

# Мир ДОРОГ

апрель 2017

# 96

[www.mirpress.ru](http://www.mirpress.ru)

1932 **85** 2017

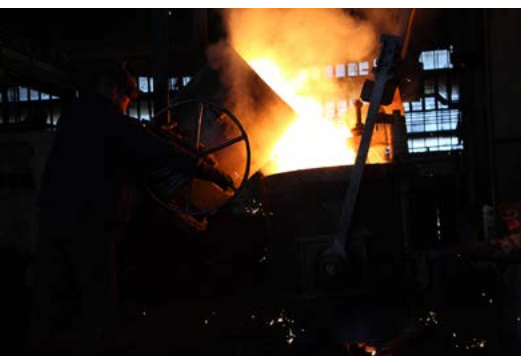


ДРОБИЛЬНО-СОРТИРОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ®  
**ДРОБМАШ**

С Вами с 1932 года!



**КЭМЗ**  
ВАШ ПАРТНЕР В МИРЕ ОТЛИВОК



**ДРОБМАШ** 8 800 234 40 20  
[www.drobmash.ru](http://www.drobmash.ru), [дробмаш.рф](http://дробмаш.рф)  
Нижегородская обл., г. Выкса, Заводская ул., 1

**КЭМЗ**  
8 83177 9 15 30  
[ko@kemz.pro](mailto:ko@kemz.pro)



## БЕЗОПАСНАЯ ДОРОГА

В начале марта Государственная компания «Российские автомобильные дороги» провела в Ростове-на-Дону II Межрегиональную конференцию «Безопасная дорога. Проектирование, строительство, эксплуатация и сервис».

В мероприятии приняли участие председатель правления госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах, губернатор Ростовской области Василий Голубев, и.о. министра транспорта Ростовской области Василий Гойда, заместитель главы администрации Ростова-на-Дону по транспорту и дорожному хозяйству Евгений Лебедев, заместитель генерального директора АО «Федеральная корпорация по развитию малого и среднего предпринимательства» Наталья Коротченкова, член Правления Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», председатель Комитета «ОПОРЫ РОССИИ» по транспорту Глеб Киндер, изготовители технических средств организации дорожного движения, представители подрядных и проектных организаций, отраслевые эксперты. Главная цель конференции — поддержание широкой дискуссии с участием органов государственной власти, международных и общественных организаций, экспертного сообщества по вопросам формирования дорожно-транспортной политики и обеспечения безопасности дорожного движения. «Наша цель — быстрое, безопасное, эффективное передвижение населения и товаров. А добиться этого можно, только обеспечивая многофакторное взаимодействие всех членов экспертного сообщества», — отметил в ходе пленарного заседания председатель правления Государственной

компании «Автодор» Сергей Кельбах. По его словам, тема безопасности дорожного движения является одной из основных в деятельности госкомпании. На безопасность оказывает влияние множество факторов — как объективных (конструктивные параметры и состояние дороги, интенсивность движения транспортных средств и пешеходов, обустройство дорог сооружениями и средствами регулирования, время года, суток), так и субъективных (состояние водителей и пешеходов, нарушение ими установленных правил). При этом состояние автомобильных дорог является одним из определяющих факторов безопасности. «В 2010 году, когда мы принимали в доверительное управление автомобильные дороги, только 47% из них (983 км от общей протяженности в 2083,4 км) по своим транспортно-эксплуатационным показателям соответствовали нормативным требованиям. Сегодня эта доля достигла 70% (при общей протяженности 2890 км). К 2020 году этот показатель должен вырасти до 86%», — отметил Сергей Кельбах. Таким образом, на дорогах существует сложная динамическая система, включающая в себя совокупность элементов «человек», «автомобиль», «дорога», функционирующих в определенной «среде». Эти элементы единой дорожно-транспортной системы находятся в отношениях и связях друг с другом и образуют определенную целостность. С точки зрения безопасности дорожного движения для системного

изучения интерес представляют как сами факторы риска ДТП, так и их сочетания: человек — автомобиль; автомобиль — дорога; дорога — человек. Роль разных факторов как причин ДТП: в 57% случаев главная причина ДТП ошибка человека; в 27% случаев причиной ДТП является проблема взаимодействия человека и дороги; в 6% случаев причиной ДТП является проблема взаимодействия человека и автомобиля; в 3% случаев причиной ДТП является проблема сложного взаимодействия человека, автомобиля и дороги. Для планирования мероприятий по снижению влияния факторов аварийности необходим прежде всего их детальный анализ. Так, например, за три года, прошедшие после повышения предельно допустимого скоростного режима, на скоростных участках трассы М-4 «Дон» уровень аварийности снизился на 20%: «Когда в октябре 2013 года по инициативе государственной компании были внесены изменения в Правила дорожного движения, и на ряде магистралей скоростной порог повысился до 130 км/час, некоторые представители экспертного сообщества предрекали увеличение количества ДТП на этих дорогах. Теперь, спустя более чем три года, мы можем смело утверждать, опираясь на сухие статистические данные: показатели аварийности на скоростных участках неуклонно и впечатляюще снижаются», — отметил глава «Автодора». По его словам, движение транспортного потока по скоростным участкам ста-



ло более равномерным, возросла средняя скорость автомобилей, при этом наблюдается устойчивая тенденция к снижению количества происшествий и тяжести их последствий, а не наоборот. По статистике, в результате принимаемых мер на автодорожной сети, находящейся в доверительном управлении госкомпании «Автодор», прирост положительной динамики, связанной с безопасностью дорожного движения, ежегодно составляет в среднем 20%. Следует отметить, что среди инструментов, служащих для повышения безопасности дорожного движения, реализуемых через различные мероприятия, нет единственного и радикального средства для повышения безопасности дорожного движения. Первая конференция, организованная госкомпанией «Автодор» и посвященная этой теме, прошла в прошлом году в Казани. Она дала импульс к серьезному анализу всех факторов, влияющих на безопасность. Этот анализ позволил сделать ключевой вывод о том, что высокий уровень безопасности обеспечивается посредством сотрудничества и единства цели для всех институтов, служб и организаций, имеющих отношение к проблеме ДТП, определения курса для инициатив в разных секторах бизнеса в качестве поддержки деятельности по повышению БДД; программирования деятельности в порядке правильно расставленных приоритетов, когда решение конкретной проблемы снижает остроту последующей проблемы, намеченной для решения; планомерности и системности проведения мероприятий; реализации мер, имеющих потенциал экономической окупаемости общественных средств, направляемых на проведение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения; проведения последующего мониторинга для анализа результативности мероприятий

и использования приобретенного опыта при планировании последующей деятельности; оптимизации решения главной задачи любой транспортно-дорожной сети — обеспечения транспортных операций с минимальными затратами для общества и безопасностью выполнения этих операций. О том, как наилучшим образом организовать эту деятельность, шла речь на II Межрегиональной конференции «Безопасная дорога. Проектирование, строительство, эксплуатация и сервис».

«Для жителей области, а также всех, кто едет на юг, строительство обхода г. Аксая — принципиальная тема. Проект важен не только для развития Ростовской агломерации, он актуален и с учетом ежегодной тенденции роста транспортного потока в направлении Кубани и Крыма. Минувшим летом на участке дороги через Аксай фиксировались нагрузки в 110 тысяч автомобилей в сутки! Это запредельная нагрузка — вдвое больше проектной», — такими словами открыл конференцию губернатор Василий Голубев. Он отметил, что строительство этого объекта изменит всю транспортно-дорожную инфраструктуру Ростовской области, принципиально изменит ситуацию с безопасностью дорожного движения. Губернатор уточнил, что по заказу госкомпании «Российские автомобильные дороги» уже разработан проект реконструкции трассы М-4 «ДОН», который в том числе предусматривает строительство обхода этого города. Подготовительные работы по проекту строительства обхода Аксая должны начаться уже в мае 2017 года, а строительство самой трассы — в 2018 году, считает губернатор.

Еще один важный дорожный проект — реконструкция южного подъезда к Ростову-на-Дону (левобережный

подход к городу). «Заказчиком определено «Управление федеральных автодорог «Азов» Федерального дорожного агентства. Стоимость строительно-монтажных работ — 2,5 млрд. рублей. Завершение работ 1-го этапа запланировано на май 2018 года. Работы там должны проводиться с учетом уже построенного подъезда к стадиону и обеспечить с ним удобную транспортную связь», — пояснил Василий Голубев. Он отметил, что объекты, которые сегодня сооружаются к Чемпионату мира по футболу — 2018, будут активно эксплуатироваться и после его проведения. В рамках подготовки к спортивному форуму планируется построить центр управления перевозок, в который будут интегрированы автоматическая система управления дорожным движением и комплекс мониторинга движения городского транспорта.

Анализ причин ДТП показал, что 80% аварий происходит по причине несоблюдения водителями скоростного режима. Повысить дисциплину на дорогах, по мнению администрации Ростовской области, можно, обеспечив неотвратимость наказания за нарушение ПДД. Этому в полной мере способствуют комплексы фотовидеофиксации. Евгений Лебедев сообщил о том, что в 2016 году в Ростове-на-Дону началась реализация комплексной интеллектуальной транспортной системы. В ее составе Центр безопасности дорожного движения, куда стекается информация с 23 видеодетекторов, расположенных на самых оживленных участках города, а также 130 комплексов фотовидеофиксации, на основании работы которых в 2016 году в автоматическом режиме выписано более 1 млн. 400 тысяч протоколов об административных правонарушениях. По его словам, сегодня готовится проведение концессионного конкур-



са для расширения сети дорожных камер. Кроме того, в Ростове-на-Дону действует система «Безопасный город». Показательно, что, начиная с 2016 года, к решению проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, госкомпания «Автодор» стала активно привлекать малый и средний бизнес. По мнению Натальи Коротченко, 2016 год был прорывным в плане этого взаимодействия, тем более что в прошлом году впервые был дан старт реализации постановления Правительства, определяющего квоту закупок крупнейших заказчиков у субъектов малого и среднего предпринимательства. На сегодняшний день это является той формой опосредованной поддержки предпринимателей, которую государство в условиях дефицита бюджетных средств может оказать бизнесу. На сегодняшний день с малыми и средними предприятиями госкомпанией «Автодор» заключено договоров на сумму 26 млрд. рублей, из них на территории Ростовской области — 2,3 млрд. рублей. На 2017 год в Ростовской области госкомпания запланировала проведение торгов с МСП на сумму порядка 2 млрд. рублей. При этом Корпорация МСП готова оказать малому и среднему бизнесу финансовую поддержку в рамках программы стимулирования кредитования субъектов МСП (так называемая «Программа 6,5»). В рамках этой программы работают 20 системообразующих банков. Кроме того, корпорация совместно с Федеральным дорожным агентством планирует к лету разместить на своем интернет-портале информацию о наличии на федеральной сети дорог объектов придорожной инфраструктуры. Это обеспечит как развитие бизнеса в целом, так и системы безопасности на федеральных автомобильных дорогах. В рамках конференции состоялась

практикум «Участие субъектов МСП в закупках отдельных видов юридических лиц по Федеральному закону № 223-ФЗ на примере государственной компании «Автодор». Вопросы, так или иначе связанные с безопасностью дорожного движения, обсуждались в ходе конференции в Ростове-на-Дону, помимо пленарного заседания, в ходе круглых столов:

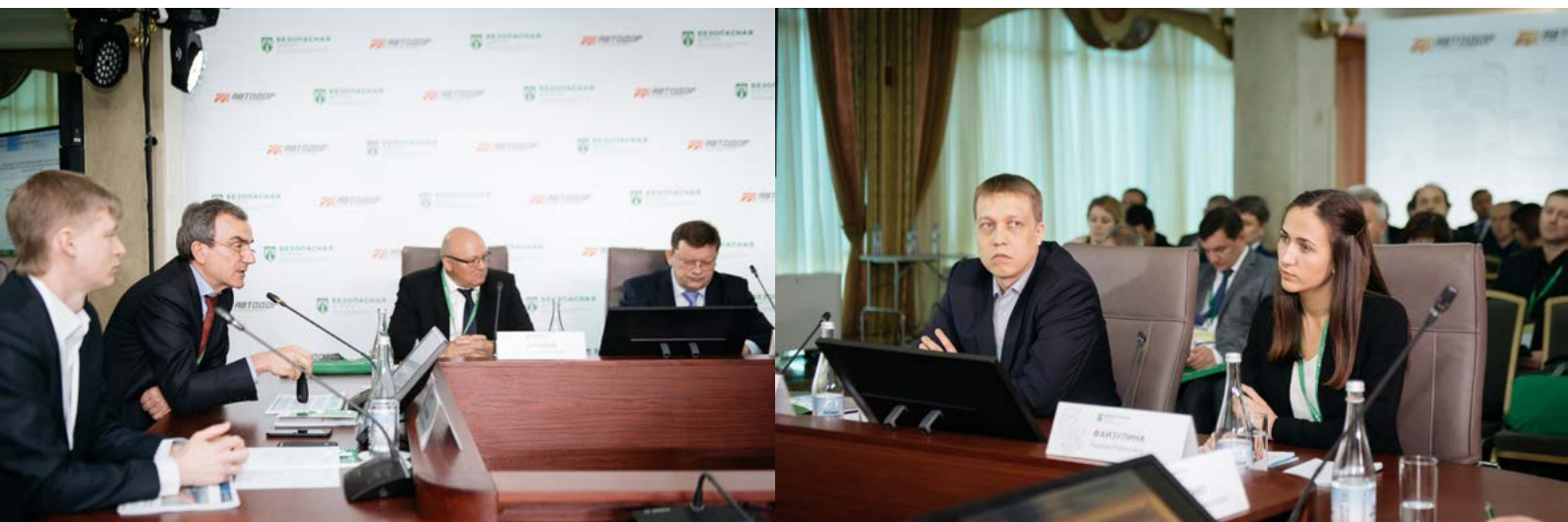
- ♦ «Качество и инновационность проектирования — путь к повышению уровня безопасности дорожного движения»;
- ♦ «Развитие придорожной инфраструктуры вдоль автомобильных дорог государственной компании «Автодор»;
- ♦ «Современные инновационные технологии в сфере управления безопасностью дорожной инфраструктуры».

Участники конференции имели возможность детально ознакомиться с теми мерами, которые принимаются госкомпанией в рамках каждой из рассмотренных тем.

#### КРУГЛЫЙ СТОЛ № 1

Важность проектирования как «начала всех начал» в строительстве не подлежит сомнению. Открывая круглый стол, посвященный качеству и инновационности проектирования, генеральный директор ООО «Автодор-Инжиниринг», доктор технических наук, профессор Сергей Илиополов отметил, что «Инновационность и комплексность — основа политики госкомпаний». По его словам, для решения задачи по обеспечению 12-летних межремонтных сроков службы дорожных одежд необходимо комплексное совершенствование процессов кон-

струирования, проектирования, строительства, контроля качества дорожных одежд, включающее в себя обеспечение долговечности пакета асфальтобетонных слоев за счет рационализации их области применения и составов; совершенствование методов проектирования дорожных одежд с учетом прогнозирования их транспортно-эксплуатационного состояния. В своей презентации он детально проанализировал виды воздействия и причины разрушения несущих слоев от воздействия динамической нагрузки. Он рассказал об исследованиях в области применения полимерно-дисперсно-армированной асфальтобетонной смеси (ПДА-смеси)», согласно которым ПДА-асфальтобетон для нижних слоев покрытий и верхних слоев оснований более чем в 2,5 раза повышают усталостную долговечность; в 2,5–3 раза увеличивают устойчивость к колееобразованию нижних слоев покрытий; более чем в 2,5 раза снижают накопление остаточных деформаций. Как результат, срок службы асфальтобетонных покрытий ПДА-асфальтобетон позволяют увеличить с 12 до 24–30 лет. С. Илиополов отметил, что необходимо создание новых критериев расчета жесткости дорожных одежд, с прогнозированием накопления усталостных разрушений в слоях асфальтобетона; прогнозированием накопления остаточных деформаций дорожной конструкции. К сожалению, на сегодняшний день в нормативно-правовой и нормативно-технической базах отсутствует регламентация контрольных мероприятий при разработке проектной документации, нет практики автоматизированного контроля качества проектной документации, как нет и специализированных программных продуктов для приемки проектной документации заказчиком. Это делает возможным



проведение инженерных изысканий и лабораторных испытаний не в полном объеме, влечет за собой необходимость внесения значительного количества исправлений в проектную документацию, несоблюдение нормативов, отсутствие реальной альтернативы проектирования, необоснованность принимаемых решений и как следствие — завышение объемов и стоимости работ, а также недостаточное применение инновационных технологий.

На примере контроля качества разработки проектной документации по объекту «Строительство транспортной развязки на 25-м км автомобильной дороги М-1 «Беларусь» от Москвы через Смоленск до границы с Республикой Беларусь (на Минск, Брест), Московской область», разработанной компанией ООО «ВТМ дорпроект», — пилотного проекта по этому направлению — Сергей Илиополов рассказал о том, как должен происходить контроль качества проектно-сметной документации в режиме on-line. Работа должна быть организована в среде общих данных. При этом заказчик осуществляет контроль хода проектирования, сопровождение принимаемых решений, контроль исполнения и соблюдения нормативной базы и технического задания. В такой работе осуществляется применение принципов проектного управления с использованием информационной системы управления проектами, а также создается возможность применения технологий информационного моделирования (BIM). При этом количество замечаний, как на стадии разработки проекта, так и на стадии его согласования в органах экспертизы, снижаетсякратно. *(Подробнее о деятельности ООО «ВТМ дорпроект» читайте в интервью учредителя компании М.В. Ткаченко «Лидерство как элемент стратегии», стр 54-55).*

На основании этого опыта, а также поручения председателя правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» С. Кельбаха о расширении практики заключения договоров на контроль качества ПСД в настоящее время сформирован перечень работ по технологическому и нормативно-техническому сопровождению изысканий и разработки проектной документации; определена стоимость этого вида работ; внесены корректировки в программу деятельности госкомпании «Автодор» на долгосрочный период (2010–2020 годы) в части технического и нормативно-технического сопровождения работ по инженерным изысканиям и проектированию.

В рамках круглого стола «Качество и инновационность проектирования — путь к повышению уровня безопасности дорожного движения» шла также речь о применении инструментов моделирования транспортных потоков для оценки влияния проектных решений на безопасность дорожного движения (макро- и микро моделирование), новых методах проектирования автомобильных дорог на основе опыта ФРГ, новых подходах к элементам интеллектуальной транспортной системы при проектировании Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области. Так, технические решения, предусмотренные при проектировании ИТС ЦКАД, базируются на основе поэтапного строительства ЦКАД и принципах поэтапного развития и внедрения подсистем ИТС:

- ◆ минимизация экологического ущерба;
  - ◆ обеспечение оперативности сервисов (производительность ИТС), предоставляющих повышение комфорта пользователей (поддержка требуемого уровня загрузки движением; уменьшение времени проезда; увеличение мобильности и др.); снижение стоимости перемещений (повышение грузовой и пассажирооборота; уменьшение эксплуатационных расходов на перевозку); повышение спроса на платные дороги (достоверность информации для пользователей; уровень обслуживания и предоставляемых сервисов, уменьшение времени пути).
- В состав ИТС ЦКАД, по замыслу разработчиков, входят общеизвестные и распространенные подсистемы, такие как: подсистема управления движением (АСУДД); подсистема мониторинга параметров транспортных потоков; подсистема выявления инцидентов; подсистема информирования участников дорожного движения; подсистема метеомониторинга; подсистема видеонаблюдения; подсистема обеспечения транспортной безопасности; подсистема связи и передачи данных. А кроме того — новые для Российской Федерации и мирового опыта подсистема идентификации транспортных средств и электронного сбора оплаты типа «свободный поток» (СВП СП), а также кооперативная интеллектуальная транспортная система (С-ITS). В зимнее время безопасность автомобильных дорог определяет качество их содержания. Так, например, на мостах, эстакадах, транспортных развязках, в тоннелях, а также на участках, наиболее подверженных образованию зимней скользкости, в проектах
- ◆ увеличение пропускной способности и операционной эффективности транспортной системы;
  - ◆ повышение безопасности транспортной системы;



госкомпании «Автодор» используется Автоматическая система обеспечения противогололедной обстановки АСОПО — стационарная установка для проведения обработки проезжей части противогололедным реагентом. Подробный доклад на эту тему в ходе круглого стола был озвучен ведущим инженером ООО «Защитные технологии» Р. Файзулиной.

#### КРУГЛЫЙ СТОЛ № 2

Создание придорожной инфраструктуры — один из ключевых факторов обеспечения дорожного движения. Сегодня уже никому не нужно доказывать важность и необходимость качественного придорожного сервиса. С этим связан один из аспектов деятельности госкомпании «Автодор», рассмотренных в ходе круглого стола «Развитие придорожной инфраструктуры вдоль автомобильных дорог».

Программа деятельности госкомпании на период до 2020 года предусматривает, что автомобильные дороги, находящиеся в ее ведении, должны обустраиваться многофункциональными зонами дорожного сервиса. В соответствии с Программой и постановлением Правительства Российской Федерации от 29 октября 2009 года № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода» многофункциональная зона дорожного сервиса автомобильных дорог госкомпании должна включать в себя стоянки легковых автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов; АЗС; туалеты, имеющие подключение к проточному водоснабжению, канализации, электричеству, отопляемые; зону отдыха водителей и пассажиров со специально отведенными местами для курения; объекты общественного питания (кафе, ресторан); магазин

(мини-маркет); шиномонтаж; пункт оказания медицинской помощи и т.д. Для создания многофункциональных зон дорожного сервиса в госкомпании используется новый подход, аналогичный принципам создания таких объектов в Европе. На сегодняшний день ГК «Автодор» совместно с профессиональными общественными организациями разработала и утвердила: требования к многофункциональным зонам дорожного сервиса; схемы размещения многофункциональных зон дорожного сервиса. В соответствии с этими схемами на условиях ГЧП на автомобильной дороге М-1 «Беларусь» планируется к строительству 16 МФЗ, на М-3 «Украина» 16 МФЗ, а на автомобильной дороге М-4 «Дон» 52 МФЗ (через каждые 70–90 км). Выбор инвестора для создания многофункциональных зон дорожного сервиса осуществляется путем проведения открытого аукциона. Инвестор, выигравший аукцион, берет на себя обязательства в течение 24 месяцев построить МФЗ с вышеперечисленным набором объектов и услуг. В период с 2010–2014 гг. Государственной компанией проведены аукционы, по результатам которых заключено 26 инвестиционных договоров на создание 45 многофункциональных зон дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог М-1 «Беларусь» и М-4 «Дон». По итогам 2013 года введены в эксплуатацию 22 многофункциональные зоны дорожного сервиса, из них 8 МФЗ в 2012 году и 14 МФЗ в 2013 году (4 на М-1 «Беларусь» и 18 на М-4 «Дон»). Эта работа активно продолжалась и в 2015–2016 гг. Следует отметить, что в рамках технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» принят стандарт на объекты придорожного сервиса, и с 1 сентября 2016 года эта деятельность должна соответствовать требованиям этого стандарта. Госкомпания

в развитие этого стандарта разработала свои нормы — на многофункциональные зоны дорожного сервиса. В настоящее время работа по стандартизации этой деятельности связана с выполнением соглашений, которые подписала ГК «Автодор» в части развития туризма; в соответствии с принятой компанией экологической политикой и пр. По мнению руководства госкомпании, Общественной организации «Опора России», Корпорации «МСП», реализация задач по созданию МФЗ вполне по силам малому и среднему бизнесу. Благодаря тому, что в течение трех последних лет активно решаются организационные вопросы, связанные с деятельностью МСП, по мнению Г. Киндера, целый ряд пилотных проектов находятся уже в стадии реализации. Он с удовлетворением отметил, что благодаря конструктивной позиции ГК «Автодор» малый бизнес получил новую нишу для вложения своих средств и развития. Пилотные проекты станут примером для других малых и средних предприятий как в центре России, так и в регионах страны. Конечно, здесь еще много вопросов, связанных и с законодательной, и с нормативной базой, но начало положено.

Деятельностью по созданию МФЗ не гнушаются и крупные, а также очень крупные структуры. Так, например, Государственная компания «Автодор», ОАО «НК «Роснефть» и правительство Новгородской области в ходе Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) заключили соглашение о взаимодействии по созданию объектов придорожной инфраструктуры на территории региона. В рамках соглашения стороны намерены сотрудничать в области развития придорожной инфраструктуры, разработки, внедрения и применения новых форматов создания многофункциональных зон дорожного сервиса (МФЗ)



на новой скоростной дороге М-11 «Москва — Санкт-Петербург» в Новгородской области. На этой же трассе намерена развивать сеть ресторанов группа компаний «Шоколадница». Можно приводить примеры и дальше.

### КРУГЛЫЙ СТОЛ № 3

Тематика круглого стола «Современные инновационные технологии в сфере управления безопасностью дорожной инфраструктуры» включала в себя такие вопросы как совершенствование нормативной базы в области безопасности автомобильных дорог; перспективы применения аудита безопасности; инновационные технические решения с области современных технических средств организации дорожного движения; ИТС на автодорогах госкомпании «Автодор»; реализация потенциала использования возможностей АСУДД в программах по аудиту безопасности; развитие автоматизированных систем контроля за соблюдением ПДД и сохранностью автодорог; организация движения в местах производства работ. В настоящее время в перечисленных областях ведутся активные исследования и разработки (*подробнее об этом см. стр. 68-93*). Так, например, весьма эффективны для организации транспортных потоков и одновременно просты в конструкции сигнальные дорожные столбики со световозвращателями (*подробнее об этом читайте в статье В. А. Гуляренко «Улучшение визуализации», стр. 89*).

Деятельность госкомпании «Автодор» в части обеспечения безопасности дорожного движения носит всесторонний характер. По словам заместителя председателя правления по эксплуатации и безопасности дорожного движения ГК «Автодор» Александра Целковнева, «управление безопас-

ностью — это комплексный подход на всех стадиях жизненного цикла автомобильной дороги, от ее проектирования до эксплуатации» (*подробнее об этом читайте в интервью А. И. Целковнева «Штрафами не обойтись», журнал «Мир дорог», № 94, стр 20–22*).

По мнению В. В. Зырянова, зав. кафедрой «Организация перевозок и дорожного движения» Донского государственного технического университета, для условий движения на автомагистралях одновременно с высокой скоростью и интенсивностью особую опасность вызывают резкие колебания состояния транспортного потока. Практика показывает высокую эффективность динамических методов управления. Ключевое значение для реализации динамических методов управления имеет мониторинг транспортных потоков. Основные требования к мониторингу заключаются в множественности источников информации, специальных методах и моделях обработки данных, передаче данных, как в соответствующие подсистемы, так и персональным пользователям. Среди различных стратегий управления на автомагистралях особое внимание необходимо уделить гибкому управлению скоростью в сложных условиях как одному из эффективных методов повышения безопасности движения. Поэтому для внедрения соответствующих алгоритмов необходима разработка пилотного проекта и методических документов.

Как отметил проректор по научной работе МАДИ Султан Жанказиев, мировые тенденции в области организации и безопасности дорожного движения состоят в том, что соответствующие технологии не существуют сами по себе. Все они являются составляющими понятия «цифровая

инфраструктура» как основополагающее и системообразующее решение. К сожалению, Россия пока далека от этого понятия.

Передовые страны строят систему безопасности, основой которой служит технологическое ядро, цифровая платформа, на которую затем будут «наматываться» все локальные технические решения. Так, например, в Германии функционирует Министерство транспорта и цифровой инфраструктуры. Они делают это потому, что понимают: на автомобильных дорогах в не столь отдаленном будущем будут появляться транспортные средства нового поколения — беспилотные автомобили и пр. Руководство госкомпании «Автодор» и в целом дорожной отрасли нашей страны также это понимает, и осознает, что транспортно-дорожная инфраструктура должна быть готова к этому. По мнению С. Жанказиева, разработка цифровой платформы — это отдельный блок задач, которые нуждаются в решении.

Таким образом, II Международная конференция «Безопасная дорога. Проектирование, строительство, эксплуатация и сервис», организованная Государственной компанией «Российские автомобильные дороги», стала эффективной площадкой для формирования консолидированных предложений по повышению безопасности дорожного движения, защите граждан от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, совершенствованию законодательной базы в этой сфере. По ее итогам принят целый ряд обращений профессионального сообщества в заинтересованные органы исполнительной власти с целью решения актуальных вопросов. ■

Наталья Алхимова