

УДК 656.13:625

**АВТОДОРОЖНАЯ ЭКСПЕРТИЗА****\*Леонович И.И., Селюков Д.Д., Цыбульский А.В.***\*Белорусский национальный технический университет,  
Научно-исследовательский институт проблем криминологии,  
криминалистики и судебной экспертизы  
Минск, Беларусь*

Анализом причин возникновения дорожно-транспортных происшествий занимаются разные специалисты: автотранспортники, медики, дорожники, психологи, юристы, эксперты – автотехники и др. Однако такой анализ функциональной биомеханической системы «водитель – автомобиль – условия дорожного движения» носит ведомственный, элементный и фрагментарный характер, а рекомендуемые на его основе мероприятия по снижению аварийности оказываются часто малоэффективными.

Фактологические данные об аварийности свидетельствуют, о повышенной общественной опасности дорожного движения, исходящей от совершения водителем частных ошибок и не соблюдения им технических требований Правил дорожного движения, конструктивной безопасности и эксплуатационного состояния транспортных средств, от проектной безопасности и эксплуатационного состояния дорог.

При проектировании, выноске проекта в натуру, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог и улиц могут допускаться отклонения от установленных норм.

В настоящее время допуски отклонения технических параметров автомобильных дорог и улиц при выноске проекта в натуру и при строительстве от нормативных требований исходят в отражениях из требований точности разбивочных и строительных дорог, но, не учитывая требования безопасности дорожного движения. В СТБ 1291 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности движения» эти допуски также не оговорены.

Относительные показатели аварийности на улицах и дорогах нашей страны и число автодорожных экспертиз по гражданским и уголовным делам указывают на повышенную общественную опасность дорожного движения. Она нераздельно связана с элементами биомеханической системы «водитель – автомобиль – условия дорожного движения» и связями между ними; с квалификацией и психофизиологическими возможностями водителя; с конструктивной, технической, психологической, экологической, активной и пас-

сивной безопасностью автомобиля и дороги; с развитием и эксплуатационным состоянием автомобильно-дорожной инфраструктуры; с уровнем организации и управления безопасностью дорожного движения.

Вот почему проблемы повышения безопасности дорожного движения необходимо решать комплексно на основании учета всех составляющих безопасности.

К сожалению, на практике дорожные условия не всегда соответствуют требованиям безопасности дорожного движения и часто приводят к возникновению ДТП.

Рассмотрим участок дороги Брусы – Сватки – Янушево на 10 – м километре в месте дорожно-транспортного происшествия, совершенного в темное время суток на перекрестке дорог Брусы – Сватки – Янушево и Пильковщина – Сватки – Узла. Общий вид этого места с положения глаз и в направлении движения водителя, попавшего в ДТП, приведен на рис. 1. Такие участки являются типичными. На них часто происходят дорожно-транспортные происшествия. На этом снимке (рис. 1), сделанном в светлое время суток, дорога Брусы – Сватки – Янушево на 10 – м километре резко неожиданно меняет направление и идет «в никуда», что по виду напоминает один из образцов дефектов проектирования дороги, приводимых в учебниках по проектированию автомобильных дорог проф. д.т.н. В.Ф.Бабкова, когда второстепенная дорога примыкает к основной.



Рис. 1. Общий вид перекрестка с места водителя.

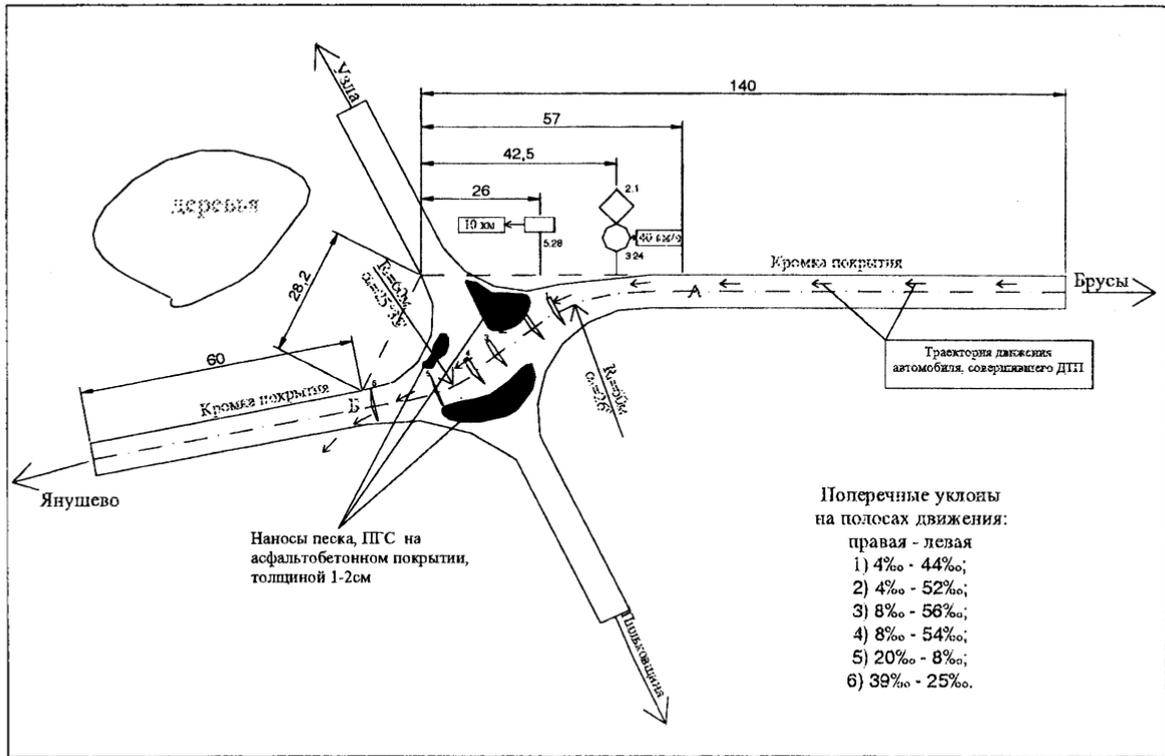


Рис. 2.

При освидетельствовании участка дороги в месте ДТП, проведения инструментальных измерений и камеральной обработки результатов измерений, составлен план перекрестка (рис.2), с указанием поперечных профилей в отдельных сечениях по ходу движения, и продольный профиль (рис.3).

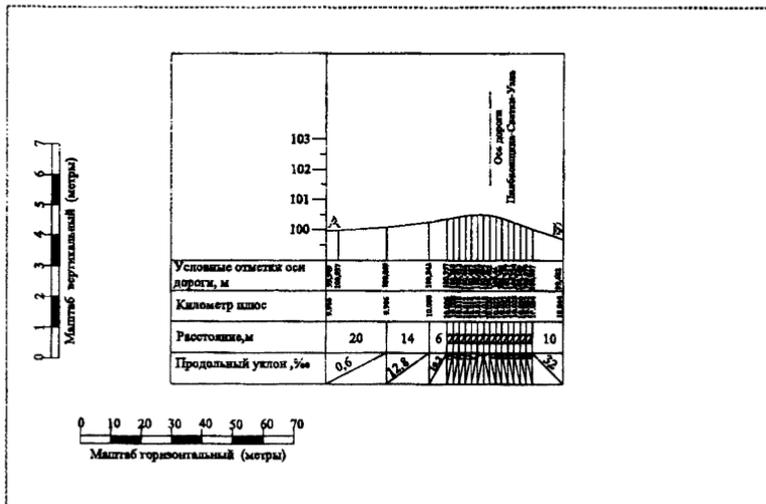


Рис. 3. Продольный профиль между точками А и Б

Анализируя план, продольный и поперечные профили (рис.1-3) участка дороги Брусы-Сватки-Янушево в зоне пересечения с дорогой Пильковщина – Сватки – Узла можно сделать вывод, что здесь имеет место нарушение требований по сопряжению геометрических параметров пересекающихся дорог.

В процессе экспертизы дорожных условий необходимо изучить особенности, как проектных решений, так и фактическое состояние покрытия инженерного обустройства дорог.

К основным мероприятиям по обеспечению дорожной безопасности и улучшения организации дорожного движения, можно отнести:

- улучшение в процессе проведения ремонтных работ характеристик геометрических элементов дорог путем увеличения радиусов кривых, устройство виражей и переходных кривых;
- поддержание требуемой ровности покрытия, устранение дефектов покрытий в виде выбоин, ям, трещин и других деформаций;
- поддержание требуемой шероховатости покрытия, обеспечивающей необходимый коэффициент сцепления колеса автомобилей с покрытием;

- поддержание поверхности дороги в чистом состоянии путем своевременного удаления с нее пыли, грязи, песка;
- недопущение обнажения кромок покрытия, обеспечение отвода воды с обочин, предотвращение образования на обочинах размывов, ям, колеи и других неровностей;
- обеспечение видимости на всем протяжении дороги, в том числе на перекрестках.

При экспертизе дорожных условий необходимо учитывать как геометрические параметры автомобильных дорог, так и их транспортно-эксплуатационное состояние. При таком подходе можно объективно оценивать дорожный фактор в свершившемся дорожно-транспортном происшествии.

УДК 625.72

## **ОЦЕНКА ЗИМНЕЙ СКОЛЬЗКОСТИ НА МЕСТЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

**\*Леонovich И.И., Селюков Д.Д., Цыбульский А.В.**

*\*Белорусский национальный технический университет,  
Научно-исследовательский институт проблем криминологии,  
криминалистики и судебной экспертизы  
Минск, Беларусь*

Дорожный гололед – слой льда, образующийся на поверхности дорожного покрытия в результате выпадения или осаждения переохлажденной воды атмосферных осадков в виде дождя, мороси и тумана. Он может отличаться от гололеда на проводах линий связи и электропередач частотой, скоростью и толщиной льдообразования, а также длительностью сохранения. Дорожный гололед представляет наиболее опасный для движения вид состояния покрытия, при котором коэффициент сцепления колеса транспортного средства с покрытием снижается до 0,08–0,15, что вызывает увеличение количества и тяжести дорожно-транспортных происшествий.

По данным гидрометеослужбы Белоруссии на территории республики ежегодно наблюдается в среднем от 10 до 25 дней с гололедом.

Для повышения безопасности дорожного движения и предотвращения образования обледенения покрытия проводят профилактическую россыпь хлоридов.