

– условия совершения марша: в мирное время или военное время; вне угрозы столкновения с противником или в предвидение встречи с ним;

– физико-географические условия: рельеф местности и его влияние на проходимость ВВСТ вне дорог; защитные и маскирующие свойства местности; время года, суток и погодные условия; наличие и состояние транспортных коммуникаций и их пропускная способность; характер естественных преград и их влияние на действия сил и средств технического обеспечения.

Качественное выполнение задач технического обеспечения будет зависеть от оперативности, непрерывности и скрытности управления техническим обеспечением, взаимодействия между органами. Для этого необходимо иметь достаточное количество сил и средств управления техническим обеспечением, целесообразно выбирать и готовить к работе места размещения и органов управления и должностных лиц, совершенствовать способы сбора и передачи информации методы работы должностных лиц, сокращать сроки выполнения задач управления техническим обеспечением.

Таким образом, проведенный анализ условий и факторов показал, что сложность и качество функционирования системы технического обеспечения овдбр на марше зависит от каждого из них в большей или меньшей степени. При этом в отличии от внешних факторов, влияние которых мы можем только учитывать, на внутренние факторы мы можем еще и влиять, тем самым повышать боеготовность овдбр.

В результате выполненного анализа были определены условия и факторы, оказывающие наиболее существенное влияние на систему технического обеспечения овдбр на марше:

- 1 Степень укомплектованности овдбр силами и средствами технического обеспечения.
- 2 Степень укомплектованности личным составом экипажей (расчетов) водителей (механиков-водителей), специалистами-ремонтниками и уровень их профессиональной подготовки.
- 3 Отсутствие ВТИ необходимой номенклатуры для новых образцов ВВСТ (МАЗ-531605, МАЗ-631705, МЗКТ-500200, БТР-70МБ1, БРДМ «Кайман»).
- 4 Наличие у противника оружия массового поражения, высокоточного оружия, возможности его применения, а также воздействие авиации, диверсионно-разведывательных групп и незаконных вооруженных формирований с активным применением ударных беспилотных летательных аппаратов.

Исходя из вышесказанного решением проблемных вопросов может быть: увеличение штата ремонтной роты овдбр; принятие на вооружение новых образцов технического обслуживания и ремонта; изменение норм снабжения ВТИ овдбр; уточнение действующих нормативных правовых актов.

Список литературы

- 1 Наставление по обеспечению боевых действий ВДВ. – М. : Воентехиздат, 2005. – С. 43–78.
- 2 **Цейко, Е. Н.** Анализ основных условий и факторов, влияющих на танкотехническое обеспечение войск оперативного командования в оборонительной операции /Е. Н. Цейко // Вестник ВАРБ. – 2016. – С. 146–153.
- 3 Техническое обеспечение войск в бою и операции : учеб. ВА БТВ, 1988. – С. 178–186.
- 4 **Лисейчиков, Н. И.** Техническое и тыловое обеспечение войск по опыту войн и вооруженных конфликтов: моделирование и оптимизация процессов : пособие / Н. И. Лисейчиков. – Минск : ВА РБ, 2010. – С. 38–76.

УДК 656.13.08(470.23)

АНАЛИЗ ПРИЧИН ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИШЕСТВИЙ В ГОРОДЕ МУРИНО И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

В. С. МИНЕЕВ

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

Мурино – небольшой густонаселенный город, относящийся к Ленинградской области и тесно связанный с транспортной развязкой города Санкт-Петербург. В последнее время на территории города ведется активная жилищная застройка, а уровень развития дорожной инфраструктуры стоит на месте, что приводит к частым дорожно-транспортным происшествиям (ДТП) и перегруженности внутренней улично-дорожной сети. Стоит отметить, что вина за ДТП может лежать не только на водителе транспортного средства, но и на пешеходе.

Наиболее частые причины ДТП, если вина на водителе транспортного средства [1], это:

- превышение разрешенной скорости;
- создание опасных условий при выезде на встречную полосу;
- несоблюдение дистанции и ПДД.

Причины ДТП, если вина на пешеходе:

- переход дороги в неполюженном месте;
- пешеход, который отвлекся при пересечении дороги;
- ДТП с участием детей.

Однако приведенные причины являются формализованными, а к объективным причинам ДТП можно отнести:

- недостатки в планировании и организации благоустройства улиц и автодорог;
- состояние освещения в темное время суток и состояние дорожного полотна;
- существующие средства регулирования, в том числе знаки, которые противоречат друг другу.

В настоящее время над дорожно-транспортной ситуацией в Мурино ведутся активные работы со стороны властей: реконструкция, ремонт и установка светофоров, обустройство Воронцовского бульвара, Охтинской аллеи и Петровского бульвара остановочными пунктами; запланирован ремонт дорожного полотна на бульваре Менделеева, который собираются закончить к концу 2023 года [2].

На рисунке 1 кратко описана существующая ситуация в Западном районе г. Мурино. На первом участке не закончено строительство продолжения Воронцовского бульвара, на втором участке отсутствует продолжение улицы Шувалово до шоссе Лаврики, третий участок демонстрирует незавершенное строительство кольца, которое было запланировано для разгрузки выездов из Мурино и четвертый участок имеет только пешее продолжение до соединения улицы Шувалова и проспекта Авиаторов Балтики с шоссе Лаврики. Отметим, что по ситуации на 2022 год в Мурино зарегистрировано 86 тыс. человек, но фактически проживает гораздо больше. Это свидетельствует о том, что транспортная инфраструктура города не успевает за ростом населения в городе.

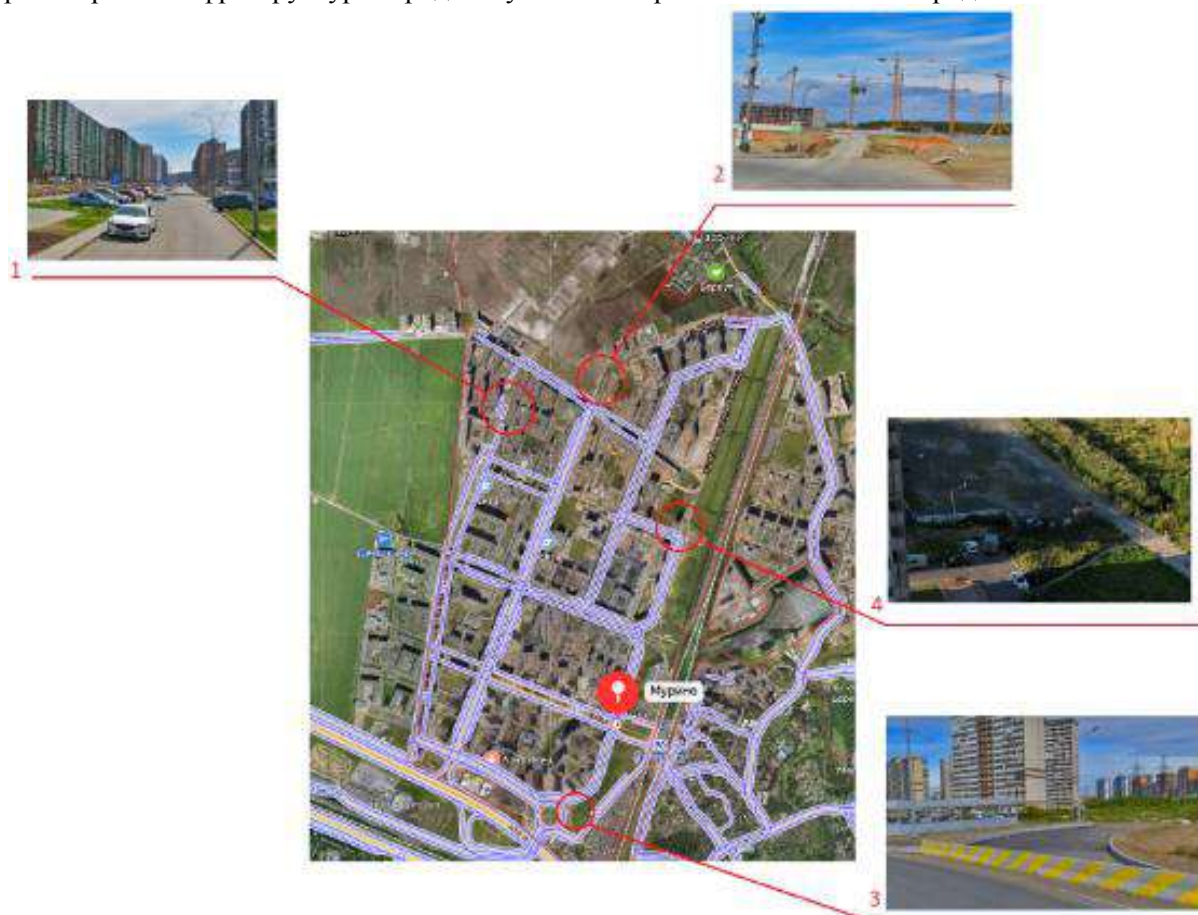


Рисунок 1 – Участки незавершенного строительства дорог г. Мурино

В таблице 1 приведены данные по ДТП за 2022 во Всеволожском районе [3].

Таблица 1 – Статистика ДТП за 2022 год

Месяц	Количество ДТП	Из них в г. Мурино	Наиболее частая причина ДТП	Ранено	Погибло	Из них в г. Мурино	
						Ранено	Погибло
Январь	30	5	Столкновение / наезд на пешехода	45	2	4	–
Февраль	23	2	Столкновение	25	1	1	–
Март	19	3	Столкновение	20	2	3	–
Апрель	26	2	Столкновение	33	2	2	–
Май	30	3	Столкновение / наезд на пешехода	31	4	3	1
Июнь	45	5	Столкновение	48	6	2	–
Июль	48	6	Столкновение / наезд на пешехода	48	8	5	–
Август	49	6	Наезд на пешехода	53	3	3	1
Сентябрь	32	4	Наезд на пешехода	33	6	5	–
Октябрь	58	8	Столкновение / наезд на пешехода / наезд на ТС	66	3	9	2
Ноябрь	32	5	Столкновение / наезд на пешехода / наезд на ТС	36	2	4	–
Декабрь	37	8	Наезд на пешехода / наезд на ТС	42	5	8	1
Всего	429	57	–	480	44	49	5
В процентном соотношении	100 %	13,3 %	–	100 %	9,2 %	100 %	10,2 %

Из данных таблицы 1 можно сделать вывод, что наиболее частыми причинами ДТП во Всеволожском районе является столкновение или наезд на пешехода/велосипедиста или припаркованное транспортное средство. Из них 14 % ДТП произошло в городе Мурино.

Для улучшения сложившейся ситуации предложены следующие мероприятия:

- внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС), предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях;
- обустройство дорог остановочными пунктами, знаками, разметкой и светофорами;
- развитие общественного транспорта в городе Мурино;

Внедрение ИТС в транспортную сеть города положительно влияет на функционирование транспортных и пешеходных потоков за счет увеличения пропускной способности, развития улично-дорожной сети, совершенствования организации дорожного движения (ОДД), сокращения количества легкого и грузового транспорта. Основной целью применения ИТС является оптимизация условий движения транспортных потоков на автомобильных дорогах городской агломерации для повышения их пропускной способности и снижения риска возникновения ДТП. Перспектива применения данной системы достигается в следующем:

- снижение задержек и увеличение скорости сообщения на всех видах транспорта на основе создания системы управления транспортными потоками, действующей в реальном времени;
- обеспечение приоритетных условий движения пассажирского и специального транспорта, в том числе с использованием систем точного позиционирования на основе перспективных технологий на базе ГЛОНАСС/GPS;
- обеспечение оперативного автоматизированного контроля движения транспорта и оперативного управления им;
- оперативное предоставление актуальной информации об изменении дорожного движения на УДС в центр управления дорожным движением городской агломерации, а также в областной центр управления транспортным районом и/или федеральные центры.

Список литературы

- 1 Новиков, И. А. Методология прогнозирования и предупреждения дорожно-транспортных происшествий : дис. канд. тех. наук: 05.22.10: защищена 20.03.20: утв. 20.05.20 / Новиков Иван Алексеевич. – М., 2020. – 117 с.
- 2 Агентство строительных новостей [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://asninfo.ru/news/98828-murinskiy-bulvar-mendeleyeva-stanet-shikarnym-k-2023-godu>. – Дата доступа : 21.05.2023.
- 3 Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации <http://stat.gibdd.ru>.