

Данные показатели будут составлять общую оценку эффективности работы региональной транспортно-логистической системы, то есть эффективность ее внедрения и общие социально-экономические результаты формирования.

Обоснование и оценка эффективности РТЛС требует особого подхода, так как специфическая особенность процессов, происходящих в транспортно-логистических системах, заключается в том, что результатом их функционирования является не создание продуктов, а удовлетворение потребительского спроса и оказание логистических услуг, а также в том, что эффект проявляется и за пределами систем, в сопряженных отраслях и сферах деятельности.

УДК 311.218: 311.312

### **Анализ автодорожных чрезвычайных ситуаций**

Чуваев П.И.

Национальный транспортный университет (г. Киев)

В мире ежегодно на автодорогах происходит примерно около 60 миллионов аварий и катастроф, в которых согласно данным Всемирной организации здравоохранения погибает более 300 тыс. человек, получает ранения около 8 млн человек.

В Украине ежегодно регистрируется более 60 тыс. ЧС на автотранспорте, при этом погибают более 5 тыс. человек, травмированных более 40 тыс. человек, материальный ущерб составляет сотни миллионов рублей. При этом стабильность и значительность доли (65–70 %) в общей структуре аварийности продолжают сохранять автодорожные анализ автодорожных чрезвычайных ситуаций (ЧС), совершаемые водителями частных легковых автомобилей. Проблема автодорожных ЧС, совершаемых указанной категорией водителей, имеет сложный, многоплановый характер и требует комплексного подхода с использованием последних достижений различных наук и практики.

Мировая статистика последних лет свидетельствует об устойчивой тенденции роста числа и тяжести последствий дорожно-транспортных ЧС.

Основными причинами ЧС на автотранспорте являются столкновения (37,9 %), наезды (37,1 %), опрокидывания (16,1 %), прочие (8,9 %). В городах и населенных пунктах происходит 60 %, а на автостадах – 40 % аварий и катастроф, причем на автостадах автомобили чаще всего переворачиваются, в городах и населенных пунктах – сталкиваются. Последствия ЧС на автостадах, как правило, тяжелее, чем в населенных пунктах и го-

родах. Максимум ЧС приходится на июль-сентябрь (пик – август), преимущественно на пятницу в период с 16 до 22 часов.

Характерными особенностями ЧС на автотранспорте являются внезапность, практически мгновенная остановка транспортного средства, его деформация, заклинивание дверей. Угрожающие размеры принимают аварии и катастрофы с участием специального автотранспорта, перевозящего яды, радиационно- опасные, пожаро- и взрывоопасные продукты. Особенность таких аварий и катастроф заключается в том, что наряду с травмированием и гибелью людей после выбросов, разливов и взрывов подвергается заражению окружающая природная среда.

УДК 656

### Транспортная планировка городов

Ступенев А.М., Рожанский Д.В.

Белорусский национальный технический университет

Улично-дорожная сеть города может иметь следующие принципиальные геометрические схемы. Радиально-кольцевая схема характерна для крупных, крупнейших и больших городов. Это усовершенствованная радиальная схема, которая обеспечивает удобную связь и между периферийными районами города. Также перегружены центральные транспортные узлы, поскольку радиальные улицы нагружены больше кольцевых магистралей (пример: Москва, Минск) (рисунок 1). Прямоугольная схема характерна для вновь строящихся, молодых городов, а также новых районов городов (рисунки 2 и 3).



Рисунок 1 – Радиально-кольцевая схема г. Минска