

СНИЖЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ В МЕСТАХ ПРОИЗВОДСТВА ДОРОЖНЫХ РАБОТ

МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕДЕННЫХ В 2019 ГОДУ РАБОТ

Каждая автомобильная дорога, вне зависимости от ее категории и загруженности, рано или поздно начинает нуждаться в проведении тех или иных работ, связанных с ремонтом как самого покрытия, так и элементов обустройства, включая нанесение горизонтальной дорожной разметки.

Как известно, дорожные работы делятся на долгосрочные и краткосрочные, а к главным документам на сегодняшний момент относится ОДМ 218.6.019-2016 (Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ). В нем содержатся общие требования к ограждению мест производства работ, технические характеристики и требования к применяемым устройствам организации движения и перенаправления транспортных потоков.

При разработке схем организации дорожного движения в местах производства дорожных работ должны быть выполнены следу-

ющие условия: своевременное информирование участников дорожного движения о характере изменений, скоростном режиме на участке работ (независимо от того, постоянные это работы или они носят временный характер). Сюда же следует отнести рекомендации по перестроению. Таким образом, если эти условия выполнены, обеспечивается безопасность как персонала, производящего дорожные работы, так и других участников дорожного движения.

Общепринятая и правильная схема – это, безусловно, хорошо, но, как известно, многие неприятности кроются в деталях и участки производства дорожных работ зачастую остаются местами кон-

центрации ДТП. Особенно это касается участков с повышенным скоростным режимом, характерным в том числе для сети автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

«Программой повышения уровня безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах Государственной компании «Российские автомобильные дороги» «Безопасная Дорога» в 2018–2020 годах» определены следующие целевые показатели: сокращение числа погибших в ДТП на дорогах ГК «Автодор» на 50%, по сравнению с 2013 годом; ликвидация мест концентрации ДТП на автомобильных дорогах ГК «Автодор»; снижение количества ДТП на 1 км дороги ГК «Автодор» (до 0,5). В рамках этого проекта с начала 2019 года был усилен контроль за оформлением мест производства дорожных работ.

Работа по усилению контроля велась по следующим направлениям:

1. Введение документов, регламентирующих оформление мест производства дорожных работ. Были включены требования СТО АВТОДОР 4.1-2014 «Безопасность дорожного движения. Ограждение мест производства дорожных работ на автомобильных дорогах Государственной компании», дополняющие ОДМ 218.6.019-2016 в части характеристик и состава временных знаков, направляющих устройств и средств ограждения, в том числе в плане соответствия технических средств организации движения принятым межгосударственным стандартам. Осуществлено приведение схем, ранее представленных организациями, выполняющими работы на участ-



как автомобильных дорог, к требованиям СТО и ОДМ.

2. Осуществление ежедневного контроля за соблюдением временных схем организации дорожного движения на объектах, где совместно с ООО «Автдор-Инжиниринг» проводятся (по договорам с заказчиком) работы по строительному контролю и работы групп инструментального контроля.

Инженером-резидентом строительного контроля проводилась проверка представленных схем организации движения, оформленных в установленном порядке, документации технических средств организации движения, документов, касающихся расстановки и наличия средств организации дорожного движения.

Кроме того, визуально оценивалась видимость и достаточность имеющегося набора средств на объекте, сверялись размеры и другие характеристики установленных средств, не требующих специализированного оборудования.

При сомнении в части световозвращающих характеристик дорожных знаков, несмотря на представленную положительную документацию, инженер-резидент представлял заявку на контроль в полевых условиях коэффициента световозвращения в группу инструментального контроля, оснащенную необходимыми приборами и устройствами. Сотрудники группы после согласования с заказчиком по графику выезжали на объекты и производили контрольные замеры с оформлением ведомостей контроля для заказчика.

Таким образом, в случае несоответствия технических характеристик заявленным проводилась необходимая замена, в результате чего обеспечивались постоянная видимость опасных участков, вне зависимости от времени суток и погодных условий.

3. Помимо заявок от инженеров-резидентов, группа инструмен-

тального контроля, оснащенная необходимыми приборами, выборочно проверяла технические характеристики временных дорожных знаков и временной горизонтальной дорожной разметки.

Так, в отношении временной горизонтальной дорожной разметки был выявлен значительный процент несоответствия технических характеристик, и информация об этом доведена до Заказчика. Соответственно, с целью улучшения видимости для пользователей автомобильных дорог были приняты оперативные меры.

4. В части дополнения к имеющимся в СТО техническим средствам организации дорожного движения, в требования к набору из схем движения было внесено наличие имитаторов радар-детекторов скоростного режима (современные водители активно используют радары, оповещающие о камерах контроля скорости).

Имитаторы этих устройств, установленные в местах производства работ, заблаговременно позволяют водителям снизить скорость или просто повышают концентрацию внимания. Это в итоге

положительно сказывается на условиях движения при проезде потенциально опасного или сложного участка. Также эффективно применение удерживающих прицепов, работающих по типу демпфера, с повышенной световой индикацией.

Использование всех вышеперечисленных методов было основано на понимании того, что предотвратить все ДТП, к сожалению, невозможно, однако ущерб от ДТП снизить вполне реально, что подтверждает приведенная ниже статистика. Достижению этих целей способствует совместная работа всех участников дорожного движения, включая усилия заказчиков, подрядных организаций, групп инструментального контроля. А в выигрыше от снижения ДТП с тяжкими последствиями окажемся все мы.

С.Е. Сорокин-Урманов,
начальник отдела
безопасности дорожного
движения

ООО «Автдор-Инжиниринг»;
В.В. Левандовский,
начальник отдела
безопасности дорожного
движения
ГК «Автдор»

