

штата сотрудников дорожных организаций, как рабочих, так и ИТР. Вместе с тем объем работ по механизированной снегоочистке и посыпке остался практически на неизменном уровне, так как целиком зависит от погодных условий зимнего периода. В настоящее время практически повсеместно в дорожных организациях учет и отчетность механизированных работ при зимнем содержании автомобильных дорог ведется вручную, что с позиции нынешнего времени делает труд ИТР менее эффективным и значительно затратным по времени. С целью повышения эффективности ведения отчетности при выполнении работ по зимнему содержанию республиканских дорог на базе стандартной программы Microsoft Access 2010 разработана программа «Учет и отчетность дорожных организаций в ходе выполнения работ по механизированной снегоочистке и посыпке при зимнем содержании местных дорог». Данной программой предусмотрено в соответствии с ТКП 100 «Порядок организации и проведения работ по зимнему содержанию автомобильных дорог» ведение электронных записей журнала №2, а также иных отчетных документов с последующей их распечаткой на бумажном носителе. Использование программы позволяет значительно снизить трудозатраты ИТР (мастера или начальника участка в 2-3 раза, инженера ПТО - в 2-4 раза), одновременно с этим повысить оперативность предоставления отчетных данных, сократить количество допущенных технических ошибок при заполнении отчетных документов и более досконально выполнить их проверку. Кроме того, благодаря ведению документации в электронном виде у технадзора имеется возможность осуществления дистанционного контроля и проверки выполненных механизированных работ.

УДК 656.12

Безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах

Жевнерко А. С., Соболевская С. Н.

Белорусский национальный технический университет

Для оценки степени аварийности на отдельных дорогах или дорожной сети в целом пользуются системой показателей, основанных на анализе количества и тяжести дорожно-транспортных про-

исшествий с учетом пробега автомобилей, состояния автомобильного парка и других факторов. К этим показателям относят: - коэффициент относительной аварийности показывает число дорожно-транспортных происшествий по отношению к пробегу автомобилей или к числу проездов автомобилей. Показатель относительной тяжести характеризует число погибших в расчете на 100 млн. авт.-км (авт.-проездов), определяется так же, как коэффициент относительной аварийности с заменой числа ДТП на число погибших в них. Тяжесть происшествий может быть оценена показателем числа погибших или раненых, приходящихся на одно (для удобства пользования на 10 или 100) ДТП. Для общей оценки аварийности на улично-дорожной сети отдельных регионов или страны в целом может использоваться показатель, характеризующий годовое число происшествий в расчете на 10 тыс. зарегистрированных на данной территории автомобилей. В целях сопоставления показателей аварийности на дорогах с показателями, принятыми в системе здравоохранения (смертность от болезней, несчастных случаев в быту и других подобных причин), может определяться индекс "риск смертности" - число погибших в дорожно-транспортных происшествиях за год в расчете на 100 тыс. населения. В комплексе мероприятий, объединяющих различные методы и способы улучшения условий движения на дорогах, основными являются: - планировочные мероприятия, обеспечивающие безопасность движения посредством совершенствования геометрических параметров плана, продольного и поперечного профиля дороги и ее элементов; - совершенствование методов расчета и выбора параметров дорог, повышающих безопасность движения; - оборудование дорог техническими средствами организации движения, обустройство дорог; - повышение транспортно-эксплуатационных качеств дорожных покрытий.