

Исаков Ж.К., Мамытов А.Б., Шингибаев Э.Р.  
ИГУ им. К. Тыныстанова

## **НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОДОРОГЕ «ТЮП-КЕГЕН» В ИССЫК- КУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ**

Проблема безопасности дорожного движения заслуживает серьезного внимания и с экономических позиций, так как ее обеспечение на дорогах с высокими скоростями транспортных средств непосредственно ведет к увеличению их производительности. Не менее важны при оптимальной организации движения транспортных средств снижение средств загрязнения атмосферы выхлопными газами, ликвидация задержек транспорта из-за аварий и т.п. Как показывает обзор специальной литературы [1,2,3], дорожно-транспортные происшествия, помимо горя и страданий, причиняемых гражданам, имеют серьезные экономические и социальные последствия.

Таким образом, проблема безопасного движения транспортных средств на дорогах-важнейшая задача современности. Для ее решения предусмотрены комплексные меры по снижению уровня аварийности на дорогах: создание специальных служб и организаций, разработка технических средств и мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Традиционно устоявшееся мнение, что первопричиной дорожно-транспортного происшествия является нарушение водителем Правил дорожного движения, ошибочно. Во многих случаях (конечно, исключая намеренное и злостное нарушение действующих норм и Правил) истинной причиной возникновения опасных (критических) ситуаций, приводящих к ДТП, является отсутствие навыка распознавания опасностей в дорожном движении, их первичных признаков, а также принятие своевременных упреждающих действий. Продолжающийся же быстрый рост автомобильного парка приводит к увеличению интенсивности транспортных потоков, что предъявляет к водителям все возрастающие требования.

Поэтому повышение надежности водителей становится неотложной задачей, без решения которой невозможно добиться существенного снижения ДТП и повышения безопасности движения.

В настоящее время автомобильная дорога по маршруту «Тюп-Кеген» имеет очень важную роль при развитии и процветании туризма, народного хозяйства в Иссык-Кульской области.

Трасса «Тюп-Кеген» имеет огромное значение для экономики Иссык-Кульской области. Она соединяет восточный регион Казахстана с северо-восточной частью Кыргызстана. Жители Тюпского района теперь имеют возможность заниматься экономическими и культурными связями с соседней дружественной Казахской Республикой.

Наши специалисты ведут работу по международному стандарту. Длина участка 76км. Толщина магистрали должна быть 12см, но в настоящий момент уложено 7см асфальтобетона. За стройку дороги несет ответственность компания «Терра Групп». 35 километров дороги уже покрыто асфальтом, проделаны строительные работы. Общая стоимость проекта 1млрд. 950млн. сомов. В этом году государство планирует выделить на реабилитацию автодороги «Тюп-Кеген» еще 250 миллионов сомов. Следует отметить, что Международный коридор «Тюп-Кеген» впервые строится за счет республиканского бюджета. Если дорога будет отвечать соответствующим стандартам, то и следующие стратегические проекты будут финансироваться государством. Одним словом, «Тюп-Кеген» будет примером для остальных.

Данный проект реализуется в рамках программы «Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия».

Схема автомобильной дороги по маршруту «Тюп-Кеген» приведена на рис.1.

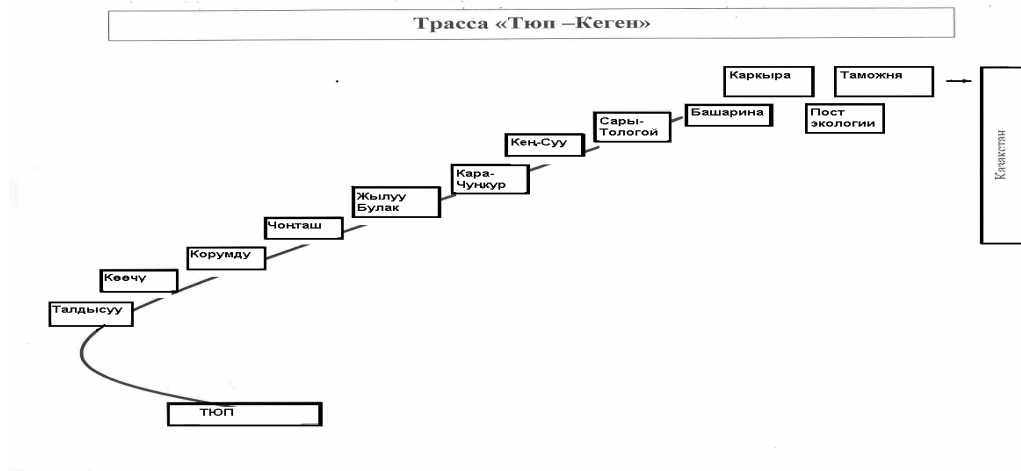


Рис.1

В силу различных природно-климатических условий, особенностей природных ресурсов, уровня экономического и социального развития, развития транспортной инфраструктуры каждый район требует индивидуального подхода к решению проблем, поэтому перспективное планирование социально-экономического развития отдельных муниципальных образований приобретает в настоящее время большое практическое значение и актуальность.

Территория Тюпского района входит в северную часть Кыргызской Республики. Климат на территории не очень холодный, избыточно-влажный, на побережье частые туманы. Летом господствуют восточно-западные ветры «Санташ» и «Улан», которые приносят большое количество осадков - 70– 80% годовой нормы. Наиболее теплый месяц - август со средней температурой + 25°С, при максимуме +28°С. Осень теплая, с ясными днями в октябре. Зимой дуют восточно-западные сухие ветры. Самый холодный месяц - январь со среднемесячной температурой - 17°С.

Полоса отвода данной автодороги располагается во II дорожно-климатической зоне и относится ко второму типу местности по характеру и степени увлажнения.

Строительные нормы и правила на проектирование дорог исходят при обосновании требований к элементам дорог из благоприятных погодно- климатических условий, предусматривая, что покрытие находится в чистом, слабо увлажненном состоянии, а видимость не ограничивается атмосферными условиями. Это соответствует хорошей летней погоде в светлое время суток.

В реальных условиях эксплуатации осенью, весной и зимой, т. е. в течение большей части года, в ряде климатических районов, особенно на дорогах низших технических категорий, покрытие бывает мокрым, загрязненным или покрытым снегом. Все эти состояния, продолжаясь длительное время, ухудшают условия движения. Коэффициент сцепления шин с покрытием снижается, возрастает длина тормозного пути. На водителей оказывает влияние наличие весной и осенью рядом с проезжей частью размокших и изрезанных колеями обочин, а зимой-снеговых отложений, образующихся при очистке дорог от снега, иногда сужающих проезжую часть. Опасность заезда на обочину вынуждает водителей держаться ближе к середине проезжей части, что повышает опасность дорожно-транспортных происшествий, средняя скорость движения по дороге снижается.

Во время выпадения атмосферных осадков — дождя или снега — или снижения метеорологической видимости из-за тумана большинство водителей также уменьшает

скорость как из-за уменьшения коэффициента сцепления, так и из-за большей сложности ориентирования в обстановке движения с работающими стеклоочистителями. Характерно, однако, что возрастает доля водителей, не учитывающих это обстоятельство и едущих с повышенным риском вовлечения в дорожно-транспортное происшествие.

Таким образом, каждое изменение режимов движения, происходящее в результате ухудшения погодных условий, приводит в конечном счете, к уменьшению скорости и увеличению в связи со снижением коэффициентов сцепления расстояний между автомобилями в потоке.

Влияние обоих этих факторов проявляется в снижении пропускной способности, что следует учитывать при организации грузовых и пассажирских перевозок. Зимой преобладают ветры северо-западных направлений, летом – западно-восточных.

Число дней с осадками 0,1 мм и более колеблется по территории от 140 до 200, т. е. составляет около половины всех дней года. За холодный период года количество осадков колеблется от 160-300 мм, за теплый период выпадает от 350-700 мм осадков.

Изменчивость месячных сумм осадков в отдельные годы довольно велика, особенно в теплый период. В отдельные годы месячные количества осадков в зависимости от условий атмосферной циркуляции могут значительно отклоняться от многолетнего среднего значения.

При большой изменчивости осадков из года в год дополнительной характеристикой средних месячных осадков являются суммы осадков различной вероятности или обеспеченности. Месячные и годовые суммы осадков различной обеспеченности на рассматриваемой территории колеблются в значительных пределах. Например, в сентябре – месяце с наибольшим количеством осадков и большей их изменчивостью по всей территории – при средней сумме за месяц от 90 до 130 мм в отдельные годы месячные суммы колеблются от 10-20 мм (1904 г.) до 290 мм (1931, 1951 гг.). Однако вероятность таких крайних величин весьма мала (большей частью 1-2 %), что означает повторение один раз в 50-100 лет.

Для некоторых практических задач и мероприятий имеет значение вид осадков и число дней с осадками различной величины. В среднем за год в Тюпском районе выпадает 20-30 % всех осадков в твердом виде, 57-66 % в жидком и 9-17 % составляют смешанные осадки (мокрый снег, снег с дождем и др.).

Учитывая вышеизложенные основные проблемы, нами были запланированы мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на автодороге «Тюп-Кеген».

Устранение участков концентрации ДТП на автомобильных дорогах «Тюп-Кеген» является составной частью региональных и местных программ повышения безопасности дорожного движения, разрабатываемых на основе государственного закона «О безопасности дорожного движения» и направленных на комплексное решение проблемы сокращения количества дорожно-транспортных происшествий. Указанные программы имеют, как правило, межведомственный характер.

Государственные программы безопасности дорожного движения, содержащие проекты по снижению уровня аварийности на участках автодороги «Тюп-Кеген» концентрации ДТП, разрабатывают в соответствии с «Порядком разработки и реализации государственных целевых программ и межгосударственных целевых программ», в осуществлении которых участвует КР.

В системе дорожного хозяйства планирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на участках концентрации ДТП осуществляется в порядке, предусмотренном действующими нормативно-техническими и нормативно-правовыми документами, регламентирующими разработку, согласование и утверждение:

- программами дорожных работ по совершенствованию и развитию дорожной сети;
- инвестициями в автомобильные дороги;

- проектной документацией;
- планами работ по реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

В зависимости от капитальности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на участках концентрации ДТП и, соответственно, возможных сроков их реализации, а также исходя из установленного порядка разработки, согласования и утверждения программ дорожных работ, следует различать следующие виды их планирования:

- краткосрочное (оперативное);
- годовое.

Краткосрочное (оперативное) планирование мероприятий по обеспечению безопасности движения на участках концентрации ДТП осуществляется при назначении работ по содержанию дорожной сети на участках, элементах дорог и дорожных сооружениях, транспортно-эксплуатационные показатели которых не соответствуют требованиям ГОСТа и «Временного руководства по оценке уровня содержания автомобильных дорог». Планирование работ и ликвидация таких дефектов транспортно-эксплуатационного состояния дорог должно выполняться по мере их обнаружения в установленные сроки в соответствии с технологиями дорожных работ, принятыми в «Технических правилах ремонта и содержания автомобильных дорог». На период выполнения работ по ликвидации выявленных дефектов на соответствующих участках дорог в предусмотренном порядке должны быть введены временные ограничения движения транспортных средств, обеспечивающие безопасность дорожного движения. Приоритетность реализации мероприятий по повышению безопасности движения при краткосрочном (оперативном) планировании дорожных работ, направленных на доведение транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети до допустимого уровня содержания, должна определяться степенью опасности участков концентрации ДТП, на которых выявлены дефекты, влияющие на условия безопасности движения, а также степенью опасности самих этих дефектов.

Годовое планирование мероприятий по обеспечению безопасности движения на участках концентрации ДТП осуществляется при составлении годовых программ дорожных работ на территориальных дорогах.

Обосновывающие материалы к указанным программам должны содержать:

- сведения об участках концентрации ДТП (местоположение, степень опасности, перечень дорожных факторов, способствующих их возникновению);
- сведения о запланированных мероприятиях по повышению безопасности движения на участках концентрации ДТП (наименование, адрес и срок проведения, стоимость).

Дополнительно должен быть составлен план мероприятий по организации системы диагностики состояния дорог по органам дорожного управления, включающий обследование опасных участков дорожной сети в целях установления причин и условий их возникновения, а также выработки соответствующих контрмер по повышению безопасности дорожного движения.

Однако, такие навыки возможно сформировать путем анализа типичных критических ситуаций, возникающих в дорожном движении. Систематическое использование ситуационного метода обучения водителя позволит выработать определенные стереотипы поведения в дорожном движении, что и является главной целью данного пособия. Водитель научится распознавать опасные ДТС по их типичным признакам, быстро и правильно оценивать информацию о конкретной ситуации и прогнозировать не только движение своего транспортного средства, но и действия других участников дорожного движения, выбирать наиболее правильные решения по предупреждению ДТП. Опыт показывает, что ситуационное обучение дает положительный эффект как при подготовке водителей, так и при систематическом обучении водителей, обладающих любым стажем работы.

Долгосрочное и среднесрочное (программное) планирование мероприятий по обеспечению безопасности движения на участках концентрации ДТП и их

предупреждению осуществляется при разработке программ совершенствования и развития дорожной сети, программ развития дорог, обоснования инвестиций, разработки инженерных проектов.

Основные задачи долгосрочного и среднесрочного планирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на участках концентрации ДТП реализуются на основе:

учета социально-экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий при определении экономической целесообразности и очередности проведения работ по ремонту, реконструкции и строительству дорог и дорожных сооружений;

обоснования сокращения количества и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий при реализации выбранного варианта развития дорог;

- оценки технических решений в инженерных проектах дорог по критериям обеспечения безопасности дорожного движения.

Разработка указанных программ и инженерных проектов должна соответствовать требованиям «Порядок разработки, согласования и утверждения проектной документации для дорожных работ, финансируемых из Министерства Транспорта».

При планировании дорожных работ по обеспечению безопасности движения на участках концентрации ДТП требуется для каждого такого участка на основе технико-экономической оценки вариантов улучшения дорожных условий выбрать наиболее эффективный комплекс мероприятий.

Для выбора наиболее эффективного комплекса мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на участках концентрации ДТП следует:

- провести диагностику участков концентрации ДТП для установления элементов и характеристик дороги, не отвечающих нормативным требованиям;

- составить на основе анализа данных о дорожных условиях и состоянии аварийности перечень возможных мероприятий, которые позволят устранить неблагоприятные дорожные факторы, способствующие возникновению ДТП на рассматриваемых участках их концентрации;

- выполнить на каждом участке концентрации ДТП технико-экономическое сравнение комплексов мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;

- определить, в рамках какого вида планирования учитывать выбранные комплексы мероприятий по повышению безопасности дорожного движения при подготовке в установленном порядке необходимой технической документации для их реализации и обоснования инвестиций.

Расчеты по выявлению участков концентрации ДТП и их диагностике должны ежегодно выполняться до начала формирования специализированными органами дорожного управления планов и программ работ по реконструкции, ремонту и содержанию обслуживаемой сети дорог.

На основе анализа результатов диагностики участков концентрации ДТП устанавливаются показатели и характеристики состояния дороги, способствующие формированию таких участков, и назначают соответствующие мероприятия по их ликвидации.

При планировании мероприятий по повышению безопасности движения на выявленных участках концентрации ДТП следует учитывать как стабильность уровня аварийности, так и степень опасности, устанавливаемую в соответствии с рекомендациями. При установлении очередности проведения работ по повышению безопасности дорожного движения наиболее высокой приоритетностью обладают прогрессирующие и стабильные участки концентрации ДТП, характеризующиеся одновременно высокой степенью опасности.

Вид планирования мероприятий по обеспечению безопасности движения на участках концентрации ДТП определяется с учетом:

- приоритетного обеспечения требований к эксплуатационному состоянию дорог, допускаемому по условиям безопасности по ГОСТу - номенклатуры дорожных работ, необходимых для повышения безопасности движения на участках концентрации ДТП, установленных в результате технико-экономических расчетов;

- утвержденных объемов финансирования мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и сроков, необходимых для их реализации;

- очередности проведения работ по ремонту, реконструкции и строительству дорог, вошедших в программы совершенствования и развития дорожной сети на региональном уровнях.

Детальная разработка технических решений и проектирование запланированных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, а также определение их сметной стоимости выполняются в установленном порядке при подготовке проектов строительства, реконструкции и ремонта на участках автомобильных дорог и дорожных сооружений. Порядок подготовки и принятия решений по объемам инвестиций на реализацию мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на участках концентрации ДТП должен соответствовать положениям нормативных документов в части, касающейся планируемых работ по строительству, реконструкции и ремонту дорог.

#### **Литература:**

1. Ишимов Б.Б., Райымкул уулу К. Совершенствование государственной системы управления по обеспечению безопасности дорожного движения.-Бишкек, 2004.-253 с.

2. Конопленко В.И. Организация и безопасность дорожного движения -М.: Транспорт, 1991. -182 с.

3. Клиновштейн Г.И. Организация дорожного движения  
-М.: Транспорт, 1982. – 239 с.