

НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ

К концу 2011 г. на территории стран Таможенного союза (России, Белоруссии и Казахстана) начнет действовать новый технический регламент «Безопасность автомобильных дорог». В этой связи российские стандарты, как обещают в Министерстве транспорта РФ, будут ужесточены. Совсем скоро проект технического регламента пройдет публичные слушания.



Владислав Николаевич
СВЕЖИНСКИЙ



Вячеслав Кузьмич
АПЕСТИН

Проект определяет область распространения предлагаемого технического регулирования, объекты технического регулирования, в отношении которых устанавливаются требования безопасности, и, кроме того, формы оценки соответствия объектов технического регулирования требованиям настоящего технического регламента.

Журнал «Дорожная держава» начал заочное обсуждение данного регламента. К обсуждению на страницах сайта www.dorvest.ru и в последующих номерах журнала приглашаются все, кто непосредственно связан с вопросами безопасности.

Технический регламент «Безопасность автомобильных дорог» охватывает не только сферы строительства, эксплуатации, ремонта автомобильных дорог, но и их проектирование. При проектировании предлагается учитывать расчетные нагрузки на период до 20 лет. Тема, связанная с вопросом нагрузок на автомобильные дороги, – одна из наиболее острых на сегодняшний день. Председатель правительства РФ Владимир Путин еще полтора года назад подписал постановление (от 10 сентября 2009 г. № 720) «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств». Выполнение требований данного документа призвано привести к снижению рисков возникновения дорожно-транспортных происшествий и обеспечению современного уровня перевозок. Какие изменения произошли с тех пор в этой связи? Как будет решаться этот вопрос в свете новых требований? На эти и другие вопросы отвечают **Владислав Николаевич Свежинский**, генеральный директор ЦИТИ «Дорконтроль», и **Вячеслав Кузьмич Апестин**, доцент ка-

федры строительства и эксплуатации дорог МАДИ.

В чем цель разработки и принятия технического регламента «Безопасность автомобильных дорог»? Идет ли речь об ужесточении требований к безопасности автомобильных дорог?

Владислав СВЕЖИНСКИЙ:

– Технический регламент «Безопасность автомобильных дорог» разрабатывается и принимается в целях обеспечения:

- защиты жизни и (или) здоровья граждан, имущества, в том числе сохранности автомобильных дорог;
- охраны окружающей среды, животных и растений;
- предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей;
- энергетической эффективности и ресурсосбережения на стадиях проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации автомобильных дорог в течение их жизненного цикла.

В соответствии с Федеральным законом «О техническом регулировании» в техническом регламенте устанавливаются минимально необходимые требования безопасности к автомобильным дорогам. При этом в качестве доказательной базы должен быть сформирован перечень нормативных документов (национальных стандартов Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан и межгосударственных стандартов), в которых непосредственно содержатся требования к автомобильным дорогам, определяющие их безопасность.

Какие основные моменты необходимо отразить в техническом регламенте (с учетом последней редакции, опубликованной на сайте Таможенного союза)?

Владислав СВЕЖИНСКИЙ:

– Авторами проекта технического регламента «Безопасность автомобиль-

ных дорог» была проделана огромная работа. Помимо сжатых сроков необходимо отметить, что работа была выполнена специалистами трех государств. С моей точки зрения, целесообразно уточнить терминологию в части технических средств организации дорожного движения, внести дополнения по восстановлению разметки – «дорожная разметка должна быть восстановлена при наступлении условий, обеспечивающих возможность применения разметочных материалов и изделий», а также расширить раздел, касающийся людей с ограниченными возможностями.

Ваше мнение о проекте технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» в части его взаимосвязи с техническим регламентом «Безопасность автомобильных дорог»?

Вячеслав АПЕСТИН:

– Мне трудно говорить о технических регламентах по безопасности движения и безопасности колесных транспортных средств – «что было и что

будет». Эти проблемы не входят в сферу моей деятельности, моих профессиональных интересов. Что касается нормативных (расчетных) нагрузок, то наиболее вероятно, что в пределах 20 лет они достигнут 130 кН (13 тс), учитывая тенденции и интересы перевозчиков. В настоящее время нормативные осевые нагрузки – 115, 100 и 60 кН, в зависимости от категории дороги.

Нормативная нагрузка определяет наиболее тяжелые транспортные средства в составе транспортного потока и дает право выпуска таких средств с уверенностью, что они будут беспрепятственно двигаться по дорогам общего пользования, предназначенным для их проезда.

Правда, в соответствии с ОДН 218.046-01 мы можем рассчитывать дорожные одежды на разные нагрузки, в том числе и на 130 кН. Я не вижу проблемы с выбором расчетной нагрузки. Мои расчеты слоев усиления дорожных одежд при одинаковом составе транспортного потока, но

разных нагрузках (от 60 до 120 кН) привели к повышению капитальности конструкции всего на 2–4%, что находится в пределах точности расчетов.

Владислав СВЕЖИНСКИЙ:

– Необходимо обратить внимание на следующий момент: в последние годы отмечается значительный рост ряда параметров транспортных средств, таких как динамические характеристики (время разгона, максимальная скорость, эффективность торможения) и параметры, отражающие грузоподъемность или пассажироместимость. Безусловно, перечисленные характеристики определяют эффективность транспортного процесса, но они должны быть в обязательном порядке увязаны с параметрами автомобильных дорог. Необходимо исключить возможность снижения безопасности дорожного движения, ухудшения сохранности автомобильных дорог.

**Приглашаем
к дальнейшему обсуждению!**