

жения подверженности рискам дорожно-транспортных происшествий или степени их тяжести.

В большинстве стран сбор данных относительно безопасности дорожного движения ведется повседневно. Однако для того чтобы эти данные можно было использовать в качестве информационной основы практических мер по обеспечению безопасности дорожного движения, они должны быть надлежащим образом преобразованы в цифровую форму, обработаны и проанализированы в компьютеризованной системе баз данных. Цель настоящей статьи – выработать практические рекомендации по созданию информационных систем, способных своевременно предоставлять достоверные данные о дорожно-транспортном травматизме, которые могут быть использованы для обоснования мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Создание таких систем начинается с рассмотрения вопроса о том, почему качественные данные имеют большое значение для обеспечения безопасности дорожного движения и какие виды данных требуются для эффективного планирования и контроля.

УДК 656.13

### **Создание интеллектуальных транспортных систем**

Андреев А.Я.

Белорусский национальный технический университет

Задачи и цели создания интеллектуальных транспортных систем:

увеличение пропускной способности городской транспортной системы; развитие сектора общественного транспорта, повышения уровня его привлекательности; моделирование и оценка влияния на транспортную систему города строительства новых и модернизации существующих транспортных объектов, объектов жилищного и делового строительства, схем организации дорожного движения, а также чрезвычайных ситуаций; повышение безопасности, дисциплины и культуры дорожного движения в городе; рост инвестиционной привлекательности города за счет оптимизации транспортных перевозок и развития транспортной инфраструктуры; оптимизация работы дорожных служб, повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия; повышение информированности участников дорожного движения.

Ниже указаны этапы создания интеллектуальных транспортных систем.

1. Предпроектное исследование.

Изучение существующей инфраструктуры и определение потребностей в перевозочных процессах. Проведение всех необходимых мероприятий по

обследованию транспортной ситуации в регионе размещения системы. Подготовка технического задания и согласование его с заказчиком, а также со всеми заинтересованными службами.

2. Разработка.

Проведение обследования инфраструктуры существующих транспортных магистралей и развязок. Разработка номинального плана размещения пунктов видео регистрации и оповещения. Проектирование системы ИТС с учетом размещения всех элементов системы, привязка их к существующим конструкциям. Согласование с заказчиком конечного варианта проекта.

3. Поставка и монтаж технологического оборудования и элементов несущих конструкций.

4. Разработка и внедрение программного обеспечения ИТС, интеграция системы.

5. Сдача работ заказчику.

6. Гарантийное и послегарантийное обслуживание.

УДК 656.13

### **Комплексное управление системой мобильности в крупных городах**

Кот Е.Н.

Белорусский национальный технический университет

В самом общем виде понятие «мобильность» (подвижность) означает способность человека передвигаться самостоятельно или с использованием транспортных средств. Процессом мобильности управляют личные предпочтения людей, их физические и финансовые возможности в выборе способов передвижения. Однако в городах важнейшие характеристики системы мобильности зависят также от параметров городского пространства и качества управления им.

*Подсистема территориального планирования* (размещение по территории объектов разного функционального назначения) формирует потребности людей в передвижениях с различными целями (трудовыми, культурно-бытовыми, туристическими и т.п.), а также определяет распределение передвижений по длине, от которого, в свою очередь, зависят возможные способы их реализации (пешком или с использованием каких-либо транспортных средств).

В *подсистеме транспортного планирования* формируются условия, определяющие затраты времени на необходимые передвижения, показатели безопасности, комфорта, а также итоговая стоимость передвижения (как для участников движения, так и для системы городской мобильности в целом). Зависимости указанных параметров от условий, в которых выполняются передвижения, различны, поэтому в системе мобильности по-