

УДК: 614.86

Аканов Д.К., Орозакунова Б.К., Калпаков С.Р., Жайнаков Н.Б.

ИГУ им. К.Тыныстанова

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

В данной работе проведен подробный анализ по безопасности дорожных движений. Предложены оптимальные варианты для улучшения безопасности автомобилей на дорогах республики.

In this paper, a detailed analysis of road safety offered the best options for improving the safety of cars on the roads of the country.

Автомобильный транспорт в настоящее время является неотъемлемым элементом жизни общества, во многом определяя условия жизнедеятельности людей. Вместе с тем функционирование автомобильного транспорта сопряжено с серьезными негативными последствиями. Он является самой опасной сферой деятельности.

В Кыргызской Республике в результате дорожно-транспортных происшествий на дорогах гибнут более тысячи человек в год и намного большее количество получают травмы. По удельной величине аварийности (на 1 автомобиль) мы в несколько раз превышаем страны дальнего зарубежья. По негативному экологическому воздействию на среду обитания и здоровье людей автомобильный транспорт относится к самым опасным сферам. Это воздействие проявляется, в первую очередь, в большом количестве выбросов опасных веществ в атмосферу, водные бассейны, почву. Максимальное уменьшение негативных последствий от деятельности автомобильного транспорта является важной задачей государства.

Негативные проявления, связанные с деятельностью автомобильного транспорта, в наибольшей степени имеют место в зоне его наибольшей концентрации городе. Вместе с тем это воздействие широко распространяется за пределы крупных городов на автомобильных дорогах, пронизывающих хозяйственно освоенные территории и, в первую очередь, на дорогах республиканской сети, наиболее протяженных и загруженных. Хотя протяженность последних (3 тыс. км) составляет лишь 3% общей протяженности дорог общего пользования. По ним реализуется основной объем автомобильных сообщений по связям с важнейшими центрами внутри страны и с другими государствами.

В настоящее время на основной протяженности указанных дорог сложилась острая транспортная обстановка. Эти проблемы определяются, в первую очередь, несоответствием параметров многих участков дорог возросшим потокам транспорта. Сложившаяся обстановка весьма негативно отражается на скорости движения транспорта. Она способствует также высокой аварийности и сильному отрицательному воздействию мощных потоков транспорта на природную сферу и людей, прилегающих к дорогам зон [1]. Ожидаемый рост интенсивности движения в перспективе еще более обострит проблемы. Расчеты показывают, что существенное увеличение парка автомобилей с некоторым замедлением может продолжаться еще 35-40 лет, в результате чего общее количество автомобилей возрастет приблизительно в 3,5 раза, что повлечет существенное повышение интенсивности движения на дорогах. Однако, вероятнее всего рост интенсивности движения будет опережать темпы роста парка за счет увеличения подвижности населения. Возрастание последней может происходить под воздействием таких факторов, как повышение качества дорог, улучшение на них транспортной обстановки, повышение уровня автомобильного сервиса, рост доходов населения и связанных с этим изменений в укладе его жизни.

В результате роста транспортных потоков интенсивность движения на большинстве участков автомобильных дорог Кыргызской Республики превысит нормативы первой технической категории, требующей создание двух полосной дороги.

Это вызывает необходимость строительства дополнительных полос на существующих направлениях дорог. Получившая ранее распространение практика расширения существующих дорог со строительством в обходах наиболее крупных центров (преимущественно городов) не может быть использована. На автодорогах республики сохраняется высокая аварийность и серьезные технические проблемы для населения. Указанная реконструкция все более привязывает трассу к неперспективному в плане дальнейшего развития направлению, поскольку возможности расширения дороги внутри границ застройки крайне ограничены.

К числу главных факторов, обуславливающих высокую аварийность на автомобильных дорогах, следует отнести большую плотность транспортных потоков, зачастую превышающую нормативную, и наличие помех движения. В условиях плотных потоков транспорта сужаются интервалы между автомобилями до опасной величины, не обеспечивающей возможности снижения скорости их движения или остановки для предотвращения столкновения. В связи с этим, при высоких скоростях движения на дорогах с качественным покрытием, любое быстрое изменение транспортной обстановки чревато возможностью аварии. Главными источниками аварийности на автомобильных дорогах являются населенные пункты и многочисленные примыкающие дороги, преимущественно территориальной сети.

Решение проблемы существенного ускорения перевозок, радикального повышения безопасности на автомобильных дорогах требует серьезного изменения подходов по их развитию с использованием практики развитых стран. На западе указанные проблемы решаются преимущественно путем строительства новых скоростных направлений магистральных дорог в обход населенных пунктов. Проводится у нас техническая политика реконструкции автомобильных дорог в связи с ростом интенсивности движения, в большинстве случаев не позволяет рассчитывать на решение указанных проблемы.

Эта реконструкция выполняется в значительной степени по принципу ликвидации наиболее критических ситуаций. В частности создаются обходы наиболее крупных центров, преимущественно городов, удлиняющие трассу. Вынос трассы за пределы более мелких поселений обычно не планируется. Однако условия застройки в них не позволяют выполнить реконструкцию до конца отвечающим нормативам I технической категории. Повышение капитальности звеньев, приходящих через населенные пункты, все более привязывают дороги к существующим направлениям, бесперспективным в плане дальнейшего их расширения, повышения скоростей, кардинального решения вопросов повышения безопасности перевозок и экологической безопасности населения. По результатам исследования вопросов стратегии развития автомобильных дорог, было определено, что создание скоростных автомобильных дорог, отвечающих требованиям технической и экологической безопасности возможно на основе изоляции транзитного движения от мест жизнедеятельности.

Представляется весьма целесообразным, чтобы в ходе поэтапной реконструкции автомобильных дорог, обусловленной ростом интенсивности движения, в составе МТК постепенно формировались новые скоростные направления за пределами населенных пунктов, соответствующие требованиям международных стандартов для дорог такого класса. При исследовании рациональных подходов развития автомобильных дорог в зонах населенных пунктов была доказана экономическая нецелесообразность развития магистралей за счет расширения существующей дороги со сносом строений. В процесс исследований были выработаны варианты обходов населенных пунктов. В качестве альтернативы традиционному короткому обходу населенных пунктов, создающему значительное удлинение трассы, были выдвинуты варианты нового направления, не удлиняющие трассу (параллельный ход) или увеличивающие ее протяженность в незначительной степени (пологий обход большой протяженности).

Исследованием [4] были обоснованы возможности поэтапного формирования новых направлений автомобильных дорог, проложенных в обход населенных пунктов на

экологически безопасном расстоянии (1 км). Прокладка вариантов предусматривается без увеличения протяженности трассы или минимальным ее увеличением и без повышения затрат, определяемых нормативными требованиями увеличения пропускной способности автомобильных дорог. На первой стадии предлагается строительство двух полосной дороги, предусматривающей одностороннее движение по новому и существующему направлению. При дальнейшем развитии направления с созданием двух полосной дороги на нем организуется двухстороннее движение, а существующая дорога используется преимущественно для местного движения.

Сформулированные на основе усредненных данных выводы моделирования не могут быть использованы в качестве направленности развития конкретных объектов. Тем не менее, они дают возможность выработки принципов технической политики долгосрочного развития автомобильных дорог.

Предлагаемые меры, безусловно, будут способствовать уменьшению аварийности на автомобильных дорогах, хотя, на наш взгляд, достижения поставленных высоких целей сокращение числа погибших в 1,5 раза представляется маловероятным. Основные усилия в программе определяются «человеческим фактором», перестройку сознания и повеления людей. Однако, этот процесс достаточно инерционен. Он связан с условиями жизни и требует, помимо прочего, значительного времени. А самое главное, даже при обеспечении высоких показателей программы разрыв между Кыргызской Республикой и развитыми странами по удельным показателям аварийность будет еще достаточно высокой. На наш взгляд, основные причины отставания Кыргызской Республики по этим показателям определяются условиями сообщений – качеством автомобильных дорог, обуславливающие главные проблемы безопасности.

Литература:

1. Мамытов А.Б., Орозакунова Б.К. //Вестник ИГУ. - Каракол, 2011. - С. 138-142.
2. Пугачев И.Н., Горев А.Э., Олещенко Е.М. Организация и безопасность дорожного движения. – М.: Академия, 2009.
3. Клинковштейн Г.И., Афанасьев М.Б. Организация дорожного движения. – М.: Транспорт, 2001.
4. Пеньшин Н.В., Пудовкин В.В., Колдашов А.Н., Яценко А.В. Организация безопасности движения. – Тамбов: ТГТУ, 2006.