

ЗАДУМЫВАЯСЬ О БУДУЩЕМ

Проект автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), реализованный на транспортном обходе Санкт-Петербурга, является ярким свидетельством инновационного подхода к обеспечению безопасности и комфорта участников дорожного движения. Поэтому мы посчитали символичным, что знакомство представителей петербургских СМИ с новым руководителем ФДА «Росавтодор» Р.В. СТАРОВОЙТОМ прошло именно в Центральном пункте управления дорожным движением – современном ИТ-комплексе.

Во время пресс-подхода, состоявшегося после рабочего заседания, генеральный директор ФГУ «Дирекция по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга» В.П. Петушенко рассказал о принципах работы центра управления, а также о перспективах дальнейшего развития автоматизированных систем. Он сообщил, что в полной степени АСУДД на кольцевой автодороге будет введена 1 апреля 2013 года, а в течение летних месяцев к АСУДД планируется присоединение аппаратного комплекса ФГУ «Севзапуправавтодора».

«Надеемся, что скоро все дороги Северо-Запада будут оснащены ИТС. В ближайшее время ввод системы запланирован на трассах «Скандинавия», «Кола», «Россия», – отметил Вячеслав Петушенко. – Все это делается для того, чтобы сделать движение автомобилистов более комфортным и безопасным. Уже сейчас мы получаем очень неплохие результаты: на КАД значительно (на 30 процентов) снизилось количество дорожно-транспортных происшествий, число нарушений сократилось в четыре раза, кроме

того, возросла эффективность обслуживания трассы».

Добавим немного истории. Организующим звеном работы по созданию АСУДД на КАД стала Дирекция по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга, поручившая группе предприятий «Дорсервис» разработку концепции данного проекта. Проектирование системы выполняла группа компаний «ПрофИнженерСтрой». Большую работу по поставке оборудования, монтажу и запуску в эксплуатацию проделала компания «Техно-Траффик». Оборудование поставлялось ведущими мировыми производителями, среди которых Siemens, IBM и ряд других.

В настоящее время интеллектуальная транспортная система представляет собой комплекс аппаратных и программных средств. Разработанный по передовым европейским стандартам, комплекс выполняет задачи по автоматическому измерению транспортных потоков, статистической обработке информации и моделированию; осуществляет информационное оповеще-

ние водителей и дорожных служб, а также метеорологическое обеспечение и оперативное видеонаблюдение. Основными конструктивными элементами АСУДД являются П-образные опоры с электронными знаками и табло переменной информации. Над каждой полосой движения на опоре устанавливаются датчики, определяющие скорость и тип транспортного средства.

На развязках установлены метеостанции и видеокамеры, определяющие погодные характеристики и состояние полотна, в том числе, концентрацию противогололедных реагентов. Наблюдение за сложными участками дороги также ведут видеокамеры. При этом значительная часть работы АСУДД для водителей визуальна недоступна. Все сведения и сигналы аккумулируются именно в центральном пункте управления (ЦПУ).

Полное внедрение АСУДД КАД Санкт-Петербурга позволит повысить пропускную способность автомагистрали до 30%, снизить заторы, повысить безопасность дорожного движения, сократить расход топлива и негативное воздействие на экологию. Повысится эффективность работы дорожных служб, которые будут своевременно получать информацию о состоянии поверхности дорожного покрытия.

Н.В. Быстров, заместитель руководителя ФДА «Росавтодор», подчеркнул важность задач, стоящих перед специалистами, ответственными за работу





АСУДД, отметил, что опыт создания интеллектуальных транспортных систем должен быть использован по всей России. В беседе с журналистами разговор зашел и о необходимости подключения к ИТС таких крупнейших транспортных сооружений, как Западный скоростной диаметр (ЗСД) и участок КАД, проходящий по Комплексу защитных сооружений. Роман Старовойт поручил до начала весны провести рабочее совещание руководителей тех ведомственных структур, которые управляют дорогами, сопряженными с петербургской КАД.

Руководитель ФДА «Росавтодор», оценив важность этого проекта, заметил: «Подобных систем у нас в стране пока нет. Инновационный опыт Санкт-Петербурга важно распространять по всей России, чтобы вывести нашу дорожную инфраструктуру на более качественно новый уровень безопасности и комфорта, значительно увеличить пропускную способность».

При этом приведенные специалистом цифры свидетельствуют о быстром ро-

сте трафика: так, по словам В.П. Петушенко, нагрузка на КАД к 2020 году достигнет 135 тыс. автомобилей в сутки. Однако уже сейчас на отдельных участках наблюдается очень высокая интенсивность – 180 тыс. автомобилей и более. Не случайно во время беседы с журналистами Р.В. Старовойту был задан вопрос, касающийся строительства второй кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга. Известно, что о проекте строительства КАД-2 заговорили еще в 2007 году – тогда же он был включен в план Федерального дорожного агентства на 2010–2015 годы. Эта дорога смогла бы значительно облегчить автомобильное сообщение между городами области – Всеволожском, Гатчиной и Токсово, обеспечить связь транзитного сообщения с Таллинского, Мурманского и Киевского шоссе – при движении в страны ЕС через Финляндию.

Однако глава Росавтодора, отвечая на вопрос, сказал, что на примере Москвы можно убедиться в том, что «кольца» – это не решение всех дорож-

ных проблем. Сегодня петербургская КАД уже имеет такое ежесуточное количество транспорта, на которое проектировщики дороги не рассчитывали даже к 2020 году. «Может быть, колец достаточно и стоит уделить внимание строительству хордовых пересечений? Они могут пройти по всей территории, окружающей Петербург», – сказал Роман Старовойт.

Таким образом, предлагается создание радиально-дуговой магистрали, которая соединит пять федеральных трасс, железнодорожный узел, аэропорт и порты. Благодаря строительству хордовых пересечений, количество транзитного транспорта, использующего Санкт-Петербургскую КАД, значительно сократится. Так, например, очень большой поток автомобилей в настоящее время наблюдается в направлении с московской трассы на «Скандинавию». При наличии хордовой трассы автомобили пойдут в сторону финской границы напрямую, минуя Петербург.

Светлана Пичкур