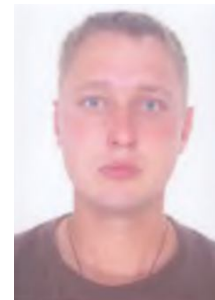


## ДОРОЖНІ УМОВИ І ЕМОЦІЙНА НАПРУЖЕНІСТЬ ВОДІВ

Михальчук Д. І., студент магістратури спеціальності  
«Транспортні технології»

Керівник: к.т.н., доцент **Комарніцький С.П.**,  
асистент **Мельник В.А.**



*Подільський державний аграрно-технічний університет*

Сучасні вимоги, які застосовуються в області оцінки безпеки руху, спрямовані на виявлення незадовільних дорожніх умов. Пріоритетне виділення виключно дорожніх умов з масиву можливих причин ДТП не може об'єктивно відображати ступінь небезпеки ділянки дороги. Основним недоліком, при такому підході, є неможливість встановити істинні причини аварійності. Дорожньо-транспортна пригода завжди викликана різноманіттям різних причин і вони пов'язані не тільки з дорожніми умовами. Загальним недоліком комплексу застосовуваних методів в області безпеки руху є повна або часткова відсутність можливості обліку людського фактору.

Використання системного підходу для аналізу дорожньої поведінки дозволяє об'ємно і якісно визначати умови, а також причини конкретного ДТП. Відповідно до цієї концепції причина ДТП розглядається як особливий стан всієї системи ВАДС (водій-автомобіль-дорога-середовище), а не як окрема підсистема.

Постановка задач в дослідницькій роботі заснована на виявленні взаємозв'язку транспортної перевантаженості доріг, емоційної напруженості водія і ризику ДТП. Результати наукових досліджень показують, що рух в щільному транспортному потоці характеризується підвищеною напругою водія. При управлінні автомобілем в щільному транспортному потоці водієві необхідні більш високі показники часу реакції, уваги і прогнозування, в порівнянні зі звичайними умовами. Результатом роботи в таких умовах є додаткове напруження психофізіологічних функцій, через що виникають помилки, що призводять до різного роду конфліктних ситуацій та підвищення професійного ризику. Для зниження ризику, пов'язаного з людським фактором в системі ВАДС, першочерговим завданням є обґрунтування різноманіття зв'язків і визначення їх впливу на ризик ДТП. Неможливо планувати заходи щодо підвищення безпеки руху без розуміння механізму проходження дорожньо-транспортних пригод. При існуючому рівні автомобілізації водієві доводиться значну частину часу керувати автомобілем в умовах дуже щільного транспортного потоку, що в підсумку призводить до високого емоційного напруження.

Основним параметром, за яким оцінюють рівень обслуговування є коефіцієнт завантаження. У процесі управління транспортним засобом в умовах перевантаженої дороги, водій задіює певні емоційні, психологічні та психофізіологічні механізми. Розподіл емоційного навантаження на водія нерівномірний, не постійний і залежить від рівня завантаження дороги. Робота водія відрізняється від інших видів трудової діяльності наявністю негативних емоцій, які в результаті змушують водія до вчинення помилкових дій. При роботі в режимі негативних емоцій відбувається різке зниження уваги, в тому, числі переключення і вибірковості, швидкості переробки інформації, високими темпами наростає стомлення, знижується працездатність. Основними факторами, що сприяють наростанню обсягу негативних емоцій водія є швидкісний режим і щільний транспортний потік.

У вільних умовах руху, у міру наростання інтенсивності прямо пропорційно збільшується емоційне навантаження водія. Ступінь емоційного навантаження водія залежить від складності конфліктної ситуації. При виникненні легкої конфліктної ситуації емоційне навантаження водія змінюється в межах від нормального до високого. При середній і критичній конфліктній ситуації навантаження на емоційну сферу водія дуже висока.

Таким чином, вільні умови руху можна характеризувати певним рівнем емоційного навантаження в межах від високого до дуже високого.