

**Особенности формирования интенсивности движения на местной сети
дорог и зависимость потерь пользователей
от транспортно-эксплуатационного состояния дорог**

Франкевич И.Д., ГП «Белгипродор»

Плотность дорожной сети общего пользования составляет 418 километров на 1000 кв. километров территории и является одной из самых высоких среди стран-участниц Содружества Независимых Государств. Транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог общего пользования не в полной мере удовлетворяет потребностям народного хозяйства в автомобильных перевозках. По состоянию на 1 января 2016 года сеть местных автомобильных дорог в Республике Беларусь составила 71 051 километр, из них с твердым покрытием 59 351 километр (или 83,6 % от общей протяженности), в том числе с асфальтобетонным покрытием – 30 724 километра (или 43,3 % от общей протяженности), с цементобетонным покрытием – 837 километров (или 1,2 %), с гравийным покрытием – 27 790 километров (или 46,8 %). Протяженность местных автомобильных дорог, требующих неотложного ремонта, составляет 5 889 километров, или 8 процентов от их общей протяженности. С ограниченной несущей способностью на ось транспортного средства 6 тонн эксплуатируется более 90 километров местных дорог. На этих участках водители транспортных средств вынуждены снижать скорость движения, что приводит к экономическим издержкам. Из-за недостаточного финансирования (менее 50 процентов от потребности) Программа «Дороги Беларуси» на 2006-2015 годы, не выполнена по местным автомобильным дорогам. Менее чем на 33 процента выполнено за 2006 - 2013 годы установленное задание по капитальному ремонту местных дорог. По сравнению с 2008 годом в 4 раза сократилась протяженность отремонтированных в 2016 году по текущему ремонту местных дорог. Вследствие недостаточного финансирования 94% местных дорог эксплуатируется с превышением межремонтных сроков. Поэтому Главой государства была поставлена задача отремонтировать в ближайшие 3 года опорную сеть местных дорог. Сезонность формирования транспортного потока затрудняет фактическое измерение интенсивности движения. При этом максимальная нагрузка на такие дороги приходится именно на самое неблагоприятное время года – период весенней и осенней распутицы. Поэтому моделирование движения транспорта на местных дорогах с учетом статистических данных дает более полную картину источников формирования потока и как следствие более точный расчет и прогноз.