

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

С.А. Макаревич, М.Е. Винник

Научный руководитель – *Д.В. Капский*

Белорусский национальный технический университет

Основные факторы безопасности могут быть представлены следующими группами: действия и поведение участников дорожного движения; технические характеристики и состояние транспортных средств; условия движения. Каждая группа факторов является также многоуровневой системой, в которой от людей зависит многое – от их отношения к процессу вождения, что проявляется через качество дорог, состояние автомобилей, подготовленность, тактичность и корректность поведения водителей. Выполнение Правил дорожного движения, аккуратное вождение существенно снижает количество аварий, но Правила сегодня не всегда выполняются водителями, а пешеходы, в основном, вообще не знакомы с требованиями Правил, содержащими их права и обязанности. Указанные группы причин аварий в Правилах только обозначены. Распределение обязанностей, несогласованность действий органов ГАИ с дорожно-эксплуатационными организациями делают это еще большим «минусом» (неправильная установка дорожных знаков, нанесение дорожной разметки и прочее). Выявлено, что около 30% установленных дорожных знаков не соответствуют дорожным условиям или действующему стандарту. Имеет место и неверное конструктивное исполнение дорог (например, занижение обочин), а в зимнее время и некорректная расчистка проезжей части дорог от снега. За всеми этими причинами аварий стоят люди.

Первая группа причин напрямую связана с человеком (около 70 % аварий происходит по вине водителей), в том числе, и пешеходов. Поведение на дороге зависит от психофизиологического состояния, нравственных установок участников дорожного движения. Факторами второй группы являются качество техобслуживания и ремонта автомобилей. Факторы третьей группы разнообразны: техническое состояние дорог, соответствие элементов трассы требованиям скоростного режима дороги, условия видимости и многое другое. Стиль общения работников ГАИ с водителями также является важным условием, влияющим на психическое состояние. Ведь водитель не должен бояться появления инспектора на дороге, не должен испытывать стресс от общения с ним.

Решение проблемы безопасности движения должно быть комплексным и необходим целостный учет факторов, относящихся к различным научным дисциплинам. Знания автомобиля и опыт управления им должны обеспечить автоматизм моторных реакций в непредвиденных сложных дорожных условиях. Необходимо выйти на высокий нравственный уровень и не нарушать технологических процессов при строительстве и ремонте дорог, а участникам дорожного движения не нарушать Правил даже, когда нет опасности и сотрудников ГАИ. Если выяснено, что причиной ДТП является неисправность автомобиля или состояние дороги, то нельзя ограничиваться констатацией «объективности» причины, необходимо найти виновного. Нужно помнить, что за всем стоит человек. Рост числа и тяжести аварий в Республике Беларусь наталкивает специалистов, работающих в системе безопасности дорожного движения, разрабатывать новые пути решения данной проблемы. Одним из таких путей является исследование человеческого фактора, даже при проектировании автодорог, и последующая экспертная оценка ее технического состояния на момент аварии.

Используемый в настоящее время подход к решению экспертом задачи определения влияния тех или иных факторов системы «водитель-автомобиль-дорога-среда» на сам факт аварии основывается на исследовании конечной стадии происшедшего. Такой метод решения данного вопроса не позволяет установить степень влияния качества строительства, содержания, эксплуатации или ремонта дороги, технического состояния автомобиля и состояния человека на развитие аварийной ситуации.

Учет человеческого фактора при проведении экспертизы, проектировании улично-дорожной сети, разработки решений по организации дорожного движения и обеспечению его безопасности способствует выявлению объективной причины происшедшего, что позволит снизить количество аварий и повысить безопасность дорожного движения.