

n° 1
March 2016

BeMagazine

Road Safety Advances



Развитие проекта "Be-Safe" Презентация проекта



Уважаемые коллеги,

Я горжусь тем, что запускаю первый выпуск информационного бюллетеня по проекту «Be-Safe» и надеюсь, что этот ежеквартальный бюллетень станет возможностью обсуждения (не)безопасности дорог и

соответствующих экономических, социальных и гуманитарных последствий. Эти последствия огромны, и в 2010 году в Беларуси в соответствии с зарегистрированными данными число погибших в ДТП составило 1199 человек, а уровень смертности составил 125,7 погибших/миллион жителей, в то время как аналогичный показатель смертности в Европейском Союзе (ЕС) в 2010 году составил 61 погибшего/миллион жителей.

Это различие обусловлено многими факторами, среди которых сильная заинтересованность Европейской Комиссии (ЕК) по безопасности дорожного движения, что также выделено в белой книге (ЕК Белая Книга - Европейская транспортная политика на 2010 год – Время Решать. ЕС 2001г.), и это подчеркивает важность создания Европейской Обсерватории Безопасности Дорожного Движения и управления политики безопасности дорожного движения на доказательной базе с участием научно-исследовательских институтов.

Начиная с этого соображения, главная цель проекта «Be-Safe» - усилить роль исследований в управлении политикой безопасности дорожного движения на доказательной базе в Беларуси. «Be-Safe»

финансируется Европейским Союзом (ЕС) в рамках программы «Tempus», которая поддерживает научное сотрудничество между вузами ЕС и вузами соседних стран.

В консорциуме «Be-Safe» участвует 7 научно-исследовательских институтов, 3 из ЕС и 4 из Беларуси. Что касается научно-исследовательских институтов ЕС, кроме Исследовательского Центра Транспорта и Логистики («CTL»), который является координатором проекта, партнерами ЕС являются хорошо известные в Европе и на международном уровне исследовательские институты, а именно: Университет «Лафборо» и «Национальный Технический Университет Афин» (НТУА). Среди прочего, научно-исследовательские институты ЕС уже сотрудничали в проектах «SafetyNet» и «Dacota». Белорусские партнеры хорошо известны среди белорусских вузов, а именно: «Белорусский Национальный Технический Университет» (БНТУ), «Белорусский Государственный Университет Транспорта» (БелГУТ), «Брестский Государственный Технический Университет» (БрГТУ) и «Белорусский Государственный Экономический Университет» (БГЭУ).

Проект начался в декабре 2013 года, длится 36 месяцев, а общая стоимость мероприятий составляет 1,288,000 евро, 1,158,450 евро из которых финансируется ЕС.

Предложение «Be-Safe» направлено на передачу в Беларусь самых последних знаний и практики, разработанных в Европе в области безопасности дорожного движения, а местные университеты являются основными действующими фигурами в начинании этого процесса.

Continue

luca.persia@uniroma1.it



Статистика Безопасности Дорожного Движения

Сравнение Показателей Безопасности Дорожного Движения Между Странами Ес И Беларусью

Введение

В рамках проекта «Ve-safe» настоящий документ нацелен на противопоставление безопасности дорожной ситуации, а также текущих тенденций безопасности дорожного движения в Беларуси и тенденций стран ЕС. Сравнение выполнено на основании различных показателей за определенный промежуток времени.

Период 2001 – 2010 гг

На основании 3-го Плана Действий по Безопасности Дорожного Движения (ПДБДД), Европейский союз поставил перед собой амбициозную цель ежегодного сокращения вдвое количества ДТП со смертельным исходом между 2001 и 2010 гг. Хотя общая цель была почти достигнута, снижение ДТП со смертельным исходом на 43% зарекомендовало себя в качестве поворотного момента в мотивации государств ЕС, в частности для тех, кому грозят наибольшие проблемы, с целью уменьшить количество ДТП со смертельным исходом.

В Беларуси ситуация с безопасностью дорожного движения стала коренным образом меняться после 2006 года, когда в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 1,726 человек. С тех пор на государственном уровне предпринимаются постоянные попытки уменьшения числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях. В том же году (2006г.) был издан национальный ПДБДД под названием «Концепция безопасности дорожного движения Республики Беларусь на период 2006 – 2015гг». Одной из его основных целей было уменьшить число людей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2015 году, по крайней мере на 500 человек по сравнению с 2005 г. (1673 смертельных случая).

Рис. 1 показывает процентное изменение в ДТП со смертельным исходом между 2001 и 2010 гг. в государствах ЕС, а также Беларуси.

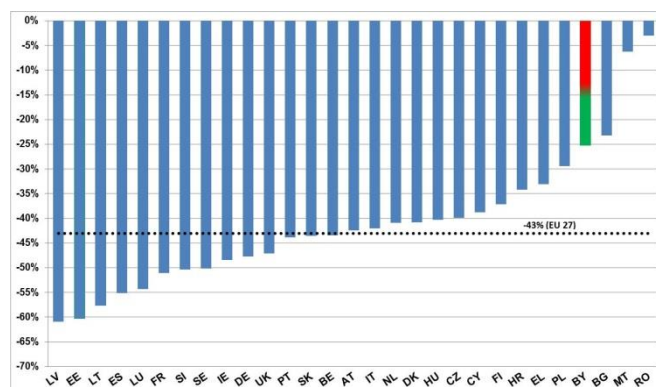


Рис. 1 - Процентное изменение смертности на дорогах между 2001 и 2010 гг.

Период 2011 – 2020 гг

В 2010 году Европейский Союз возобновил свою заинтересованность в повышении безопасности дорожного движения путем установления дальнейшего целевого снижения смертности на дорогах на 50% к 2020 году, по сравнению с уровнем 2010 года, таким образом, сохраняя уровень амбиций в отношении приоритета и важности решения этой серьезной проблемы.

Результаты белорусского ПДБДД, с другой стороны, который охватывает период с 2006 – 2015гг, можно увидеть во время текущего десятилетия, когда тенденции сокращения смертности на дорогах были значительно усовершенствованы и являются одними из самых эффективных среди европейских стран. Например, в 2013 году количество смертельных ДТП, хотя по-прежнему это являлось серьезной проблемой, сократилось до 892, и эту цифру никто не ожидал достигнуть в 2006 году. Кроме того, ДТП со смертельным исходом в 2013 году сократились на 25% по сравнению с 2010 годом (Рис. 2).

Continue

stemavro@central.ntua.gr

alaiou@central.ntua.gr

geyannis@central.ntua.gr

s-azemsha@yandex.by

Результаты Международных Исследований в области Безопасности Дорожного Движения

DaCoTa

Результаты проекта по Анализу и Передаче Собранных Данных по Безопасности Дорожного Движения («DaCoTA»)



Эта статья суммирует данные результаты проекта «DaCoTA», часть текста и диаграммы взяты из полного отчета и используются в данной статье. Полный отчет, а также отдельные практические результаты для каждой из 6 ключевых областей исследований доступны на веб-сайте проекта.

<http://www.dacota-project.eu/>

История

Конечной целью проекта «DaCoTA» было дальнейшее развитие Европейской Обсерватории Безопасности Дорожного Движения (ЕОБДД) путем внедрения новых подходов, чтобы собрать, структурировать и применять основанные на политике данные по безопасности в ключевых областях. ЕОБДД достигла высшей точки данной работы путем объединения диапазона данных и источников знаний в центральном веб-сайте для поддержки разработки политики безопасности как на Европейском, так и на национальном уровне. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/index_en.htm

Европейская Комиссия объявила о разработке Европейской Обсерватории Безопасности Дорожного Движения в 2001 году в «Белой Книге» транспортной политики с целью «координировать все общественные мероприятия в области ДТП, сбора и анализа данных по травматизму»². Проект «SafetyNet», финансируемый ЕС, установил рамки для ЕОБДД между 2004-2008 гг. за счет разработки стандартов и протоколов для основных данных и инструментов знания и его внедрения в рамках веб-сайта DG-MOVE. Проект «DaCoTA» является продолжением проекта «SafetyNet» при поддержке DG-MOVE и софинансировании Европейской комиссии в рамках 7-й основной программы.

Для каждой из 6 ключевых областей данных и знаний был проведен ряд исследований для определения

наиболее подходящих показателей или областей знаний и разработки наиболее подходящих протоколов, которые будут приняты в ЕОБДД. Исследования проводились группой ученых и координируются Университетом Лафборо, данные 6 основных направлений исследований приведены ниже:

- Разработка политического курса и процесс управления безопасностью;
- Общеввропейская всесторонняя сеть расследования ДТП;
- Хранилище данных;
- Поддержка при принятии решений;
- Безопасность и электронная безопасность;
- Мониторинг поведения водителя посредством натуралистических наблюдений.

Разработка политического курса и процесс управления безопасностью

В данном проекте было две цели исследования политики безопасности дорожного движения.

- Определить потребности в данных и средствах поддержки принятия решений, лиц, принимающих решения по безопасности дорожного движения, менеджеров и других ключевых заинтересованных сторон, чтобы сделать ЕОБДД актуальной насколько возможно для всех задач, вовлеченных в разработку политического курса.
- Разработать знания о системах управления безопасностью дорожного движения на национальном уровне как с теоретической, так и с логической точки зрения (определение критериев «передового опыта» и их тестирование), и с практической точки зрения (описывая и оценивая существующие системы управления безопасностью дорожного движения в европейских странах, собирая практические пути достижения элементов «передового опыта» и закладывая основания для Европейской Обсерватории Управления Безопасностью Дорожного Движения, которые должны быть интегрированы в ЕОБДД).

Continue

J.Barnes@lboro.ac.uk

Международный Передовой Опыт Общие Пространства

В последние годы, особенно в североевропейских странах, получила распространение концепция Общего Пространства (Рис. 1), которая основывается на идее интеграции и взаимодействия различных участников дорожного движения в одном и том же пространстве для того, чтобы отдать дороги не только под их транзитную функцию, но также как место встречи и общения.



Рис. 1 - Общее Пространство в Нидерландах.

Применение этой новой концепции предполагает устранение, или по крайней мере, сокращение элементов резкого разделения между различными типами дорожного движения и полное устранение дорожных знаков.

В дополнение к социальной и экологической ценности этого подхода, некоторые авторы оспаривают устранение признаков и барьеров повышения безопасности дорожного движения пешеходов и других участников дорожного движения, призывая их быть более разумными и сконцентрированными (Бейли-Гамильтон,

20041).

Несмотря на эти соображения, некоторые вопросы остаются открытыми:

- Действительно ли Общие Пространства повышают безопасность дорожного движения, особенно для пешеходов?
- Каковы области, в которых рекомендуется реализовать Общие Пространства?
- Существуют ли принципы или рекомендации для проектирования Общих Пространств?

В последние годы международные исследования начали давать ответы на эти вопросы.

Общие пространства - генезис

Пешеходы считаются уязвимыми участниками дорожного движения, потому что их безопасность находится под большей угрозой в сравнении с другими пользователями дорог.

Чтобы одновременно максимизировать безопасность дорожного движения и соответствующих транспортных потоков, традиционно отделяются различные компоненты.

Этот подход, вытекающий из ранних работ Ле Корбюзье 30-х годов, является одним из ключевых принципов современного проектирования движения.

Continue

gabriele.giustiniani@uniroma1.it

leonora.meta@uniroma1.it

Копирование данного текста разрешено при условии указания подлинного источника.

Опубликовано: Научно-исследовательский Центр Транспорта и Логистики – римский университет "Sapienza".

Директор: Лука Персия

Ул. Эудоссиана 18 - 00184 - Рим

Почта: bemagazine@be-safe-project.eu

Ответственные лица: Массимо Робибаро, Элеонора Мета

Графика: Вероника Меола

Перевод: Оксана Семеняко

Авторы: Сергей Аземша (БелГУТ) – Джо Барнс (университет Лафборо) – Габриэле Джюстиниани («CTL») – Александра Лайоу (НТУА) – Стергиос Мавроматис (НТУА) – Элеонора Мета («CTL») – Лука Персия («CTL») – Джордж Яннис (НТУА)