

Бурова О.В.

Государственное предприятие «БелдорНИИ»

В Республике Беларусь основным химическим реагентом для борьбы с гололедницей служат галитовые отходы Солигорского калийного комбината, в составе которых преобладает хлорид натрия (около 91%).

Специалисты Института экспериментальной ботаники НАН Беларуси предлагают поменять состав противогололедной смеси на менее опасный для растительности хлорид кальция модифицированный (ХКМ), как это сделали в Москве.

Однако, после обработки дорожной наледи жидким хлористым кальцием модифицированным, коэффициент сцепления шин с дорогой снижается на 30% даже по сравнению с мокрым асфальтом.

Коэффициент опасности реагента — это отношение числа ДТП на этом реагенте к числу ДТП на эталонном реагенте (хлористый натрий). Просчитав коэффициент опасности по ХКМ, специалисты МАДИ получили цифру 1,5, т. е. ХКМ должен был вызывать в полтора раза аварий, чем хлорид натрия. Однако по данным Госавтоинспекции, реальное число аварий на МКАД, в сезон, когда осуществили переход с хлористого натрия на ХКМ, увеличилось в 1,6 раза, т.е. коэффициент опасности ХКМ составил 1.6.

Кроме того, ХКМ не производится в Республике Беларусь и его стоимость во сто раз превышает стоимость галитовых отходов. Таким образом, использование ХКМ нецелесообразно как по причине снижения безопасности дорожного движения, так и с экономической точки зрения.

Самый главный показатель экологической безопасности того или иного вещества определяется его концентрацией. Поэтому было бы рационально введение нормативов на распределение противогололедных веществ хотя бы в некоторых случаях (особо охраняемые природные территории, водоохранные зоны).

Для уменьшения количества распределяемых противогололедных веществ необходимо применять более совершенные конструкции распределителей, вести строгий учет количества распределенных противогололедных материалов и постоянно контролировать степень загрязнения придорожной полосы

Устройство техногенно устойчивых древесно-кустарниковых полос вдоль автомобильных дорог, согласно ДМД 02191.3.019-2009 следует рассматривать как существенное дополнение к технологическому способу обеспечения экологической безопасности автомобильных дорог.