

Заключение по проекту постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 г. № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации»

Ассоциация дорожных проектно-изыскательских организаций "РОДОС", рассмотрев материалы проекта постановления Правительства Российской Федерации "О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 г № 767 "О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации" сообщает следующие замечания и предложения по проекту этого документа.

1. В пояснительной записке к проекту постановления Правительства Российской Федерации указано, что "необходимость принятия данного постановления обусловлена тем, что действующие в настоящее время строительные нормы и правила разрабатывались в 80-е годы прошлого столетия и не в полной мере отвечают современным потребительским требованиям к автомобильным дорогам, а также зачастую приводят к необоснованному завышению затрат на строительство объекта".

С таким выводом нельзя не согласиться, за исключением одного. Классификация автомобильных дорог у нас в стране устанавливается не по нормам 80-х годов, а по ГОСТ Р 52398-2005 "Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования", который полностью соответствует международным нормам и современным потребительским требованиям к автомобильным дорогам.

2. Постановка вопроса об уменьшении полосы движения на автомобильных дорогах является вполне актуальным. Проведенные исследования МАДИ (*Научно-технический отчет к рабочей версии проекта ГОСТ Р "Расчетные скорости и поперечные профили автомобильных дорог с движением плотных транспортных потоков"*) у нас в стране и за рубежом показали, что ширину полосы движения можно уменьшить с 3,75 до 3,5 метров без ущерба безопасности дорожного движения для внутренних полос, по которым движется поток легковых автомобилей.

Однако, сокращение полосы движения до 3,5 метров для движения грузовых автомобилей при обгоне оказывается недостаточной, что приводит к сокращению пропускной способности дороги (*Truck Width and Paths. Rene Berard, Paris Rhin Rhone Motorway Company Alain Bourion, Professor - University of Quebec. Материалы международного симпозиума по геометрическому проектированию, Бостон, 1995 год*).

Таким образом, на основании результатов исследований можно рекомендовать сокращение полосы движения для внутренних полос движения до 3,5 метров при сохранении ширины крайней правой полосы, по которой движется грузовой транспорт, шириной 3,75 метров. Именно такой

подход принят в проекте, разрабатываемого по заданию Росавтодора, свода правил по геометрическому проектированию автомобильных дорог.

3. Влияние ширины проезжей части на стоимость строительства автомобильных дорог сильно преувеличено. При сокращении ширины полосы движения с 3,75 метров до 3,5 метров стоимость строительства может сократиться - для дорог с 4-мя полосами движения на 4,7%, а для дорог с 6-ю полосами на 5,1%. Учитывая, что стоимость дорожной одежды составляет около 20 % от общей стоимости строительства, экономия может составить 0,9-1,0.

Для земляного полотна эта цифра будет еще меньше - около 0,7%.

Более существенное снижение стоимости строительства могут обеспечить следующие меры, предусматривающие пересмотр действующих нормативов.

3.1. Снижение расчетной скорости для дорог категории I- а со 150 км/час до 120 км/час, как это принято во всех Европейских странах.

3.2. Снижение расчетных нагрузок на мосты с малыми пролетами с учетом реальных возможных транспортных средств и отказ от применения единой нагрузки А-14 для мостов на всех дорогах, включая местные автомобильные дороги.

3.3. Создание специальных норм для проектирования автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения, как это принято во всех развитых странах.

3.4. Применение кольцевых пересечений на дорогах с интенсивностью движения до 60 и более автомобилей в сутки.

3.5. Уменьшение габарита по высоте для автодорожных тоннелей с 5,0 до 4,5 метров, как это принято во всех странах.

3.6. Обязательное введение стадии проектирования, на которой рассматриваются альтернативные варианты трассы.

Любая их указанных выше мер обеспечит получение гораздо большего эффекта по сравнению с уменьшением полосы движения.

4. Данный проект постановления Правительства, так же как и действующее постановление Правительства Российской Федерации по содержанию не является документом, устанавливающим классификацию автомобильных дорог. Частью 18 статьи 5 Федерального Закона "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности" определено, что "классификация автомобильных дорог и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств, автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации". В данном случае Правительство устанавливает не классификацию, а технические нормативы, что законодательством не предусмотрено.

4. Примечание 1 к таблице Основные показатели транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств, автомобильных дорог без учета ограничения доступа на них противоречит пункту "j" статьи 1 Конвенции о дорожном движении и пунктам 1 и 2 раздела II условий, которым должны отвечать международные автомагистрали, установленные в приложении II Европейскому соглашению о международных автомагистралях, где автомагистрали классифицируются как дороги, которые не обслуживает придорожные владения и не имеют пересечения на одном уровне с дорогами, а скоростные дороги как дорогу, въезд на которую возможен только через развязки или на регулируемых перекрестках.

Но дело не только в нарушении норм международного права. При расчетах пропускной способности дорог с не контролируемым въездом при наличии примыканий в одном уровне, пропускная способность такой дороги резко падает, что в итоге может потребовать устройство дополнительной полосы движения и приведет к существенному удорожанию строительства.

5. Рассматривая предлагаемые изменения, нельзя не принимать во внимание, что наше страна по аварийности на дорогах находится на последнем месте в Европе, причем, по мнению компетентных экспертов прозвучавших на Международном симпозиуме по геометрическому проектированию, каждое третье ДТП связано с несовершенством автомобильных дорог и норм, по которым они построены. Ежегодный ущерб от ДТП в нашей стране оценивается в сумму около 2 трлн. рублей, из которых около 500 млрд. это потери бюджета

Исключение из приведенных в таблице основных показателей транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог таких параметров, как ширина разделительной полосы, ширина обочин и т.д., создаст условия для нарушения действующих норм и резкому увеличению аварийности на дорогах. Так, например, по данным статистики, установка ограждения на разделительной полосе сокращает количество ДТП с тяжелыми последствиями на 80%.

6. Серьезное возражение вызывает предложение об отнесении проектируемых и реконструируемых автомобильных дорог к категориям автомобильных дорог в соответствии с расчетной интенсивностью движения автотранспортных средств на них.

Такой подход противоречит современным мировым тенденциям в области проектирования и эксплуатации автомобильных дорог. Во всем мире классификацию дороги определяют в зависимости от функции, выполняемой дорогой в сети, и, в зависимости от этого, определяют её технические параметры и интенсивность дорожного движения, которая зависит от класса проектируемой дороги и условий доступа к ней. Другими словами при проектировании дороги как составного элемента дорожной сети определить

расчетную интенсивность движения не возможно, предварительно не установив классификацию автомобильной дороги!

У нас в стране недооценивают роль классификации дорог на основании от выполняемой ими функций. Между тем, этот вопрос имеет крайне важное значение для безопасности движения и экономии средств на строительство и эксплуатацию дорог за счет учета условий движения и специфики состава движения при назначении основных транспортно-эксплуатационных параметров.

Согласно данным Всемирной организации здравоохранения (Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, 2004 г.), реализация в 1998 г. в Голландии программы изменения классификации дорог, с последующей их модернизацией с целью придания каждой дороге четкой и однозначной функции, привела к сокращению ДТП на 30 %. В США, по данным Федеральной дорожной администрации, эта цифра составила около 20%.

Если принять во внимание, что ежегодный ущерб от ДТП в нашей стране (с учетом выплат страховыми компаниями) составляет около 2 триллионов рублей, нетрудно оценить "эффект" от предлагаемого изменения.

Важность этого вопроса подчеркнута в сводной резолюции о дорожном движении на 51 сессии по транспорту ЕЭК ООН (Женева, март 2007 г.) в которой компетентным органам стран - участниц было рекомендовано "установить иерархию дорожной сети с учетом функций выполняемых каждой дорогой (транзитные перевозки, местные перевозки)".

Не менее важно принять во внимание и доклад рабочей группы президиума Государственного совета Российской Федерации "О дальнейших мерах по повышению безопасности дорожного движения, снижению числа погибших при дорожно-транспортных происшествиях" Москва 2009 г.

Президент ассоциации дорожных
проектно-изыскательских организаций "РОДОС"



О.Скворцов