

№ 2
July 2016

BeMagazine

Road Safety Advances



Достижения проекта "Be-Safe" Распауёсуджванне проекта

Общемировая статистика дорожно-транспортных происшествий показывает, что значительную долю в структуре ДТП занимают происшествия с участием водителей велосипедов, мопедов, мотоциклов. Кроме того такие дорожно-транспортные происшествия отличаются значительной тяжестью последствий.

В республике Беларусь такой вид дорожно-транспортных происшествий также носит ощутимый вклад в общее число погибших и пострадавших на дорогах. Наиболее актуальна эта проблема становится в весенне-летний период, когда водители велосипедов, мопедов, мотоциклов начинают принимать участие в дорожном движении после зимнего периода. Анализ ДТП с участием указанных категорий участников дорожного движения показал, что наибольшую долю в них составляют молодые люди в возрасте 16-18 лет – ученики школ.

С целью профилактики дорожно-транспортных происшествий с участием водителей велосипедов, мопедов, мотоциклов 6 мая состоялась встреча учащихся старших классов ГУО «Гимназия бизнеса и права №51» с начальником УГАИ УВД Гомельского облисполкома, полковником милиции И.А. Макушенко и заведующим кафедрой «Организация дорожного движения» БелГУТа С.А. Аземшей.

На встрече Макушенко И.А. привел статистику

аварийности, рассмотрел типовые схемы ДТП с участием мотоциклистов, озвучил основные положения правил дорожного движения для такой категории участников дорожного движения.



Рис. 1 - Начальник УГАИ Гомельского облисполкома, полковник милиции И. А. Макушенко и заведующий кафедрой «Организация дорожного движения» С.А. Аземша на встрече учащихся старших классов.

Также была озвучена интернациональность проблемы аварийности на дорогах, что обуславливает необходимость международного сотрудничества для успешного снижения числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий. Макушенко И.А. привел успешный пример такого сотрудничества в рамках проекта «Be-Safe».

Continue

s-azemsha@yandex.by



Статистика Безопасности Дорожного Движения

Основные индикаторы дорожной безопасности в крупных городах Республики Беларусь

Введение

Е.Н. Кот, канд. техн. наук, Белорусский национальный технический университет, Минск

Рассмотрены тенденции изменений показателей дорожной безопасности в крупных городах Республики Беларусь за 2002-2015 г.

В Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, принятой в 2006 г., основным количественным целевым индикатором было уменьшение числа погибших в ДТП в 2015 г. на 500 человек. Разработка и реализация системы действий позволила достигнуть установленного значения через 5 лет, а к 2015 г. число ДТП с пострадавшими (погибшими или ранеными) в Беларуси удалось сократить на 50% в сравнении с 2006 г., число погибших в них – на 1062 человека (-62%) (рис. 1).

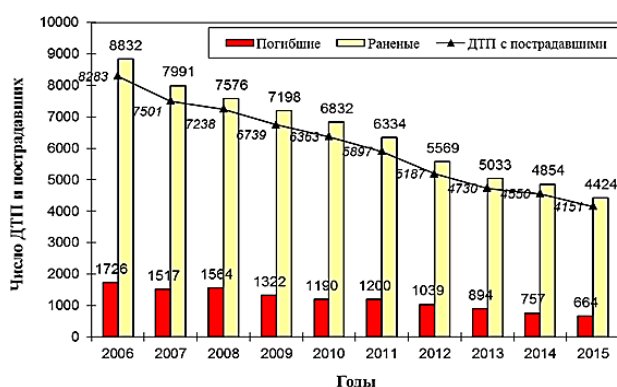


Рис. 1 – Изменение основных показателей дорожной аварийности в Республике Беларусь за 10-летний период.

За последние 15 лет около трети всех ДТП с пострадавшими в Беларуси зафиксировано в 6 самых больших городах (рис. 2). Столица Беларуси г. Минск (1960 тыс. чел.) относится к крупнейшим городам и является центром одноименной области. Остальные

областные центры относятся к категории крупных городов: г. Гомель (население 512 тыс. чел.), г. Витебск (372 тыс. чел.), г. Могилев (371 тыс. чел.), г. Гродно (356 тыс. чел.), г. Брест (330 тыс. чел.). Суммарно в областных центрах Беларуси в настоящее время проживает 40% населения страны (в 2002 г. – 35%), в том числе в Минске – 20%.

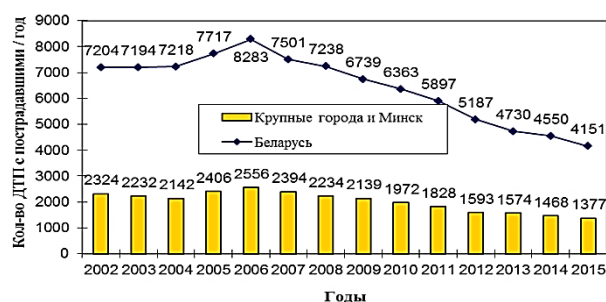


Рис. 2 – Изменение числа ДТП с пострадавшими за 2002 – 2015 гг. в Республике Беларусь в целом и в городах с населением более 300 тыс. жит.

Доля погибших в ДТП как в г. Минске, так и в крупных городах примерно в три раза ниже, чем доля проживающего в них населения (табл. 1). Основные причины – более низкая скорость движения в населенных пунктах, более высокий уровень организации дорожного движения, а также лучшие условия оказания медицинской помощи пострадавшим в результате ДТП в крупных городах.

За период после 2006 г. количество ДТП с пострадавшими уменьшилось в г. Минске на 698 (на 50%), в группе крупных городов – на 481 (41%, рис. 3).

Таб. 1 – Удельные показатели аварийности в г. Минске и крупных городах.

Показатель	Год	г. Минск			Группа крупных городов		
		2002	2006	2015	2002	2006	2015
Доля в численности населения Беларуси, %		18	19	20	17	19	20
Доля в количестве ДТП с пострадавшими, %		16	15	17	14	15	17
Доля в числе погибших в ДТП, %		7	6	6	6	5	8
Доля в числе раненых в ДТП, %		18	16	17	18	16	15

При этом снижение показателя в г. Минске происходило с большей интенсивностью, и в 2015 г. впервые он оказался ниже, чем в группе крупных городов.

Continue

Результаты Международных Исследований в области Безопасности Дорожного Движения

Телесные повреждения пожилых пассажиров в Великобритании

Введение

В настоящее время численность населения в Великобритании составляет 64,1 миллиона человек с ожидаемым ростом до 73,3 млн. к 2037 году (Управление национальной статистики Великобритании 2012г.). Предполагается, что число людей государственного пенсионного возраста в Великобритании увеличится на 31% с 12,3 млн (середина 2012г.) до 16,1 млн (середина 2037г.), учитывая будущее повышение государственного пенсионного возраста. Увеличение возрастного населения будет оказывать влияние на различные услуги, доступные для пожилых людей в обществе. У современного общества существует обязанность заботиться о пожилых и помогать им в жизни дома и в обществе до тех пор, как они этого хотят. Физическое окружение и услуги, на которые полагаются пожилые люди, должны быть «комфортны для пожилых людей» для того, чтобы устранить препятствия на пути их участия в жизни своих общин.

На практике часть этого означает справиться с тревогами пожилых людей в отношении преступлений, признавая уникальные особенности и потребности людей старшего возраста, кто вырос в сельской местности, решая проблемы, вызванные изоляцией и одиночеством, а также решая транспортные проблемы пожилых людей. Этот последний пункт особенно важен, поскольку он включает в себя создание транспортной системы, которая является безопасной и надежной, а также доступной. В большинстве случаев, выбор общественного транспорта приходится на городской автобус, так как на сегодняшний день он является наиболее распространенной формой общественных пассажироперевозок с точки зрения числа и частоты маршрутов.

В основном, общественный транспорт является относительно безопасным, согласно Мабруку (1994г.), телесные повреждения, полученные пассажирами в городских автобусах, относительно редки;

число жертв среди пассажиров общественного транспорта на миллиард пассажиров на километр пути

значительно ниже, чем для автомобилистов, мотоциклистов, велосипедистов и пешеходов. Тем не менее, в период с 2008 по 2012 годы, более 20 тысяч британских пассажиров городских и междугородних автобусов получили телесные повреждения при использовании этого вида транспорта. Проблема относится не только к Великобритании: исследование в Израиле (Хальперн и др., 2005г.) показало, что около 2700 пассажиров автобусов в год могут получить телесные повреждения во время пользования автобусом, что представляет собой «угрожающе высокий уровень распространенности». Тем не менее, оценка тяжести телесных повреждений не раскрывает всю историю их получения, поскольку пассажиры не обязательно могут получить телесные повреждения, их может «встряхнуть» или «вывести из положения равновесия» во время пользования автобусом, что может послужить причиной дальнейшего отказа от пользования автобусом. Главным образом это происходит из-за страха падения или получения в будущем телесных повреждений. В конечном счете, эти события могут привести к замкнутости общества и, в итоге, к изоляции путем последующего отсутствия личной мобильности.

Предыдущие исследования рассматривали характеристики и частоту ДТП, в которых травмы получили пассажиры городских автобусов. О ранних исследованиях сообщает Джованис и др. (1991г.) в США, проанализировавшие 1800 ДТП в период с 1982 по 1984 годы с целью выявления факторов, способствующих ДТП с участием автобусов, предназначенных для массовых перевозок. Они отметили, что на основе пассажиромили автобусные поездки имеют относительно низкий риск, но, почти.

63% от аварий транзитных автобусов происходят из-за факторов, не связанных со столкновениями.

Похожие исследования были проведены в Дании Ню Моллером и др. (1982г.) путем проверки записей о 183 раненых пассажиров автобуса, которые получили около 212 травм. 85 из 183 пассажиров получили телесные повреждения во время движения автобуса, и 58 из этих пассажиров стояли в автобусе во время происшествия с ускорением/торможением автобуса, что является одним из основных факторов в таких ДТП.

Continue

Международный Передовой Опыт Комплексные Стратегии Управления Скоростью В Местных Общинах Юго- Восточной Европы

Введение

Управление скоростью представляет собой основное опасение в безопасности дорожного движения и, следовательно, вопросы, связанные со скоростью, включаются в четыре из семи стратегических целей текущей Программы Безопасности Дорожного Движения (2011-2020гг.) Европейского Союза (т.е. улучшить меры безопасности в отношении транспортных средств, усовершенствовать «смарт» технологии, улучшить контроль за соблюдением законодательства, сместить новый акцент на мотоциклиста) (Европейская комиссия, 2010г.).

В рамках проекта «ROSEE» - безопасность дорожного движения в регионах Юго-Восточной Европы» Программы транснационального сотрудничества Юго-Восточной Европы, проблема превышения скорости была рассмотрена в качестве одного из основных факторов риска во всей Юго-Восточной Европе. Усилия по решению этой проблемы предстали в различных формах, таких, как повышение уровня знаний специалистов по безопасности дорожного движения в управлении скоростью, мероприятия по повышению информированности и осведомленности, а также развитие транснациональной стратегии управления скоростью на основе двухлетних многокомпонентных стратегий управления скоростью, разработанных для конкретного региона в каждой стране-партнере проекта «ROSEE» («Štába and Možina», 2014г.).

Стратегия управления скоростью в Юго-Восточной Европе

На основании особенностей Юго-Восточной Европы, как это определено в рамках проекта «ROSEE», в следующих разделах выделяется и комплексно излагается о необходимых элементах стратегии управления скоростью в Юго-Восточной Европе с акцентом на стратегические задачи, действия, реализацию и контроль.

Цели Стратегии

Основная цель стратегии управления скоростью состоит в том, чтобы сократить число и тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Принимая во внимание также принципы системного подхода к безопасности («SWOV», 2006г.; «SNRA», 2006г.), стратегия должна включать в себя ряд мер, внедренных в следующих сферах деятельности.

Continue

stemavro@central.ntua.gr

В Память О Профессоре Владимире Грабаурове



Мы с сожалением сообщаем, что профессор Владимир Грабауров ушел из жизни 5 июля 2016 года.

Он был выдающимся учителем и настоящим другом для многих из нас. Мы глубоко опечалены этой утратой и нам будет не хватать Владимира Александровича!

Reproduction is permitted provided that the source is acknowledged.

Published by: Research Centre for Transport and Logistics - "Sapienza" University of Rome.

Director: Luca Persia

Via Eudossiana 18 - 00184 - Roma

Mail: bemagazine@be-safe-project.eu

Persons in charge: Eleonora Meta, Massimo Robibaro, Davide Shingo Usami

Graphics: Veronica Meola

Translation: Oksana Semenyako

Authors: Siarhei Azemsha (BelSUT) - Jo Barnes (Loughborough University) - Yauheni Kot (BNTU) - Alexandra Laiou (NTUA) - Stergios Mavromatis (NTUA) - Andrew Morris (Loughborough University) - George Yannis (NTUA)



Co-funded by the
Tempus Programme
of the European Union



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA
CENTRO DI RICERCA
PER IL TRASPORTO
E LA LOGISTICA

