

«Non progredi est regredi – не идти вперед, значит идти назад; не карабкаться (взбираться) вверх, значит падать» – латинская поговорка.

Как известно качество и технический уровень любого построенного объекта определяется не только качеством проектирования и строительства, но и качеством норм, по которым он проектирован и построен. По хорошим нормам можно построить плохую дорогу, но по плохим нормам хорошую построить невозможно. Эта букварная истина широко известна. Но, тем не менее, у нас в стране мы проектируем и строим дороги по нормам тридцатилетней давности, невзирая на изменившийся состав и плотность транспортных потоков, технические и динамические параметры современных автомобилей.

Действующие у нас в стране нормы проектирования автомобильных дорог СНиП 2.05.02-85*, в основу которых был положен СНиП II-Д.5-72, ориентированы на уровень автомобилизации 10 авт./1000 жителей и отражают условия движения и технической уровень подвижного состава полувекковой давности, когда по дорогам двигались не плотные транспортные потоки, а одиночные автомобили. В основу этих норм была положена так называемая концепция расчетной скорости, которая родилась в США в еще в 1936 году и исходила из предположения, что автомобиль движется по дороге с постоянной (расчетной) скоростью, а исходя из значения этой скорости, рассчитываются основные геометрические элементы дороги (радиусы, уклоны, расстояния видимости и др.).

Начавшийся за рубежом в 60-х годах прошлого века бурный рост автомобилизации, сопровождавшийся формированием соответствующих транспортных потоков, привел к резкому увеличению количества дорожно-транспортных происшествий. Это, в свою очередь, инициировало проведение масштабных исследований в изменившихся условиях функционирования системы «водитель-автомобиль-дорога», результаты которых полностью изменили существовавшие ранее подходы к нормированию автомобильных дорог и позволили выработать новые критерии оценки соответствия параметров автомобильных дорог требованиям безопасности дорожного движения. Этими исследованиями было установлено, что расчетный автомобиль фактически движется по автомобильной дороге не с постоянной (как предполагалось действующей на тот момент концепцией), а с переменной скоростью, которую водитель выбирает исходя из конкретной дорожной ситуации. Причем как показали наблюдения в отдельных случаях, например на кривых малого радиуса, фактическая скорость движения может быть больше расчетной и, следовательно, основные параметры дороги определенные на основе этой скорости будут небезопасны.

Результаты проведенных исследований полностью изменили существовавшие ранее подходы к нормированию параметров автомобильных дорог, и позволили выработать принципиально новые подходы обеспечения безопасности дорожного движения.

Установить причину ДТП, как правило, бывает достаточно сложно. Чаще всего причиной аварии является сочетание целого ряда обстоятельств, в которых человек, дорога и транспортное средство являются наиболее существенными.



О. СКВОРЦОВ,
Президент ассоциации дорожных проектных организаций «РОДОС»

НИ ШАГУ ВПЕРЕД?

На основании анализа проведенного за рубежом, причин аварийности на дорогах и изучения исследовательских отчетов целого ряда стран было установлено, что 95% несчастных случаев происходит в результате человеческой ошибки, 30% в результате ошибки в конструкции автомобильных дорог и 10% являются результатом механических дефектов.

Результаты вышеуказанных исследований показали, что правильное проектирование дорог имеет решающее значение для предотвращения человеческих ошибок и приводит к сокращению аварий.

Поэтому одним из направлений снижения аварийности за рубежом стало создание новых норм проектирования улиц и дорог. Полученные новые знания об эффективных мерах по повышению безопасности позволили создать принципиально новую концепцию норм проектирования, которые обеспечивают создание дорожной инфраструктуры, адаптированной к ограниченному возможностям человеческого потенциала и проектируется на основе учета восприятия автомобильной дороги водителем и взаимодействия автомобилей в транспортном потоке.

Таким образом, накопленные новые знания об эффективных мерах по повышению безопасности на дорогах послужили основой для создания современных норм проектирования дорог.

В 70-90-е годы практически во всех развитых странах были пересмотрены нормы проектирования автомобильных дорог. Результат не заставил себя ждать, по данным дорожных администраций введение новых норм привело к снижению аварийности от 20% в США до 30% в Голландии.

К нам в Россию дорожный бум пришел гораздо позже. Бурный рост автомобилизации начался в середине 90-х годов и он требовал от нас адекватных действий, новых норм проектирования и строительства автомобильных дорог.

Первая редакция новых норм проектирования автомобильных дорог взамен действующего СНиП 2.05.85* была разработана СоюздорНИИ по заданию Росавтодора еще в 1997 году. Однако проект этого документа, не содержащий каких-либо существенных изменений и не предлагавший изменения идеологии норм пятидесятилетней давности. Поэтому решение

Научно-технического совета Росавтодора эту работу было рекомендовано прекратить и сфор-

мировать для подготовки этого документа новый коллектив разработчиков под руководством профессора МАДИ В.П.Носова. Не смотря на то, что в 2002 году университетом МАДИ-ТУ был представлен на рассмотрение проект новых норм ОДН 218.00 «Автомобильные дороги общего пользования. Нормы проектирования геометрических элементов» этот документ утвержден не был.

Дело в том, что принятый с целью «защиты жизни или здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц» в декабре 2002 года Федеральный закон «О техническом регулировании» запретил утверждение норм до принятия соответствующих технических регламентов и

сотрудникам Минрегионразвития четыре отрицательных заключения не считая заключений от членов ассоциации. К сожалению, несмотря на актуальность поставленных в заключениях вопросов, сводку с результатами рассмотрения наших замечаний из Минрегионразвития России мы так и не получили.

В министерстве организация деятельности по разработке и рассмотрению проекта этого документа была поставлена таким образом, что из этого процесса были полностью исключены все специалисты в этой области. Я не знаю ни одной ведущей научной или проектной организации, которые были бы привлечены к рассмотрению проекта этого документа. При этом совершенно не

понятно, по каким критериям, и на каком собственно основании, без проведения конкурсных процедур исполнителем работ выбрано ЗАО «СоюздорНИИ», не имеющее в составе специалистов для выполнения такой работы.

На сайте Министерства регионального развития России помещается не весь комплект требуемых документов, а информация о ходе разработки и рассмотрения проекта актуализированного СНиП необоснованно дозируется и представляется в неполном объеме.

Важно отметить, что в соответствии с приказом Ростехрегулирования рассмотрение проекта актуализированного СНиП 2.05.02-85* должно осуществляться Техническим комитетом по стандартизации ТК-418 «Дорожное хозяйство», который, определен ответственным в данной области и имеет в своем составе подкомитет «Проектирование автомобильных дорог и дорожных сооружений» и специалистов в этой области.

Однако, по непонятным причинам проект этого СНиП рассматривался Техническим комитетом по стандартизации ТК 465 «Строительство», во-первых не уполномоченным на рассмотрение нормативных документов в этой области и во-вторых не имеющего в своем составе специалистов в области проектирования дорог. Это видимо и обеспечило полную изоляцию ведущих специалистов-дорожников, а заодно и «успех» подготовки по нему положительного решения.

Наши попытки организовать конструктивный диалог по проекту документа не увенчались успехом. Представители министерства и разработчика, не смотря на направленное им приглашение, не прибыли на организованное научно-техническим советом ассоциации дорожных проектных организаций «РОДОС» обсуждение проекта актуализированного СНиП 2.05.02-85*.

Вообще как следует из результатов общения с сотрудниками Министерства они, видимо забыв свои, определенные законодательством и регламентами, обязанности видели в нас сторонних «просителей с улицы», а не налогоплательщиков за чей счет они собственно существуют и на интересы кого по закону должны работать.

В январе этого я от имени ассоциации «РОДОС» обратился к бывшему Министру регионального развития с изложением фактов выявленных нарушений законодательства и установленного по-

Этот документ вызвал массу замечаний специалистов, только ассоциацией «РОДОС» по нему было направлено разработчикам

и сотрудникам Минрегионразвития четыре отрицательных заключения не считая заключений от членов ассоциации. К сожалению, несмотря на актуальность поставленных в заключениях вопросов, сводку с результатами рассмотрения наших замечаний из Минрегионразвития России мы так и не получили.

В министерстве организация деятельности по разработке и рассмотрению проекта этого документа была поставлена таким образом, что из этого процесса были полностью исключены все специалисты в этой области. Я не знаю ни одной ведущей научной или проектной организации, которые были бы привлечены к рассмотрению проекта этого документа. При этом совершенно не

понятно, по каким критериям, и на каком собственно основании, без проведения конкурсных процедур исполнителем работ выбрано ЗАО «СоюздорНИИ», не имеющее в составе специалистов для выполнения такой работы.

На сайте Министерства регионального развития России помещается не весь комплект требуемых документов, а информация о ходе разработки и рассмотрения проекта актуализированного СНиП необоснованно дозируется и представляется в неполном объеме.

Важно отметить, что в соответствии с приказом Ростехрегулирования рассмотрение проекта актуализированного СНиП 2.05.02-85* должно осуществляться Техническим комитетом по стандартизации ТК-418 «Дорожное хозяйство», который, определен ответственным в данной области и имеет в своем составе подкомитет «Проектирование автомобильных дорог и дорожных сооружений» и специалистов в этой области.

Однако, по непонятным причинам проект этого СНиП рассматривался Техническим комитетом по стандартизации ТК 465 «Строительство», во-первых не уполномоченным на рассмотрение нормативных документов в этой области и во-вторых не имеющего в своем составе специалистов в области проектирования дорог. Это видимо и обеспечило полную изоляцию ведущих специалистов-дорожников, а заодно и «успех» подготовки по нему положительного решения.

Наши попытки организовать конструктивный диалог по проекту документа не увенчались успехом. Представители министерства и разработчика, не смотря на направленное им приглашение, не прибыли на организованное научно-техническим советом ассоциации дорожных проектных организаций «РОДОС» обсуждение проекта актуализированного СНиП 2.05.02-85*.

Вообще как следует из результатов общения с сотрудниками Министерства они, видимо забыв свои, определенные законодательством и регламентами, обязанности видели в нас сторонних «просителей с улицы», а не налогоплательщиков за чей счет они собственно существуют и на интересы кого по закону должны работать.

В январе этого я от имени ассоциации «РОДОС» обратился к бывшему Министру регионального развития с изложением фактов выявленных нарушений законодательства и установленного по-

Этот документ вызвал массу замечаний специалистов, только ассоциацией «РОДОС» по нему было направлено разработчикам

и сотрудникам Минрегионразвития четыре отрицательных заключения не считая заключений от членов ассоциации. К сожалению, несмотря на актуальность поставленных в заключениях вопросов, сводку с результатами рассмотрения наших замечаний из Минрегионразвития России мы так и не получили.

Мнение

рядка разработки и утверждения нормативных документов для автомобильных дорог. Ответ на это письмо был получен недавно, правда только после обращения в аппарат Правительства Российской Федерации. Это письмо по существу не содержит ответа ни на один из поставленных нами вопросов. Причем его резюме выглядит следующим образом: «В соответствии с пунктом 14 постановления Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2008 г. № 858 «О порядке разработки и утверждения сводов правил» 15 марта 2012 г. техническим комитетом 465 «Строительство» как специализированной организацией была проведена экспертиза указанного проекта свода правил. По результатам проведенной экспертизы окончательная редакция Проекта свода правил рекомендована к утверждению». Если говорить простым языком то смысл этой фразы вполне можно истолковать следующим образом: «Вы для нас никто. Вы кто собственно такие? Мы все равно все сделаем так, как считаем нужным!».

Мне как представителю общественной организации объединяющей сотни дорожных проектных организаций, в которых работают тысячи моих коллег-специалистов, такой тон ответа показался просто оскорбительным.

При этом суть ответа явно искажает текст документа Правительства, на который он ссылается. На самом деле согласно действующему порядку разработки нормативно-технических документов они должны передаваться на экспертизу «организациями, осуществляющими свою деятельность в соответствующей сфере». Очевидно, что в данном случае ассоциация «РОДОС» как основной пользователь и должен быть такой организацией. А в соответствии с установленным порядком национальные стандарты (своды правил) «должны утверждаться при отсутствии серьезных возражений по существенным вопросам у квалифицированного большинства сторон, т.е. при общем согласии (консенсусе)».

Но подписавший вышеуказанное письмо на бланке Министерства бывший директор департамента Д.В. Шаповал видимо не был информирован об этом, либо просто не желает этим руководствоваться.

Теперь вернемся к понятию «актуализация», которое в словарях означает «делать соответствующим современному состоянию». Однако Минрегионразвития России понимает этот процесс по-своему. По мнению министерства, изложенному в приложении к указанному выше письму «актуализация не предусматривает коренных изменений содержания норм, к тому же при отсутствии отечественных разработок, которые не проводились на протяжении более 30 лет. В этом легко убедиться, открыв планы дорожно-строительных ведомств за прошедшие годы».

Но ведь это вопиющая ложь. Только за последние два года Росавтодором завершены более 30 разработок по тематике непосредственно связанной с нормами проектирования автомобильных дорог, причем ежегодные планы этих работ размещаются на сайте ведомства (www.rosavtodor.ru).

Как показал мировой опыт, введение функциональной клас-

тон, зазвонив, что БАМ – это самый «длинный памятник застою». И зачем, мол, вбухали миллиарды рублей в эту дорогу? Жизнь ответила уже на этот вопрос: сегодня БАМ становится главной грузовой артерией на востоке страны, освобождая Транссиб для пассажирских и контейнерных поездов.

Надо прямо сказать, что только волевой характер нового начальника стройки помог довести ее до конца. И сделать это было сложнее, чем состыковать рельсы БАМа. Управлять строительством нескольких тысяч больших и малых объектов на площадке в тысячи километров – дело нелегкое. А в экстремальных условиях Севера – вдвойне. В главке начали работать по-новому. Во всех строительных подразделениях внедрили диспетчеризацию и АСУ. Взались за обеспечение стройки конструкциями и материалами собственного изготовления.

В итоге строители перешли на хозрасчет и самофинансирование, обеспечив рекордный прирост производительности труда (свыше 33%). Бывший глав превратился в мощное проектно-промышленно-строительное объединение Бамтрансстрой, которое могло обеспечить строительство под «ключ» практически любых транспортных и промышленных объектов.

Настал и победный финиш: 29 октября 1989 года Ефим Басин торжественно вручил символический ключ от БАМа новым хозяевам магистрали. Железная дорога от Байкала до Амура была сдана в постоянную эксплуатацию и по ней пошла поездка! За трудовой подвиг Родина удостоила начальника стройки высшей награды – звания Героя Социалистического Труда.

Но что делать дальше? Чем занять огромную армию транспортных строителей? Начали строить железную дорогу на Якутск. Но стране уже было не до строек – распался Союз, и экономика была в коллапсе.

И в этот момент Ефиму Басину избиратели выдали депутатский мандат в Верховный Совет РСФСР. Он шел туда с одной-единственной целью – сделать все, чтобы сохранить строительную отрасль. И сумел «пробить» закон об особенностях приватизации строительного комплекса, который остановил развал отрасли.

Назначение его председателем Госстроя России, а затем и министром строительства РФ было многими воспринято с надеждой.

Бывший глава правительства Виктор Черномырдин, вспоминая об этом, говорил:

– Время было тяжелейшее. От жесткой централизованной системы мы переходили к рыночной экономике, а что это такое – многие знали только по книжкам. Важно было, чтобы в правительство вошли профессионалы, люди которые понимают, что такое реальная экономика и умеют работать с большими коллективами. Басин – именно такой человек...

Потом правительство отправили в отставку. Но Басин не потерялся. Войти в состав своего кабинета предложил Ефиму Басину новый премьер-министр Евгений Примаков.

– Надо было собрать все силы в отрасли, – заметил он, – а это было делом труднейшим, если учесть, что в лихие 90-е все разрушили. Ефим Владимирович был именно тем человеком, который, опираясь на свой опыт и авторитет, мог собрать вокруг себя

единомышленников и вывести отрасль из полупарализованного состояния, сделал ее «локомотивом» экономики... Евгений Примаков не ошибся в своем выборе.

Басин дал старт многим полезным инициативам: запустил систему рейтинга строительных компаний, организовал конкурс на самый благоустроенный город России. Он лично курировал строительство Храма Христа Спасителя и реставрацию Кремля. А когда случилась беда в Ленске – мощным паводком разрушило город – первым прибыл туда, чтобы наметить программу его восстановления и реализовать в рекордно короткие сроки.

Сегодня Ефим Басин – глава собственной строительной корпорации. Мог бы спокойно заниматься своим бизнесом. Но он по-прежнему ведет активную общественную деятельность, возглавляет Комитет по предпринимательству в сфере строительства Торгово-промышленной палаты РФ, заседает в правлении Российского Союза строителей, выступает на парламентских слушаниях и съездах строителей.

Как самого авторитетного человека, его избрали президентом Национального объединения строителей («НОСТРОЙ»), Национального объединения СРО в строительстве.

«НОСТРОЙ» объединяет около 250 строительных СРО, которые включают более 100 тысяч строительных организаций, с общей численностью работающих порядка 5,5 миллиона человек. Одно из главных направлений работы – создание унифицированных документов для саморегулируемых организаций – для дальнейшего использования в работе. Прежде всего, это касается требований к компаниям при приеме в члены СРО и выдачи свидетельств о допуске к видам работ. Нельзя допустить, чтобы требования к выдаче допусков в разных регионах отличались друг от друга.

Также среди приоритетов – подготовка строительных кадров. Закон требует, чтобы не реже чем раз в пять лет специалист обновлял свои знания, связанные с нормативной базой строительства, материалами, технологиями. Мы сейчас определили программы для обучения специалистов, подобрали основные центры повышения квалификации (их порядка 100 по стране) и уже начали проводить и профподготовку, и последующую аттестацию. Задача-максимум – обеспечить все строительные компании высококвалифицированными кадрами и исключить из строительного процесса «липовых специалистов» с купленными «корочками».

В словах Ефима Владимировича нет популизма и красноречия – он говорит о деле, о том, что необходимо совершенствовать законодательство, решать проблемы территориального планирования и резервирования земель под строительство, а также быстрее выстраивать систему саморегулирования в отрасли. Заслуженный строитель России считает: самоконтроль и ответственность – это то, чего не хватает нашему обществу.

...А конкурентам все не дает покоя вопрос: почему глава «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНССТРОЙ» всегда добивается успеха? Между тем, секрет прост: во все времена Ефим Басин делал и делает свое дело – строит, создает. И в этом главном деле его жизни нет ему равных.

Говорят: он – Строитель от Бога.

Анастасия ТАМАРИНА

(Окончание. Начало на стр. 3)

О. СКВОРЦОВ, Президент ассоциации дорожных проектных организаций «РОДОС»

НИ ШАГУ ВПЕРЕД?

сификации автомобильных дорог дает резкое снижение количества дорожно-транспортных происшествий. Рекомендации по установлению иерархии дорожной сети с учетом функций, выполняемых каждой дорогой, содержатся в Сводной резолюции о дорожном движении ЕЭК ООН и докладе рабочей группы президиума Государственного совета Российской Федерации. Однако авторы указанного письма непреклонны и откровенно игнорируют мнение столь авторитетных органов утверждая, что «функциональной классификации в России нет. Её необходимо разрабатывать».

И это опять не так. Два года назад Росавтодором были завершены разработки трех следующих тем: «Анализ и обобщение зарубежных норм проектирования и планирования территорий на основе функциональной классификации автомобильных дорог»; «Разработка предложений по введению функциональной классификации автомобильных дорог в Российской Федерации» и «Подготовка раздела национального стандарта или свода правил – функциональная классификация автомобильных дорог во взаимосвязи с технической классификацией». Чего еще надо разрабатывать?

Принципиальным вопросом, оказывающим существенное влияние на безопасность дорожного движения, является смена концептуальных подходов и это в первую очередь отказ от применяемой у нас концепции расчетной скорости и переход к определению основных геометрических параметров проектируемой дороги по скорости потока 85% обеспеченности. Это дает огромный эффект. Но и здесь чиновники из Минрегионразвития сурово непреклонны в своей аргументации. Они считают, что в данном случае применение новой концепции не приемлемо, поскольку «простой перенос зарубежного опыта на российскую действительность не возможен».

Такая «принципиальная» позиция является еще одной яркой иллюстрацией своей полной некомпетентности и свидетельствует о совершенном незнании проблем.

Во-первых, почему-то авторов указанных выше строк не смущает, что сейчас в наших нормах используется простой перенос зарубежного опыта США (да еще 1936 года) в российскую действительность!

Во-вторых, закономерности движения транспортных потоков, равно как и действие закона Ньютона не имеют государственных границ. Ну, и наконец, аналогичные исследования по заказу Росавтодора были выполнены и в нашей стране. Примером этому служит научно-технический отчет МАДИ по теме «Обоснование норм на расчетные скорости и поперечные профили для дорог с движением плотных транспортных потоков» и научно-технический отчет НПФ «Русавтодор» «Обоснование основных геометрических параметров дороги исходя из скорости движения плотных транспортных потоков».

Хорошо, предположим, что воспитание чиновников Минрегионразвития позволяет игнори-

ровать мнение и не отвечать на письма Президента дорожных проектных организаций «РОДОС» около 15 лет проработавшего в дорожной отрасли на высших государственных должностях и имеющего четыре почетных звания. Но ведь они вместе с этим игнорируют и поручение Президента России, в котором записано: «обеспечить обновление норм и правил, применяемых при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры». Без их внимания остались и резолюции ООН по вопросам безопасности дорожного движения, и Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, и решение Президиума Государственного совета по вопросам развития транспортной инфраструктуры страны в г. Красноярске, и решения Президиума Государственного совета по организации безопасности дорожного движения «О состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения», указания и поручения Президента и Правительства. Не выполнено и указание В.В.Путина высказанное на заседании Российского транспортного союза в г. Новосибирске, в котором было отмечено, что безусловным приоритетом на транспорте является обеспечение жизни и здоровья людей. Но чиновники министерства с завидным упорством идут своим путем.

Так в проекте «актуализированного» СНиП не предусмотрено никаких мер направленных на повышение безопасности движения. Но, по словам работников Министерства, «актуализация СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» проведена по следующим направлениям: обеспечение повышения уровня надежности и безопасности автомобильных дорог (механическая безопасность, безопасность при опасных природных процессах и явлениях и техногенных воздействиях, безопасный уровень воздействия сооружений на окружающую среду и пр.)». Попытка на основе тщательного анализа найти в проекте документа указанные конкретные меры, как и следовало ожидать, не привела к положительным результатам.

Ещё более нелепо выглядит утверждение о том, что в проекте СНиП выполнена гармонизация с требованиями «норм и правил» проектирования автомобильных дорог стран Европейского союза и США.

Авторы этого блестящего утверждения по всей вероятности не знают, что в странах ЕС нормы проектирования автомобильных дорог не входят в систему строительных норм. Директивой 2008/96/ЕС Европейского парламента и Совета от 19 ноября 2008 автомобильная дорога считается «Инфраструктурным проектом» (infrastructure project) и означает «проект по строительству новых дорог или существенное изменение существующей сети, которое влияет на транспортный поток».

О какой гармонизации с требованиями норм и правил проектирования автомобильных дорог стран Европейского союза могут

говорить работники Минрегионразвития, когда «актуализированный» СНиП по 12 позициям не соответствует требованиям, которым должны отвечать международные автомагистрали, определенные в приложении 2 к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) ЕЭК ООН принятыми в Женеве 15 ноября 1975 года, по 7 позициям не соответствуют Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.). Обо всем этом указано в заключениях ассоциации «РОДОС», которые чиновники, по всей видимости, просто даже не сочли нужным прочесть.

Трудно не заметить, что все происходящее в стенах министерства находит косвенное, как минимум, отражение в происходящем на сети автомобильных дорог общего пользования. Так ежегодно на дорогах страны погибает более 26 тысяч человек, около 130 тысяч получают увечья, ущерб от ДТП оценивается в сумму около 2 трлн. рублей!

За последнее десятилетие Россия по удельному показателю смертности на дорогах, ранее находившаяся на третьем месте после Литвы и Португалии, к 2010 году вышла на первое место, причем с большим отрывом. При сокращении ДТП со смертельным исходом за этот период в нашей стране на 12%, этот показатель сократился в Латвии на 39%, в Португалии на 62% при среднем показателе среди Европейских стран – на 40%.

Сегодня риск погибнуть в ДТП на российских дорогах в 4,2 раза больше чем в Германии, в 4,6 раза больше чем в Голландии, в 5,8 раза больше чем в Швеции.

По данным Всемирной организации здравоохранения введение основных норм на вышеуказанных концептуальных подходах в разработке норм проектирования дорог позволяет гарантированно сократить количество ДТП на 30%.

А это означает, что переход на современные нормы позволит ежегодно сохранять жизнь нескольким тысячам наших соотечественников и существенно сократить ущерб от ДТП. Встает законный вопрос, почему жизнь и здоровье наших граждан должна зависеть от настроения и компетентности (некомпетентности?) чиновников. Мы сейчас часто пытаемся копировать зарубежный опыт, разрешили даже применение зарубежных стандартов. Давайте же скопируем и порядок разработки и утверждения этих стандартов. Одними их наиболее совершенными в мире дорожными нормами являются нормы США, разработанные ассоциацией дорожных администраций штатов ASHTO и одобренные Федеральной дорожной администрацией США, дорожные нормы Германии, разработанные Научно-исследовательским обществом по дорогам и транспорту и утвержденные Федеральным министерством транспорта, нормы проектирования и строительства дорог Великобритании, утвержденные департаментом транспорта. Имеет ли смысл нам оригинальничать, расплачиваясь за это жизнями наших людей и ежегодным ущербом в сотни миллиардов рублей?

Общероссийское объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» поздравляет Ефима Владимировича с Днем строителя и желает ему новых трудовых побед и личного счастья.