

## ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*Т. А. БОРОДИЧ, Т. Г. НЕЧАЕВА, П. К. КУРКИНА, Д. Д. ЛАХТЫРЕВА*  
*Белорусско-Российский университет, г. Могилев, Республика Беларусь*

В настоящее время неотъемлемой частью дорожного движения стала транспортная инфраструктура. Безопасность всех элементов транспортной сети всегда являлась приоритетным условием при осуществлении любых перевозок. Качество и состояние дорожного покрытия, достаточный уровень искусственного освещения, наличие островков безопасности и велодорожек – всё это ведет к снижению случаев травматизма при организации дорожного движения.

В первую очередь стоит отметить несовершенство системы передачи информации о дорожно-транспортных условиях. Проблема состоит в том, что сфера безопасности дорожного движения Республики Беларусь регламентируется нормативными правовыми актами, относящимися либо к разным отраслям права, либо к разным отраслям законодательства, которые в ряде случаев не только отличаются подходами к регулированию общественных отношений, но и оперируют не одинаковой терминологией. Государственное регулирование в области дорожного движения осуществляются Советом Министров Республики Беларусь, Министерством внутренних дел Республики Беларусь, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерством по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь, а также Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел Республики Беларусь и Министерством сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь. Каждому ведомству предписываются различные сферы контроля и управления в системе дорожного движения, что значительно затрудняет сбор данных в случае непредвиденных ситуаций и аварий, следствием чего является невозможность своевременно донести информацию до всех участников дорожного движения. Решением данной проблемы является информационное обеспечение водителей на магистралях с использованием электронных табло и управляемых дорожных знаков. Повышение уровня безопасности движения происходит за счет своевременного предупреждения о возникших затруднениях на дорогах посредством развитой инфраструктуры.

Дистанционное управление данными элементами инфраструктуры ведется из транспортно-диспетчерских центров. Руководство ими может осуществляться государственными органами, задействованными в сфере регулирования дорожного движения, из чего вытекает необходимость обеспечить достаточную координацию этих ведомств. Стоит отметить, что проведение подобного мероприятия невозможно без создания интегрированной базы данных, куда будет поступать информация от органов, регулирующих дорожное движение.

Влияние на безопасную работу транспорта оказывает состояние самой транспортной инфраструктуры. В этом случае приоритетом для государственных структур является создание безопасной дорожной среды и максимальное снижение риска при дорожном движении. Для решения данных проблем предлагаются мероприятия как государственного, так и регионального уровня, например, ужесточение системы выдачи водительских удостоверений, внедрение инновационных проектов в градостроительстве и землепользовании, а также предоставление приоритета общественному транспорту.

Основными направлениями повышения безопасности транспортной инфраструктуры в Республике Беларусь являются достижения таких пунктов, как максимально полное соответствие дорожной инфраструктуры потребностям общества; высокая эффективность государственного контроля в области транспорта; широкая общественная поддержка проводимой государственной политики в области дорожного движения. Примерами мероприятий, принимаемых для повышения безопасности транспортной инфраструктуры, могут быть:

- 1) своевременное обустройство дороги искусственным освещением, ограждениями, пешеходными переходами, расположение стоянок, островков безопасности;
- 2) реконструкция перекрестков, расширение дорог путем создания дополнительных полос разгона и торможения, расположение направляющих островков;

3) ликвидация потенциально опасных участков дорог, одновременно с этим максимальное информирование водителей и пешеходов об опасных условиях дорожного движения;

4) строительство и обустройство велосипедных дорожек и стоянок.

По данным Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, один километр дороги первой категории стоит 1,6 млн дол. В Могилеве рационально построить две полосы дороги с приоритетом для общественного транспорта на участке «остановка Габровская – Площадь Орджоникидзе – Площадь Ленина», так как здесь пролегают маршруты большинства направлений общественного транспорта, связывающие основные достопримечательности города, крупные фирмы и заводы, чем обусловлена большая загруженность данного отрезка транспортной системы города. На рисунке 1 выделен маршрут, по которому необходимо проложить дополнительные дорожные полосы.

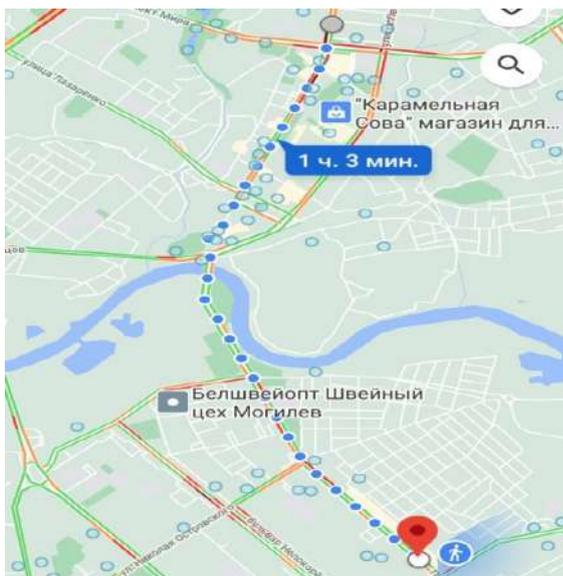


Рисунок 1 – Приоритетный маршрут построения дополнительных дорожных полос

лева двумя полосами с приоритетом общественного транспорта будет затрачено 55,13 % денежных средств, рассчитанных на реконструкцию дорог г. Могилева в 2020 году. Это поможет понизить уровень аварийности и увеличит пропускную способность одной из главных дорог города.

Приблизительная протяженность данного маршрута составляет 5 км, однако следует учесть, что дорога на участке Пушкинский мост – остановка «Гостиница турист» была реконструирована в 2016 году и теперь имеет по три полосы движения, следовательно, данный участок протяженностью 1,3 км расширять не надо.

Таким образом, расчет примерной стоимости прокладки двух полос I категории выглядит так:

$$(5 - 1,3) \cdot 1,6 \cdot 2 = 11,84 \text{ млн дол.}$$

По данным Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республики Беларусь на 2017–2020 годы размер финансирования мероприятий по реконструкции, ремонту и содержанию местных автомобильных дорог составляет 143 1621 531,93 руб., из них источники финансирования, рассчитанные на Могилевскую область в 2020 году, составляют 54 998 659 руб.

В общей сложности на мероприятие по обустройству наиболее загруженного участка дороги г. Могилева

#### Список литературы

1 Шураков, А. П. Зарубежный опыт организации обслуживания пассажиров городским пассажирским транспортом / А. П. Шураков // Автотранспортное предприятие. – 2008. – № 8.

2 Постановление Совета Министров от 18.09.2017 № 699 «Об утверждении Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 годы». – Минск, 2017. – 26 с.

УДК 625.8

## МАТЕРИАЛЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ УЧАСТКОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ С ВЫСОКИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ НАГРУЗКАМИ

*Д. И. БОЧКАРЕВ, П. А. КАЦУБО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Традиционно согласно принятым техническим нормативно-правовым актам при строительстве автомобильных дорог применяется асфальтобетон или цементобетон различных марок, которые отличаются не только по содержанию компонентов, но и по основным физико-механическим свойствам.

В то же время в процессе эксплуатации автомобильных дорог на отдельных участках с асфальтобетонным покрытием возникают дефекты в виде колеиности, вследствие пластической деформации и износа покрытия.