

Review Дороги России

Лекарство от аварий

Количество ДТП на федеральных автодорогах снижается, но остается по-прежнему на высоком уровне. Самыми распространенными авариями являются встречные и попутные столкновения транспортных средств, наезды на пешеходов и стоящие автомобили, съезды с дорог и опрокидывания. Для снижения числа происшествий Росавтодор и госкомпания «Автодор» устанавливают дополнительное освещение, разделительные барьеры и надземные пешеходные переходы.

— тенденция —

Почему аварий так много?

По данным Госавтоинспекции, на дорогах федерального значения за девять месяцев 2020 года произошло более 13,4 тыс. ДТП, что на 13,3% меньше, чем в прошлом году, 3,1 тыс. человек погибли (-9,6%), 19,3 тыс. человек ранены (-17,6%). В общей сложности с 2012 года число погибших на федеральной сети снизилось более чем на треть, несмотря на общий прирост автотранспорта и трафика. Таких результатов удалось достигнуть во многом благодаря переходу с 2014 года на полное финансирование ремонта и содержание дорожной сети, пояснил в Росавтодоре: сейчас в нормативном состоянии находится 85% федеральных дорог.

Между тем именно на федеральную сеть приходится 12% всех дорожных аварий по стране и 25% всех погибших. Причина тому — ряд застарелых проблем, свойственных скоростным трассам.

Основной вид ДТП (59%) — это столкновения. 24% аварий такого типа связаны с выездом на встречную полосу, где машины сталкиваются лоб в лоб — это очень опасный и смертельный вид ДТП, как правило, с погибшими и пострадавшими. «Необдуманные обгоны на двухполосных участках автомобильных дорог не приводят к какому-либо выигрышу во времени, но имеют крайне серьезные и трагические последствия», — рассказывают в Росавтодоре. 24 октября на трассе «Сибирь» в районе поселка Болотное (Новосибирская область) рейсовый автобус с 14 пассажирами столкнулся с легковой машиной на встречной полосе, есть погибшие. Наибольшая доля встречных столкновений, по данным ГИБДД, фиксируется на трассах «Иртыш», «Каспий» и Нижний Новгород—Армавир.

На федеральной сети также регулярно происходят съезды с дороги, опрокидывания, наезды на пешеходов, препятствие и стоящий транспорт. Последний вид ДТП часто объясняется нехваткой мест отдыха для водителей, следующих по протяженному маршруту: водителям приходится останавливаться на обочине дороги, чтобы отдохнуть. С формальной точки зрения это запрещено, но порой другого выхода нет. А если на трассе еще и мало освещения, то припаркованный на обочине большегруз попадает в свет фар автомобиля только в последний момент. Отметим, что попутные столкновения составляют основную мас-

су ДТП, фиксируемых на платных дорогах (до 60%, по оценкам госкомпании «Автодор»).

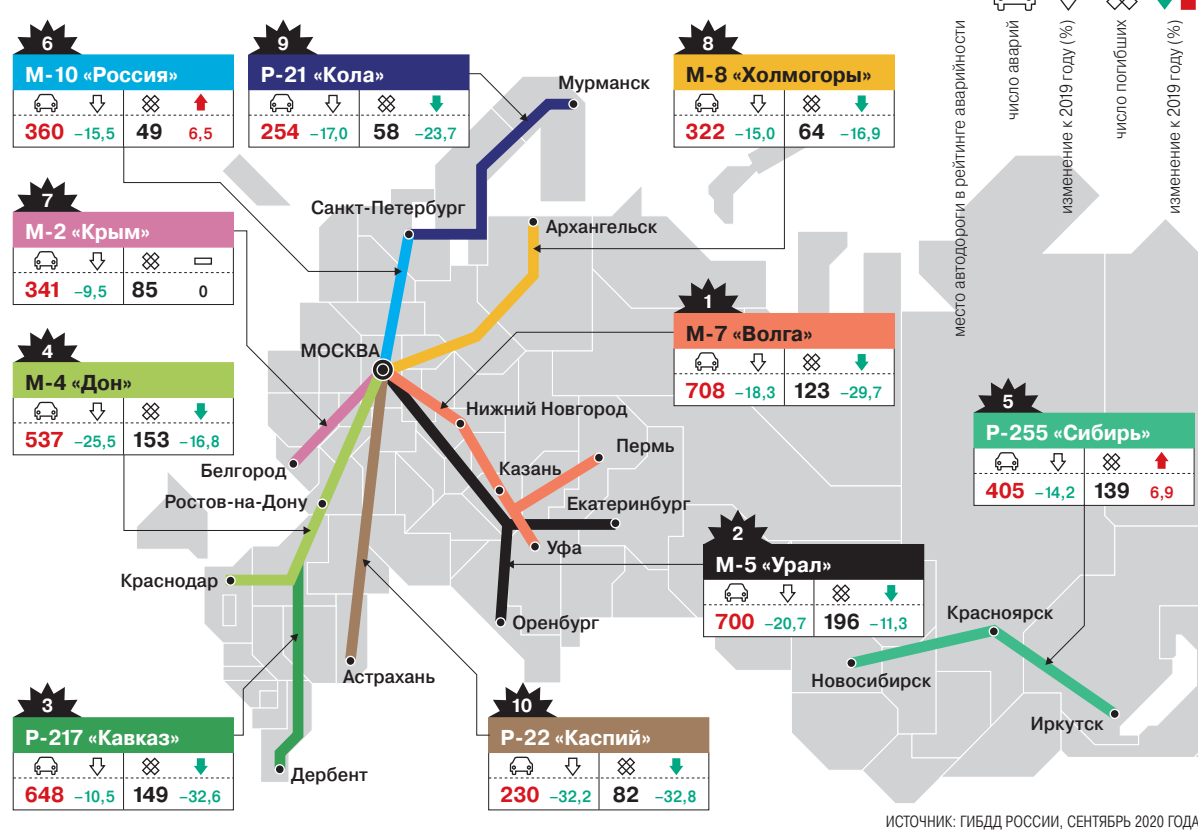
Рецепт от аварийности

Снизить аварийность позволяют несколько проверенных способов, говорит координатор движения «Синие ведерки», руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов. «В первую очередь это реконструкция аварийно опасных участков (увеличение числа полос, выпрямление дороги, исключение одноуровневых пересечений и т. д.), — говорит он. — Нужно исключить последствия ошибок обгона, которые совершают водители, пытаясь объехать тихоходные или перегруженные транспортные средства». Это можно сделать за счет строительства барьерных ограждений, считает эксперт. По его данным, они стоят примерно 4 млн руб. на 1 км дороги, что немного в контексте затрачиваемых на строительство и реконструкцию средств.

Действительно, установка ограждений является одной из самых эффективных мер по предотвращению лобовых столкновений, подтверждают в Федеральном дорожном агентстве. В качестве разделителей встречных потоков применяются бетонные, цельнометаллические и тросовые ограждения: на федеральных дорогах их устанавливали на участках первой и второй технических категорий с четырьмя и более полосами движения. Общая протяженность барьеров разных типов на федеральной сети превышает 4 тыс. км, до 2022 года планируется установить еще 1 тыс. км.

На аварийность сильно влияют и освещение: на темное время суток, по данным ГИБДД, приходится половина погибших из-за высокой тяжести последствий. В 2019 году, высту-

СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГАХ



ИСТОЧНИК: ГИБДД РОССИИ, СЕНТЯБРЬ 2020 ГОДА.

пая на президиуме Госсовета, президент Владимир Путин обратил внимание на эту проблему. «За пределами агломераций практически на всех дорогах крошечная темень», — заявил он. На федеральных дорогах, рассказали «Ъ» в Росавтодоре, в 2019 году введено в эксплуатацию 327 км линий электроосвещения, на это было выделено 4,5 млрд руб. В 2020 году элементы электроосвещения появились на 547 участках дорог, в 2021 году — на 1 тыс. участков, в 2022 году — на 1,24 тыс. Обустроить стационарным искусственным электроосвещением планируется участки на трассе Р-255 «Сибирь» в Красноярском крае, Р-22 «Каспий» и Р-215 Астрахань—Махачкала в Астраханской области и Калмыкии. Важно, что искусственное освещение ставят не только на участках магистралей, но и на отдельных кольцевых пересечениях, в зонах автобусных остановок и т. д. В целях экономии затрат на электроосвещение светодиоды вдоль дорог ставят светодиодные, рассказали в Росавтодоре: ранее установленные старые газоразрядные лампы постепенно демонтируют и меняют на современные.

70% всех дорог «Автодора» уже оборудованы наружным освещением, рассказали «Ъ» в пресс-службе госкомпании. При этом разработан план мероприятий по комплексному обустройству автодорог на 2021–2024 годы, включающий, в частности, устройство недостающих линий наружного освещения протяженностью 500 км. Много нареканий у автомобилистов, напомним, возникло к неосвещенному участку дороги М-11 «Нева» от Москвы до Зеленограда с момента запуска ее в эксплуатацию в 2014 году. В «Автодоре» «Ъ» заверили, что Северо-западная концессионная компания (концессионер и оператор участка) в ближайшее время оснастит дорогу освещением: проектно-сметная и техническая документация уже разрабатывается. Конкретные сроки пока не называются.

Помогут ли камеры?

Практика показывает, что один из наиболее действенных способов «успокоить гонщиков» (а их на федеральной сети немало: хорошее покрытие позволяет ездить действительно быстро) — организовать

контроль движения с помощью систем фотовидеодиагностики и автоматическую рассылку штрафов. Для выработки «законопослушного поведения автомобилистов» в 2018–2019 годах Росавтодор установил на федеральной сети 1,35 тыс. камер, в результате количество мест концентрации ДТП сократилось с 811 в 2017 году до 645 в 2019 году (по текущему году данных еще нет). К концу 2020 года на всей сети федеральных дорог установлено еще 135 камер, к концу 2021 года их число достигнет 1,7 тыс. штук.

Интересно, что на дорогах госкомпании «Автодор» камер на порядок меньше, чем на бесплатных федеральных дорогах, — всего 46 штук. Это связано, с одной стороны, с относительно небольшой протяженностью сети магистралей, подконтрольных госкомпаниям (порядка 3,4 тыс. км). С другой стороны, у «Автодора» есть собственный взгляд на применение камер. «Мы разделяем мнение ГИБДД, что автоматическая фотовидеодиагностика нарушений является эффективным инструментом в части контроля, — заявили «Ъ» в пресс-службе госкомпании. — В то же время на платных скоростных участках эффективность таких мероприятий невысока. Инженерно-техническая оснащенность участков находится на высоком уровне, что позволяет повысить скоростной режим. При этом анализ аварийности не показывает роста количества ДТП». Напомним, что в правительстве по инициативе Минтранса сейчас обсуждается идея повышения максимального скоростного лимита на магистралах до 150 км/ч. Системы фиксации нарушений нужно использовать исходя из «рационального и комплексного подхода», считают в «Автодоре»: не исключены случаи, когда установка камеры на скорост-

ЧТО С АВАРИЙНОСТЬЮ НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГАХ?

Приведение в нормативное состояние региональной дорожной сети в рамках нацпроекта БКАД привело к сокращению числа дорожных инцидентов. По данным ГИБДД, за десять месяцев 2020 года количество ДТП на дорогах регионального и межмуниципального значения сократилось на 5,1%. Вместе с тем состояние отремонтированных трасс требует повышенного внимания. «С ровным асфальтом растут скорости, особенно с учетом нештрафуемого порога, — поясняет депутат Госдумы, руководитель проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» Александр Васильев. — После проведенного ремонта аварийность возрастает в среднем в два-три раза». Весной ситуация усугубилась еще и пандемическим эффектом: число машин на дорогах резко сократилось, оставшийся транспорт ездил слишком быстро. Каждую отремонтированную дорогу нужно проверять на соответствие нормам безопасности, считает господин Васильев. «Есть ли там отбойники, островки безопасности, освещение? Все нормативы уже есть, но за соблюдением следят плохо», — говорит эксперт.

Подчеркнем, что с момента запуска нацпроекта в 2019 году безопасности движения уделялось большое внимание. В рамках комплексного ремонта и обустройства участков появляются дополнительные освещение (например, в Белгороде и Курске), барьерные ограждения (в Ярославле и Красноярском крае), камеры фиксации скоростного режима и пешеходные переходы. В перепрофилированном национальном проекте расписан новый комплекс дополнительных мер. В 2030 году планируется сократить число погибших в ДТП на 100 тыс. населения с 11,6 до 4, число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств — с 2,92 до 1,01. Планируется в 2,5 раза (по сравнению с 2017 годом) нарастить количество новых камер фиксации нарушений. Для подразделений Госавтоинспекции будет закуплено более 16 млн экспресс-тестов на определение алкоголя в организме водителей. Инспекторам также планируется передать почти 30 тыс. укладок для оказания первой помощи, для больницы — порядка 600 карет скорой помощи и 90 санитарных вертолетов.

«Это современный городской транспорт»

— первые лица —

Одно из направлений нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД) — модернизация наземного городского транспорта в крупных городах. Каким будет результат модернизации пассажирского транспорта, в интервью «Ъ» рассказал заместитель министра транспорта РФ АЛЕКСЕЙ СЕМЕНОВ.



— Какие именно проблемы в области модернизации наземного транспорта помогает решить программа обновления? — Качество и надежность пассажирских перевозок напрямую зависят от состояния транспортных средств, поэтому в 2020 году в рамках нацпроекта БКАД Минтранс России начал помогать регионам в обновлении пассажирского транспорта. Федеральная поддержка осуществляется при участии ПАО ГТЛК с применением механизма лизинга — путем предоставления перевозчикам права приобретения транспортных средств со скидкой 60%.

Безусловное преимущество новой техники состоит в том, что это современный городской транспорт, отвечающий всем требованиям по комфорту, безопасности и экологичности. Новые автобусы и троллейбусы — большой вместимости, низкопольные, в них могут комфортно расположиться мамы с колясками, а также маломобильные граждане. Здесь также установлены системы бесконтактной оплаты проезда — это удобно для тех, кто пользуется банковскими картами. В новых автобусах есть USB-разъемы

для подзарядки мобильных телефонов. Машины работают на компримированном природном газе, от них нет таких вредных выбросов, в отличие от тех, что работают на дизеле или на бензине. Особое внимание мы уделяем вопросам обеспечения безопасности. Поставляемые автобусы и троллейбусы на заводе в обязательном порядке оборудуются системой поддержания бодрствования и работоспособности водителя, которая заранее выявляет не только признаки сонливости и потери концентрации, но и незамедлительно предупреждает об этом. Здесь нам очень помогает положительный опыт российской компании «Нейроком», производящей систему, уже давно используемую на железнодорожном транспорте.

Также транспортные средства оснащены новейшими смарт-тахмографами, которые отслеживают и передают в режиме реального времени сведения о маршруте, параметрах движения, скорости, режиме труда и отдыха водителя, что позволит контролировать органы удаленно осуществлять свои функции. Все эти меры многократно повысят безопасность дорожного движения. — Как устроен механизм отбора участников программы федеральной поддержки? — Заявки регионов оцениваются более чем по 20 показателям, в том числе по состоянию транспортной инфраструктуры агломерации в целом, возможности использования безналичной оплаты проезда, ценовой доступности и наличию газозаправочной инфраструктуры. Еще одно важное требование: должны приобретаться транспортные средства большого или особо большого класса со 100% низкопольной частью салона и эксплуатироваться по магистральным маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам. — Можете привести примеры городов, получивших новую технику? — В 2020 году Пермь стала первым городом, куда поступили новые низкопольные автобусы «ЛиАЗ». Все поступившие в пермские автопарки автобусы оснащены цифровой системой контроля и поддержания состояния работоспособности. Жителям Перми новые автобусы уже понравились: они вместительные, чистые, оплатить проезд можно картой. Другой пример — город Иваново, где городской автопарк пополнился новыми низкопольными троллейбусами «Адмирал», рассчитанными на 96 пассажиров. «Адмирал» —

это одна из самых современных моделей на рынке. В этой машине за состоянием водителя следит специальная система контроля и поддержания бодрствования, а электропневматические двери не допускают ситуаций, при которых люди оказываются зажатыми в дверных проемах. Для обеспечения безопасности пассажиров используется система «антиход»: троллейбус не сможет начать движение в случае, если двери не закрыты или закрыты не полностью. В Белгород поставлено 58 низкопольных автобусов марки «ЛиАЗ», работающих на компримированном природном газе: машины оборудованы новой системой «Антисон» (исключает отвлечение и засыпание водителей во время вождения) и смарт-тахмографами для контроля режима труда и отдыха. В начале ноября в городской парк Нижнего Новгорода поступил 51 новый автобус «ЛиАЗ» большой вместимости, оборудованный отечественной системой «Вигитон» (контролирует физиологическое состояние водителя). — Сколько продлится программа поддержки развития и модернизации наземного транспорта? Сколько всего регионов и городов она охватит? — В 2020 году благодаря реализации национального проекта БКАД новый пассажирский транспорт — а это более 500 единиц подвижного состава — будет направлен в 12 городских агломераций. К настоящему моменту все регионы уже получили новую технику. Помимо тех субъектов, о которых было сказано выше, современные автобусы и троллейбусы поступили в Екатеринбург, Воронеж, Череповец, Казань, Кемерово, Липецк, Тольятти, Омск. В текущем году мы перераспределили средства федерального бюджета в целях опережающих поставок пассажирской техники. До конца года городские агломерации получат дополнительно 100 новых автобусов.

По поручению правительства РФ Минтранс совместно с производителями техники проработал возможность закупки и опережающей поставки в четвертом квартале 2020 года автобусов, троллейбусов и трамваев. Производители техники уже подтвердили такую возможность.

— Минтранс недавно представил перепрофилированный нацпроект БКАД. Какие планы по модернизации наземного транспорта заложены в нем? — В перепрофилированном нацпроекте БКАД программа по модернизации пассажирского транспорта выделена в отдельный федеральный проект с финансированием как из федерального бюджета и консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации, так и внебюджетных источников. Целью федерального проекта является повышение качества транспортного обслуживания в городских агломерациях. В рамках федерального проекта Минтранс планирует решить задачи обновления подвижного состава пассажирского транспорта, приведения в нормативное состояние и развития инфраструктуры городского наземного электрического транспорта, оптимизации системы транспортного обслуживания в городских агломерациях. Рассчитываем, что реализация планируемого комплекса мер приведет к повышению удовлетворенности населения качеством транспортного обслуживания.