

Таким образом, если сохранится наметившаяся в последние три года тенденция, при неизменном числе пострадавших в одном ДТП будет наблюдаться рост числа пострадавших водителей и пассажиров механических транспортных средств за счет падения числа пострадавших в ДТП с участием пешеходов при практически неизменном числе пострадавших велосипедистов и водителей гужевых транспортных средств.

УДК 656.11

Оценка тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий в период с 2000 по 2010 гг.

Сушко А.А., Вечерский Д.А.
Академия МВД Республики Беларусь,
Белорусский государственный университет

Основополагающая составляющая ущерба от дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) – это потерянное здоровье и сама человеческая жизнь.

В предыдущих работах нами было предложено оценивать ущерб от гибели или ранения человека в ДТП в зависимости от величины валового внутреннего продукта – ВВП по следующим соображениям.

ВВП на душу населения – относительный показатель, выражающий величину произведенных товаров и услуг, приходящихся на одного жителя страны.

Ущерб в результате гибели и ранения людей в ДТП уменьшает величину ВВП страны. Следовательно, назначая стоимость ущерба от гибели в ДТП («готовность платить») страна объявляет, сколько человек готовы отказаться от своей доли ВВП, т.е., сколько человек готовы лишиться товаров и услуг в результате гибели в ДТП одного жителя страны.

Отношение «готовности платить» к ВВП на душу населения показывает число жителей страны, лишенных своей доли ВВП в результате ущерба от гибели одного человека в ДТП.

Регрессионный анализ данных о ВВП на душу населения и данных о стоимости жизни погибшего в ДТП в отдельных странах позволили построить регрессионную модель.

Анализ данных показывает, что для незащищенных участников дорожного движения – велосипедисты, пешеходы, водители гужевых транспортных средств – наблюдается превышение доли приходящегося ущерба над долей в общем числе пострадавших. Это косвенно характеризует большую тяжесть последствий от ДТП у незащищенных участников дорожного движения.

В среднем за последние 5 лет около 28% ущерба от гибели и ранения в ДТП приходилось на водителей механических транспортных средств, около 30% - на пассажиров механических транспортных средств, около 35% - на пешеходов, 6,5% - на велосипедистов и 0,5% - на водителей гужевых транспортных средств.

УДК 656.13

Экономичная транспортная система городской перевозки пассажиров

Шуть В.Н., Касьяник В.В.

Брестский государственный университет

Интеллектуальные Транспортные Системы (ИТС) – комплекс взаимосвязанных автоматизированных систем, решающих задачи управления дорожным движением, мониторинга и управления работой всех видов транспорта (индивидуального, общественного, грузового). Как правило, основными задачами, решаемыми ИТС, являются: повышение качества транспортного обслуживания населения, обеспечение безопасности дорожного движения и перевозок, расширение возможностей общегородской системы автоматизированного управления дорожным движением по удовлетворению возрастающего спроса на пассажирские и грузовые перевозки на всех видах транспорта. Так, для повышения эффективности и безопасности пассажирских и грузовых перевозок предлагается интеллектуальная рельсовая транспортная система. Основная идея такой системы заключается в том, чтобы, планируя размещение жилых районов в зоне посадочных площадок, использовать скоростные возможности рейсового транспорта для достижения максимальной технически возможной скорости на всей трассе без процессов торможения и разгона подвижного состава, не препятствуя в то же время посадке и высадке пассажиров на остановочных пунктах. Рельсовая транспортная система для перевозки пассажиров содержит рельсовый путь, парковочные площадки и подвижной состав, состоящий из вагонов с боковыми и торцевыми дверями, приводами движения, при этом каждый вагон дополнительно снабжён компьютером, к системной шине которого подключён радиомодуль, блок фиксации входящих/выходящих пассажиров, блок фиксации переходящих пассажиров, блок управления приводом движения. Основной активной действующей единицей транспортной системы является вагон, установленный на рельсы. Он полностью автономен в плане самостоятельных активных действий. Компьютерный модуль обеспечивает управление всеми функциями вагона и «общение» с другими вагонами, входящими в систему.