

СОСТОЯНИЕ ДОРОГ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ

В.В. КАПСКИЙ

Белорусский национальный технический университет

В зимний период времени года, как известно, растет аварийность, в том числе аварийность, связанная с дорожными условиями. Имеет место и переоценка водителями собственных возможностей и возможностей своего автомобиля.

Аварии по причине дорожных условий, как правило, происходят на автомобильных дорогах с неудовлетворительным покрытием. В качестве основных причин таких дорожно-транспортных происшествий выступают скользкость, неровности покрытия и т.д.

Гололедица в зимний период представляет большую опасность и создает значительные неудобства для участников движения. Сцепление между колесом автомобиля и дорожным покрытием зависит от вида и состояния дорожного покрытия и может значительно меняться с течением времени, что создает опасность для участников движения.

Конечно, водитель автомобиля должен при выборе скорости движения, дистанции до движущегося впереди и попутно транспортного средства, бокового интервала учитывать и дорожные условия. Однако при возникновении опасности для движения водитель должен только снизить скорость автомобиля, вплоть до полной остановки. Так, если водитель в целях предотвращения дорожно-транспортного происшествия или в целях обеспечения безопасности движения применит экстренное торможение, то остановочный путь легкового, незагруженного автомобиля при движении по проезжей части, покрытой мокрым льдом, со скоростью 60 км/ч может составить примерно 157,0 м. Остановочный путь того же автомобиля при движении с той же скоростью по дороге, где проезжая часть покрыта льдом, но обработана противогололедной смесью, при применении водителем экстренного торможения, может составить примерно 67,0 м. Поэтому необходимо исследовать техническое состояние дорог. Но, например, экспертами-автотехниками исследуется и оценивается обычно состояние дороги только в месте совершения дорожно-транспортного происшествия и совершенно не анализируется предыдущий участок дороги, преодолевая который водитель настраивался на такие условия движения, оказавшиеся неидентичными к участку, на котором произошла авария.

Сейчас автотехники не придают большого значения детальной оценке дорожных условий, ограничиваясь только лишь визуальным, поверхностным осмотром участка дороги или довольствуясь той минимальной информацией, которую содержат материалы и документы, составляемые работниками МВД, выбывающими на место дорожно-транспортного происшествия. Однако такой метод определения дорожных условий, в которых необходимо двигаться водителю, управляя транспортным средством, не всегда оправдан, так как он основан на личных психофизиологических способностях каждого человека. В тяжелых финансовых условиях комплексной передвижной лаборатории, позволяющей исследовать качество и эксплуатационные свойства дорог, просто не суждено появиться на свет. Практически сегодня невозможно оценить, в каком состоянии находится покрытие проезжей части, под силу это определить только при детальном исследовании участка дороги квалифицированными специалистами в области строительства, содержания, эксплуатации и ремонта дорог, специалистами в области организации дорожного движения с помощью приборов и техники.

Такие параметры дороги, как состояние дорожного покрытия проезжей части, обочин; условия видимости и обзорности с места водителя с учетом объектов, ограничивающих видимость; геометрические особенности участка дороги; обустройство дороги техническими средствами регулирования дорожного движения имеют непосредственную связь с возникновением аварийной дорожно-транспортной ситуации. Дорожно-эксплуатационным службам необходимо отслеживать все изменения параметров дороги и выявлять их влияние на безопасность дорожного движения.

Сил и средств тех организаций, которые призваны фиксировать, расследовать и исследовать конечные стадии развития и последствия аварии может и не хватить на проведение экспертной оценки технического состояния участка дороги по каждому происшествию по причине недостатка квалифицированных специалистов и недостаточного материально-технического оснащения. Следовательно, возникает необходимость создания базы данных технического состояния всей сети дорог Республики Беларусь, постоянного слежения за изменением их технического состояния для своевременного принятия мер по обеспечению безопасного дорожного движения.