регионов в части дорожной деятельности Омская область вошла в 15 лучших среди субъектов РФ. В частности, в этом регионе доля государственных контрактов на осуществление дорожной деятельности, предусматривающих использование новых технологий, составляет 100% при плановом показателе 20% и среднем по стране 56%.

В продолжение работы конференции участников мероприятий в Омске в режиме видеосвязи из Москвы приветствовал директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Андрей Шилов. Он, в частности, отметил, что во исполнение июльского Указа Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 Минтрансом России скорректированы и протоколом президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 1 февраля 2021 г. № 1 утвержден паспорт нацпроекта «Безопасные качественные дороги», а также паспорта федеральных проектов в его составе. Финансовое обеспечение национального проекта в 2021–2024 годах определено паспортом проекта в размере 2617,8 млрд рублей, при этом федеральная поддержка составляет 1 116,6 млрд рублей.

Андрей Шилов рассказал о новых задачах по реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» на период до 2030 года: скорректированный паспорт нацпроекта уже включает 6 федеральных проектов, в том числе такие новые проекты, как «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети».

Изменения претерпела и география национального проекта.



организациями, выполняющими работы по содержанию региональных автодорог, совместно с ГИБДД УМВД России по Омской области и ГУ МЧС России по Омской области организована работа диспетчерской службы в круглосуточном режиме.

Также было отмечено, что в области ведется работа по организации весогабаритного контроля транс-

и обоснование применения таких конструкций производил Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет. В прошлом году в трех дорожно-климатических зонах были построены экспериментальные участки с использованием предложенных дорожных одежд. Ожидается, что внедрение разработанного стандарта позволит снизить

С 2021 года участие в реализации принимают 84 субъекта и 105 агломераций. В состав городских агломераций, получающих федеральную поддержку, включили Санкт-Петербургскую городскую агломерацию для приведения в нормативное состояние до 85% дорог.

Кроме этого, директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России проинформировал, что с 2025 года предлагается сосредоточить усилия дорожников на приведении в нормативное состояние наиболее важных региональных дорог, которые войдут в разрабатываемую нами опорную сеть Российской Федерации (почти 170 тыс. км из 500 тыс. км) с целью их приведения к 2030 году до 85% норматива, по аналогии с федеральными трассами, что позволит достичь показателя по общему состоянию региональной сети в нормативном состоянии до 60%. «Для этого мы себе поставили задачу в части совершенствования нормативной правовой базы. Так, несмотря на начало реализации мероприятий по «Опорной сети» с 2025 года, уже сейчас готовятся предложения по внесению соответствующих изменений в бюджетное и «дорожное» законодательство», – подчеркнул он.

Комментируя программу восстановления искусственных сооружений,

находящихся в аварийном и предаварийном состоянии, Андрей Шилов подчеркнул важность обратной связи с регионами в части определения приоритетных объектов, нуждающихся в безотлагательном проведении ремонтных работ.

В развитие вопросов, обозначенных директором Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России, в онлайн-режиме с информацией о ходе реализации федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» выступил **заместитель начальника Управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Денис Кирюхин**. Он сообщил, что в рамках данного проекта в 2021 году на приведение в нормативное состояние автодорог регионального и межмуниципального значения из федерального бюджета выделено 101,8 млрд рублей, а с учетом финансирования дорожного хозяйства регионов в рамках других программ общая сумма федеральной поддержки составит 216,2 млрд рублей.

В числе ключевых задач на 2021–2023 годы Денис Кирюхин назвал разработку трехлетних детализированных программ дорожных работ и своевременную контрактацию, контроль качества работ,

мониторинг исполнения гарантийных обязательств, диагностику дорожной сети, а также формирование программ по мостам и путепроводам.

Начальник управления инноваций и НИОКР ОЦК ФАУ «РОСДОРНИИ» Елена Кашевская представила участникам конференции актуальный инструмент внедрения современных технологий на автодорогах России – Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технических решений повторного применения, утвержденный в декабре 2019 года, и вносимые в него изменения. Она отметила, что к 2024 году до 40% объектов национального проекта «Безопасные качественные дороги» должны предусматривать использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр. Елена Кашевская подчеркнула важность достижения этого показателя, поскольку эффективность реализации нацпроекта во многом зависит от применения новых технологий при производстве дорожных работ с целью экономии ресурсов, повышения экологичности и долговечности, оптимизации времени выполнения работ.

Участники конференции не обошли вниманием и такой важный и непростой вопрос, как ценообразование в дорожном хозяйстве. С докладом на эту тему



выступил **руководитель ФКУ «Центрдорразвития» Олег Ширлин**. Он отметил, что значительные сложности в данной сфере возникают, в частности, в связи с несоответствием единичных ценообразующих расценок в федеральных и территориальных документах, а также со значительным отклонением индексов изменения сметной стоимости. По словам Олега Ширлина, в условиях современной экономики для реше-

Виктор Ушаков также отметил ряд мероприятий, которые показали свою эффективность в целях повышения сроков службы дорожных одежд: это, в частности, армирование геосинтетическими материалами, позволяющее повысить трещиностойкость дорожных покрытий и снизить процесс колееобразования; укрепление грунтов минеральными и комплексными вяжущими; использование цементобетонных покрытий



ния существующих проблем в ценообразовании необходимо переходить от определения стоимости процессов работ к определению стоимости конечного результата.

Научную точку зрения на способы повышения сроков службы дорожных одежд и покрытий отразили представители Московского и Омского автодорожных университетов. **Заведующий кафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» МАДИ, президент Ассоциации бетонных дорог Виктор Ушаков** рассказал, что за последние годы специалистами МАДИ разработан ряд нормативных документов по применению типовых конструкций дорожных одежд, в том числе для региональных автодорог. На сегодняшний день альбом типовых конструкций, в котором учтены местные дорожно-климатические условия и местные строительные материалы, подготовлен для Республики Башкортостан. В ближайшее время планируется разработка такого документа для республик Удмуртия, Коми, Дагестан.

для повышения прочности и несущей способности дорожных одежд, снижения затрат на содержание автодорог и негативного воздействия на окружающую среду.

Еще один представитель научного сообщества – **ректор ФГБОУ ВО «Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет» Александр Жигadlo** – выступил с докладом о роли СибАДИ в обеспечении реализации национального проекта «Безопасные качественные автомобильные дороги». Университет ведет подготовку специалистов строительной и дорожной отрасли уже 90 лет и на данный момент обучает одновременно более 6 тысяч студентов, причем делает это во взаимодействии с работодателями. Кроме того, учреждение занимается повышением квалификации кадров, и за 2019–2020 годы возможностью обучения по 10 программам дополнительного профессионального образования смогли воспользоваться 692 специалиста из 26 субъектов РФ. В прошлом году СибАДИ получил статус федеральной инновационной площадки.



Владимир Афонский

СибАДИ участвует в реализации региональной комплексной программы «Безопасные качественные дороги Омской агломерации»: специалисты вуза осуществляют строительный, операционный, приемочный контроль дорожных работ, разрабатывают технологические карты по использованию новых технологий, разрабатывают и ведут исполнительную документацию, подбирают составы традиционных и новых материалов, проводят диагностику улично-дорожной сети, конструируют и рассчитывают дорожные одежды, разрабатывают типовые альбомы дорожных конструкций, осуществляют мониторинг удовлетворенности граждан состоянием дорог. Для выполнения этих работ университет располагает Научно-образовательным центром проектирования, строительства и технического надзора автомобильных дорог; Научно-исследовательскими лабораториями «Изучение техногенных строительных материалов», «Безопасность дорожного движения», «Цифровые системы безопасности дорожного движения» и «Мосты»; Центром мониторинга безопасности и качества автомобильных дорог омской агломерации и другими подразделениями (*подробнее об этом читайте на стр 28*).

Представитель СибАДИ, профессор кафедры проектирования дорог СибАДИ Виктор Сиротюк рассказал участникам конференции об особенностях проектирования дорожных одежд на автомобильных дорогах с низкой интенсивностью движения на примере Омской области, в частности о результатах применения грунтощелбня для укрепления верхнего слоя земляного полотна.

Региональным опытом управления дорожным хозяйством, внедрения новых технологий и материалов на объектах реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог и дорожных сооружений поделились **заместитель начальника ФКУ «Сибуправтдор» Евгений Стипурин, министр дорожного хозяйства Калужской области Михаил Голубев, первый заместитель министра по дорожному хозяйству, транспорту и связи Республики Карелия Дмитрий Кондрашин, директор ОГБУ «Костромаавтдор» Александр Шведов.** Опыту использования на дорогах региона местных строительных материалов было посвящено выступление **первого заместителя директора, главного инженера КУ «Управление дорожного хозяйства Омской области» Александра Зверева.**

Представители субъектов РФ рассказали также об управлении содержанием автомобильных дорог, в том числе в зимний период и в сложных погодных условиях: с докладами на эту тему выступили **начальник Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области Андрей Накрошаев, (Костромская область), и. о. начальника Территориального управления автомобильных дорог Новосибирской области Константин Громенко, заместитель начальника отдела технадзора и эксплуатации автодорог Управления дорожного хозяйства и транспорта Белгородской области Дмитрий Корниенко.**

Ряд докладов был посвящен отдельным технологиям и материалам, используемым при производстве дорожных работ. Так, **представитель ФКУ «Росдортехнология» Станислав Лазун** сообщил о программе проведения межлабораторных сравнительных испытаний битумных вяжущих материалов, а о производстве таких материалов на Омском нефтеперерабатывающем заводе рассказал представитель ООО «Газпромнефть – Битумные материалы». Представители других производственных компаний выступили с информацией об устройстве защитных слоев дорож-



ных одежд из литых эмульсионно-минеральных смесей, об использовании асфальтобетонной крошки и старого асфальта на современных асфальтобетонных заводах.

Особое место в работе конференции было посвящено теме безопасности дорожного движения. В рамках второго дня работы конференции состоялся Форум по безопасности дорожного движения, который прошел на базе Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета.

В работе форума принял участие **заместитель председателя Комитета по транспорту и строительству Государственной думы ФС РФ, федеральный координатор партийного проекта**

«Единой России» «Безопасные дороги» Владимир Афонский. Он проинформировал участников конференции, что в начале 2021 года на официальном интернет-портале правовой информации было опубликовано распоряжение Правительства РФ, определяющее план законопроектной деятельности кабинета министров на 2021 год. В перечень включено более 150 законопроектов, которые планируется разработать и направить на утверждение в Госдуму в 2021–2022 годах. В их число входит ряд документов, связанных с работой транспортного комплекса, обеспечением безопасности и совершенствованием нормативно-правовой базы дорожного хозяйства.



В частности, разрабатываются механизмы обеспечения заинтересованности инвесторов в строительстве автодорог и объектов дорожной инфраструктуры. Кроме того, идет работа над законопроектами о совершенствовании правоотношений, возникающих между владельцами автомобильных дорог и владельцами инженерных сооружений; о совершенствовании норм, регламентирующих размещение объектов дорожного сервиса вдоль автодорог.

Один из новейших документов, отметил Владимир Афонский, внесен в Госдуму РФ Минтрансом России в марте 2021 года – это законопроект о системе контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов. В данном документе идет речь о создании системы, в которой будет собрана информация о всех без исключения дорогах страны. При этом достоверность данных будет обеспечена наличием штрафных санкций для владельцев автодорог за недостоверные и несвоевременно предоставленные сведения.

Владимир Афонский особо подчеркнул, что все предложения по совершенствованию дорожной деятельности, которые были высказаны в ходе конференции, будут досконально изучены депутатским корпусом. «...Так как от законодателей сегодня ждут принятия важных законов и решения конкретных проблем дорожной отрасли», – заключил он.

В работе форума в режиме видеосвязи принял участие **заместитель начальника отдела надзора в сфере дорожной деятельности ГУОБДД Халит Алимханов**. Он осветил ход реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения». В частности, Халит Алимханов отметил, что с начала реализации проекта в России отмечается снижение основных показателей аварийности: по итогам 2020 года количество ДТП уменьшилось на 11,7%, число погибших снизилось на 5%, раненых – на 13,2%. В рамках проекта по линии МВД проводится ряд мероприятий: социальная кампания «Внимание на дорогу!», семинары для педагогических работников и сотрудников

Госавтоинспекции, тренинги на базе перинатальных центров и родильных домов. В целях реализации мероприятий проекта совершенствуется техническая база ведомства: так, в 2021 году ожидается поставка приборов контроля эксплуатационного состояния автодорог, приборов для проверки состояния транспортных средств.

С докладом о ходе реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в Омской области выступил **заместитель начальника Управления ГИБДД Управления МВД России по Омской области Евгений Щербинин**. Он сообщил, что основное внимание ведомства направлено на проведение информационно-пропагандистских мероприятий с целью обеспечить соблюдение участниками дорожного движения существующих норм и правил, а также на улучшение материально-технического обеспечения сотрудников полиции.

Актуальные вопросы реализации государственной политики в сфере организации дорожного движения и транспортного планирования были обозначены в докладе **заместителя директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Владимира Луговенко**. Он, в частности, отметил, что для эффективного исполнения задач национального проекта «Безопасные качественные дороги» субъектам РФ необходимо реализовывать комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков; внедрению интеллектуальных транспортных систем; снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения; мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности. Для этих целей должны быть разработаны в соответствии с утвержденными методическими рекоменда-

циями программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом и комплексные схемы организации дорожного движения городской агломерации. И в этом плане важнейшими нормативно-правовыми документами являются Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29 декабря 2017 № 443-ФЗ, ведомственные акты Минтранса России «Об утверждении перечня профессий и должностей, связанных с организацией дорожного движения, и квалификационных требований к ним» и «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».

С детальным разбором применения Приказа Минтранса России от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения», вступившего в силу с 01 января 2021 года, выступил **член президиума Координационного совета по организации дорожного движения Евгений Литвин**.

Еще одно видеовключение состоялось из Финляндии – **дипломированный инженер Центра экономического развития, транспорта и окружающей среды Юго-Восточной Финляндии Паули Хайми** поделился опытом реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения в этой стране. Надо отметить, что Финляндия входит в число лидеров в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения. В 2019 году на улицах Хельсинки не погиб ни один пешеход, а по итогам 2020 года общее количество погибших в ДТП в стране составило 200 человек. При этом основной причиной ДТП в Финляндии является человеческий фактор: нарушение скоростного режима, вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, отвлечение внимания водителя вследствие разговоров по мобильному телефону.

Интересным финским решением в деле борьбы за безопасность

на дорогах представляется привязанность размера штрафа за превышение скоростного лимита к размеру годового дохода нарушителя. Так, известный финский хоккеист Расмус Ристолайнен за превышение скорости движения в городе Турку на улице с ограничением 40 км/ч (ехал со скоростью 81 км/ч) был вынужден заплатить штраф в размере 120 680 евро (или почти 10 млн рублей). Не меньшим штрафом за превышение скорости на 25 км/ч отметился и финский хоккеист русского происхождения, выступающий за команду НХЛ «Флорида Пантерз» и за сборную Финляндии, Александр Барков.

Тем не менее, отметил финский коллега, несмотря на то, что количество ДТП со смертельным исходом сокращается в течение последних десятилетий, задача программы «Видение 0» (ноль смертей на дорогах) в странах ЕС пока не решена, рамки реализации программы расширены до горизонта 2050 года: работа в данном направлении крайне сложная, многофакторная, долгосрочная и требует значительного финансирования. В целях содействия решению этой задачи в Финляндии специально создана независимая некоммерческая организация, финансируемая страховыми компаниями, которая занимается анализом ДТП, проводит активную социальную пропаганду через СМИ, осуществляет издательскую и просветительскую деятельность. С работой этой организации можно ознакомиться на сайте www.liikenneturva.fi, где представлены материалы и на русском языке.

Паули Хайми сделал особый акцент на важности применения подхода соотнесения ущерба, наносимого обществу вследствие ДТП (потеря жизни гражданина, расходы на лечение и реабилитацию пострадавших, потеря качества их жизни, ремонт транспортного средства, административные расходы), и затрат на реализацию мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. По оценкам финских экспертов, 250 смертей на дорогах в год приводят к потерям для общества в сумме 600 млн евро! Вывод: если на

дороге определенной протяженности регулярно происходят аварии, затраты на мероприятия по БДД необходимо планировать в соответствии с потерями от ДТП.

Одним из наиболее эффективных и экономически выгодных технических средств обеспечения безопасности дорожного движения Паули Хайми назвал вибрирующую разметку, применение которой, по данным международных исследований, снижает риск лобовых столкновений и съездов с проезжей части на 5–20%. Широкое распространение также получила практика строительства дорог по схеме 2+1.

Вопросы повышения безопасности дорожного движения обсуждались



на форуме в тесной связи с вопросами внедрения интеллектуальных транспортных систем, применения технических средств организации дорожного движения, особенностей устройства и эффективности применения на автодорогах шумовых полос, барьерных ограждений, современных систем освещения – с соответствующими докладами выступили представители дорожного бизнес-сообщества.

В ходе работы конференции состоялся телемост с участниками IX межотраслевой конференции «PRO Битум и ПБВ», проходившей в эти же дни в Санкт-Петербурге. Участникам обеих конференций была предоставлена уникальная возможность в режиме открытого диалога обсудить актуальные вопро-

сы формирования рынка качественных битумных продуктов и их значимости для дорожного хозяйства.

В завершение программы работы 17-й межрегиональной конференции Ассоциации «РАДОР» «Прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог» и Форума по безопасности дорожного движения для всех желающих были организованы экскурсии по Сибирскому государственному автомобильно-дорожному университету и Федеральному учебному центру по повышению квалификации по безопасности дорожного движения.

Первая за год с начала ограничений, связанных с пандемией, очная встреча специалистов на площадке

Ассоциации «РАДОР» прошла с традиционным успехом. Новый, технически непростой формат проведения таких масштабных мероприятий с одновременным очным и онлайн-участием всех заинтересованных отраслевых представителей из разных регионов страны с разными часовыми поясами был с успехом осуществлен организаторами конференции – все запланированные мероприятия прошли на высоком профессиональном уровне, что позволило решить поставленные задачи по обмену опытом и актуальной информацией между представителями всех сфер деятельности в дорожном хозяйстве.

*Статья подготовлена
пресс-службой Ассоциации «РАДОР»*