

- управление ситуацией;
- концепция «не навреди».

На занятиях с авиационным персоналом мы используем аудиторную подготовку с элементами круглого стола, где каждый может высказать свое мнение о проблеме, поделиться историей или примером. Потому что, как правило, «через 5 рукопожатий» слушатели сталкивались с данной ситуацией. Мы обращаем внимание на проработку алгоритма действий в предполагаемых случаях, уделяем внимание сигналам оповещения с просьбой о помощи, разбираем видеопримеры с порядком действия и принципами взаимодействия с другими службами.

Как показала практика повышения осведомленности заинтересованных служб, авиационный персонал уделяет большее внимание безопасности пассажиров при возникновении подозрительных признаков. Сотрудники службы сервиса авиакомпании представляют собой первый барьер для обнаружения сомнительного поведения у пассажиров, задавая вопросы, у них есть шанс выявить возможные признаки торговли людьми. Затем в дело вступают сотрудники службы безопасности, они проводят дополнительные процедуры в случае возникновения опасений в отношении пассажиров. Бортпроводники каabinного экипажа при проведении профайлинга во время полета фиксируют и проверяют все возможные сомнения и подозрения в отношении пассажиров. Ну и конечно, летный экипаж, как ответственный за безопасность пассажиров на борту, принимает все необходимые меры, взаимодействуя с заинтересованными лицами на земле.

Повышая уровень осведомленности о проблеме торговли людьми в авиации, мы обеспечиваем понимание роли сотрудников в выявлении предполагаемых случаев на борту и в аэропорту и реагировании на них.

Подводя итоги, хотелось бы отметить, что меры противодействия торговле людьми в Республике Беларусь имеют комплексный характер. Совместно принимаемые действия позволяют не допустить вербовку, транспортировку, передачу, укрывательства людей с целью их эксплуатации для получения прибыли, потому что безопасность пассажиров это дело каждого, а не отдельных структур, подразделений и служб.

Список литературы

- 1 Борьба с торговлей людьми [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.mfa.gov.by/multilateral/global_issues/trafficking. – Дата доступа : 23.09.2024.
- 2 Противодействие торговле людьми [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://redcross-gomel.by/antitrafficking/>. – Дата доступа : 23.09.2024.
- 3 **Бородич, А. И.** Международное сотрудничество в противодействии торговле людьми [Электронный ресурс] / А. И. Бородич // Вестник Академии МВД Республики Беларусь. – 2020. – № 1. – С. 181–185. – Режим доступа : https://elib.amia.by/bitstream/docs/4815/1/2020_1_181.pdf. – Дата доступа : 23.09.2024.
- 4 Торговля людьми процветает во всех без исключения странах и регионах [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://news.un.org/ru/story/2019/01/1348092>. – Дата доступа : 23.09.2024.
- 5 2024 Trafficking in Person Reports [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.state.gov/reports/2024-trafficking-in-persons-report/>. – Date of access : 23.09.2024.
- 6 United Nations [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/glotip.html>. – Date of access : 23.09.2024.
- 7 Инструктивные указания по подготовке каabinного экипажа в области выявления торговли людьми и реагирования на нее [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.icao.int/safety/airnavigation/OPS/CabinSafety/Documents/Cir352_Russian.pdf. – Дата доступа : 23.09.2024.

УДК 656

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ С ПОМОЩЬЮ ЗАЩИЩЕННЫХ ВЕЛОСИПЕДНЫХ ПОЛОС

Д. П. ХОДОСКИН, А. А. МИХАЛКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В нашей стране, как и во многих других странах мира, наблюдается рост числа велосипедистов. Связано это с различными тенденциями, в том числе в сфере общественного транспорта. Во-первых, велосипед характеризуется как простотой использования, так и удобством его эксплуатации. Активному развитию велосипедного движения в Республике Беларусь способствует принятие концепций и программ развития велосипедного движения как основы организации движения всех средств персональной

мобильности, а также внесение изменений в действующее законодательство. Во-вторых, изменения в правила дорожного движения создали ряд условий, способствующих наиболее активному использованию велосипедов. Всё это в совокупности (что-то косвенно!) на сегодняшний день всё еще создает условия для совершения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с велосипедистами.

Во многих городах и странах для защиты велосипедистов устраивают «защищённые» полосы движения, которые представляют собой специально выделенное пространство, отделённое от проезжей части и пешеходных тротуаров с помощью специальных мер: парковочных мест, делиниаторов, малых архитектурных форм, газонов, деревьев или кустарников, оград и т. п. Такие полосы обладают следующими преимуществами [1]: существенно более высокая степень защиты велосипедистов относительно обычных рекомендательных или обязательных велополос; существенно более низкая стоимость (примерно в 10 раз) относительно велодорожек и приподнятых (гибридных) велополос; существенно более короткий период строительства с минимальными помехами дорожному движению; практически полное исключение возможности незаконной парковки автомобилей на полосе; обеспечение хорошей видимости и обзорности для всех участников дорожного движения; хорошая совместимость с дизайном «защищённых» остановок общественного транспорта; отличная совместимость с дизайном «защищённых» велоперекрёстков и «защищённых» круговых велоперекрёстков; адаптируемость к возможному увеличению интенсивности велосипедного движения в будущем; удобство зимнего содержания, так как имеется место для складирования снега.

Велосипедисты по-разному оценивают удобство защищённых полос различной конструкции: наиболее удобными считаются те, которые обеспечивают максимально возможное ощущение безопасности (рисунок 1). При правильном выборе методов разделения (отделения) транспортного потока можно практически полностью исключить несанкционированную парковку автомобилей на защищённой велополосе. Одним из критических недостатков обычных велосипедных полос считается их несовместимость с остановками общественного транспорта, например, автобусными [2]. Как правило, полосы просто прерываются в местах остановок, ставя велосипедистов перед выбором: объезжать автобус слева по проезжей части, подвергая себя опасности, или справа, выезжая на тротуар и подвергая опасности пассажиров и пешеходов, или останавливаться и ждать позади автобуса, теряя попусту своё время. Дизайн защищённых велополос хорошо сочетается с безопасным дизайном автобусных остановок, поскольку оставляет место для обустройства посадочной площадки. Эта посадочная площадка (даже совсем небольшая) позволяет разделить пассажиров и велосипедистов в момент входа/выхода, существенно повышая безопасность для тех и других. Статистика свидетельствует, что наибольшее количество ДТП с участием велосипедистов и автомобилей происходят на перекрёстках. Защищённые велосипедные полосы отлично сочетаются и с дизайном наиболее безопасных перекрёстков. Дизайн защищённых велополос хорошо сочетается с необходимостью их содержания (особенно зимнего). Единственное, что при этом требуется, – обеспечить достаточную для проезда уборочной техники ширину полосы (рисунок 2) [1]. Однако такое расположение может стать опасным на перекрёстках и выездах: из движущегося автомобиля велосипеды на велосипедной полосе вы видите хорошо, а за парковками – очень плохо. Таким образом, если между последним припаркованным транспортным средством и следующим перекрёстком не остается большого расстояния, риск ДТП на повороте увеличивается (рисунок 3) [3–5].



Рисунок 1 – Примеры наиболее удобных (защищённых) вариантов велосипедных полос [1]

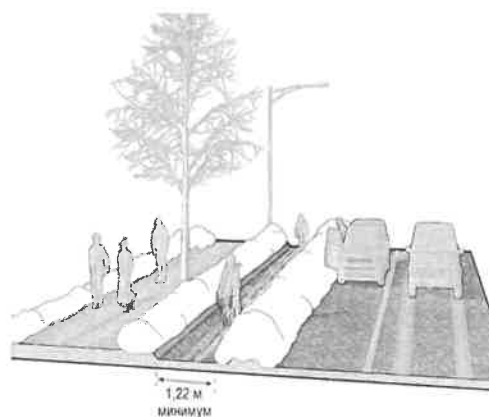


Рисунок 2 – Приспособленность защищённой велосипедной полосы к зимнему содержанию [1]

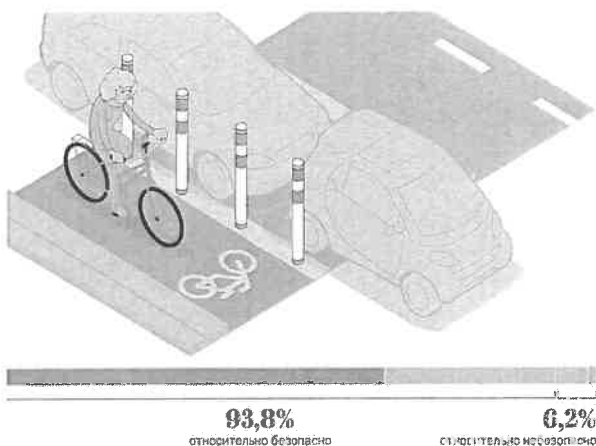


Рисунок 3 – Неудовлетворительная видимость велосипедиста из-за припаркованного транспорта [3]

Таким образом, защищённая велосипедная полоса является наиболее безопасным и эффективным решением для организации движения велосипедистов, как одних из наиболее уязвимых участников дорожного движения, в городах. Однако её устройство требует дополнительного землеотвода. Как его получить – задача и для тех, кто планирует движение, и для тех, кого оно касается. Проблемой для развития велосипедного движения является также и высокая зависимость от погодных условий (опыт показывает, что иногда прибегают к полному укрытию полосы, учитывая небольшую их ширину). Другой проблемой являются гидрогеологические условия и наличие разнообразных подземных коммуникаций, которые осложняют выполнение оснований для путей под велосипедное движение.

Список литературы

- 1 Велосипедный транспорт в городах : [монография] / Ю. В. Трофименко [и др.]. – М. : МАДИ, 2020. – 154 с.
- 2 Руководство по развитию велодорожек AASHTO (США) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://docviewer.yandex.by/view/358587982/?page=1&*=awyuhwRPyc0. – Дата доступа : 10.04.2024.
- 3 Какие велодорожки безопаснее? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://alexradchenko.medium.com/какие-дороги-будут-в-берлине-db3892d0aca6>. – Дата доступа : 10.04.2024.
- 4 Как сделать перекрёсток безопасным для велосипедов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://velonation.bike/2018/10/16/intersection/>. – Дата доступа : 10.04.2024.
- 5 Причины снижения дорожной аварийности с участием велосипедистов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://elib.institutemvd.by/jspui/bitstream/MVD_NAM/6754/1/kasjanov.pdf. – Дата доступа : 19.05.2024.

УДК 629.4.02

КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СТРУННОГО ТРАНСПОРТА КАК ОСНОВА ЕГО КОМФОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ

А. Э. ЮНИЦКИЙ, С. В. АРТЮШЕВСКИЙ

ЗАО «Струнные технологии», г. Минск, Республика Беларусь

В докладе рассматриваются особенности конструкции струнного транспорта и используемых систем пассажирских и грузовых рельсовых транспортных средств (РТС), обеспечивающих комфорт и безопасность движения. РТС представляет собой беспилотный электромобиль, управление которым осуществляется автоматической системой управления (АСУ) без присутствия в нём оператора. Основные требования к разрабатываемому РТС [1] заключаются в том, что оно должно быть:

- безопасным и комфортным для пассажиров;
- экологичным;
- энергоэффективным.

Особенностью исполнения подвижного состава РТС uST является модульность конструкции (рисунок 1), когда РТС состоит из отдельных модулей, таких как:

- тяговый модуль – часть РТС (рисунок 1, б), предназначенная для обеспечения всех режимов движения по путевой структуре, с изменением направления и скорости движения, а также обеспечения остановки и стоянки;
- пассажирский модуль – часть РТС, предназначенная для размещения и безопасной перевозки пассажиров и багажа в виде ручной клади, пассажирообмен на остановках и регламентированные параметры микроклимата;
- грузовой модуль – часть РТС, предназначенная для размещения, крепления и транспортирования груза.