

В Казахстане имеется опыт использования аппаратно-программного комплекса для определения геометрических параметров железнодорожного пути. Однако широкого использования аппаратно-программный комплекс и ГИС не получили.

Выводы: Для управления инфраструктурой железных дорог Казахстана необходимо формирование геоинформационного пространства.

Усовершенствовать механизмы взаимодействия подразделений дорог, значительно, повысить эффективность работы руководителей и оперативных работников позволит применение ГИС-технологий. Геометрическую основу геоинформационного пространства будут составлять координатные модели железнодорожных путей, материальные носители координатной информации

ЛИТЕРАТУРА

1. Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы Жол» на 2020 – 2025 гг. Утверждена постановлением Правительства Республики Казахстан от « 31 » декабря 2019 года № 1055
2. <https://kursiv.kz/news/kompanii-i-rynki/2011-07/loskutnyy-gis?page=45>
3. Матвеев С.С. Инженерная геодезия и геоинформатика, М.: Фонд Мир, 2012. - 486с.
4. [edu.dvgups.ru/METDOC/ITS/GEOD/..](http://edu.dvgups.ru/METDOC/ITS/GEOD/)
5. Инструкция по топографической съемке в масштабах 1:5000, 1:2000, 1:1000 и 1:500 ГКИНП-02-033-82. Москва “НЕДРА”, 1982 г.
6. Правила ведения путевого хозяйства, утвержденные приказом Вице-президента акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» от 9 апреля 2012 года № 358-ЦЗ.

УДК 656.084

С.Ш. Абибуллаев^а, З.К. Битилеуова^б

Академия логистики и транспорта, Алматы, Казахстан;

^аseric.a@mail.ru, ^бzuhra_kadesovna@mail.ru;

ВЛИЯНИЕ НА ПСИХОЭМОЦИОНАЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАТОРОВ НА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы влияния транспортных заторов на состояние водителей транспортных средств. Неадекватное поведение водителей, его основные показатели, приводят не только к дорожно-транспортным происшествиям, но и ухудшают дорожно-транспортную обстановку в городах.

Ключевые слова: психоэмоциональное поведение водителей, транспортные заторы, улично-дорожная сеть.

Андатпа. Мақалада көлік кептелісінің көлік құралдары жүргізушілерінің жағдайына әсері мәселелері қарастырылады. Жүргізушілердің мінез-құлқының жеткіліксіздігі, оның негізгі көрсеткіштері жол-көлік оқиғаларына ғана емес, сонымен қатар қалалардағы жол-көлік жағдайын нашарлатады.

Түйінді сөздер: жүргізушілердің психоэмоционалды мінез-құлқы, көлік кептелісі, көше-жол желісі.

Abstract: The article discusses the influence of traffic jams on the state of drivers of vehicles. Inappropriate behavior of drivers, its main indicators that lead not only to accidents but also worsen the road traffic situation in urban areas.

Keywords: psycho-emotional behavior of drivers, traffic jams, road network.

Предупреждение и сокращение количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) является одной из важных проблем общества. Общее количество погибших на автомобильных дорогах мира достигло 1 млн 240 тысяч смертей в год и к сожалению 2030 году возможно рост увеличения ДТП втрое, до 3,6 млн. в год.

Приведенные в отчетах аварийности по республике МВД РК показывают, что ежегодно в нашей стране совершается более 13000 ДТП, в которых погибают свыше 2 000 чел. и получают ранения около 19000. Количество пострадавших в результате ДТП многократно превышает логичный показатель на всех других видах транспорта.

Увеличение транспортного потока, в частности в часы «пик», приводит к увеличению транспортных заторов на улично-дорожной сети, высокая плотность и интенсивность движения транспортных средств нередко приводят к ухудшению психофизиологических качеств водителей автомобилей, их неадекватному поведению на дороге и как следствие способствует увеличению количества дорожно-транспортных происшествий. Неадекватное поведение водителей во многих странах представляется как одна из главных проблем на дорогах.

Для водителя является основополагающим возможность воспринимать дорожную информацию, анализировать, осмысливать ее, принимать решения и своевременно выполнять действия по управлению автомобилем. Улично-дорожная сеть и ее состояние предъявляет очень высокие требования к психике водителя. Безопасность управления транспортным средством определяется в основном интеллектом и эмоциональным поведением, а не физической пригодностью.

Одной из причин изменения психоэмоционального поведения водителей на дороге является переработки вследствие несоблюдения графиков режимов труда и отдыха и постоянные стрессы в течении дня. Основными показателями неадекватного поведения водителей при движении на дороге являются не выполнения обычных правил, то есть:

- несоблюдение рядности и постоянное перестроение из полосы в полосу без включения знаков поворота;
- проезд на запрещающие сигналы светофора;
- превышение разрешенной скорости движения на улично-дорожной сети или движение со скоростью, не обеспечивающей безопасность дорожного движения;
- несоблюдение требования дорожных знаков и разметки;
- остановка и стоянка в запрещенных местах;
- обгон и опережение транспортных средств;
- игнорирование правил на пешеходных переходах;
- не внимательность при маневрах.

Все это является причинами дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом и пострадавшими или приведение к аварийным ситуациям.

Основными показателями неадекватного поведения водителей в транспортных заторах являются:

- нежелание пропустить водителей транспортных средств, въезжающих с других примыканий;
- сигнализирование в случае отсутствия опасности для водителя;
- попытки объезда препятствий и стоящих в транспортном заторе автомобилей;
- движение по полосам, выделенным для движения городского пассажирского общественного транспорта;
- въезд на перекресток и создание помех транспортным средствам, движущихся по другим направлениям;
- невнимательный выезд из места парковки вдоль дороги;

- несоблюдение бокового интервала и сведение его до минимума и другие факторы. Все это является причинами дорожно-транспортных происшествий с незначительными повреждениями. От такого поведения водителей нередко страдают и пешеходы, переходящие проезжую часть.

В соответствии с п. 14.1 Правил дорожного движения Республики Казахстан «Водитель транспортного средства уступает дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть дороги его направления движения по нерегулируемому пешеходному переходу».

Хотя в транспортных заторах и не только водители зачастую игнорируют пешеходов, не предоставляя им преимущество. В результате натурных исследований на улично-дорожной сети города Алматы примерно 21 % водителей совершают действия в транспортных заторах, которые могут привести к дорожно-транспортным происшествиям. Состояние транспортной инфраструктуры городов и элементов улично-дорожной сети также зачастую является факторами, влияющими на психоэмоциональное поведение водителей:

- несоответствие покрытия дорог нормативной документации;
- отсутствие или наоборот переизбыток технических средств организации дорожного движения;
- несоответствие ширины проезжей части современным градостроительным требованиям;
- несоответствие режимов работы светофорной сигнализации реальным дорожным условиям;
- недостаточная видимость;
- переход проезжей части пешеходами в неполюженном месте;
- отсутствие единой системы управления дорожным движением в городах.

Совершенствование организации дорожного движения, повышение пропускной способности улично-дорожной сети городов, создание благоприятных условий движения, внедрение центров управления дорожным движением в городах приведет к улучшению обстановки на улично-дорожной сети, снизит количество транспортных заторов, улучшит психоэмоциональное состояние водителей и позволит сократить вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ю. П. Ивлева, Д. А. Кадасев. Совершенствование схемы организации дорожного движения на нерегулируемом пересечении улиц Минская и Московская г. Липецка. Научная дискуссия современной молодёжи: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей Международной научно-практической конференции. Под общ. ред. Г. Ю. Гуляева. – Пенза, 2016. – С. 154-157.

2. Д.А.Кадасев, Е.А.Пчельникова Снижение экологической нагрузки на автомагистраль г. Липецка. Альтернативные источники энергии в транспортно-технологическом комплексе: проблемы и перспективы рационального использования. – Воронеж, 2016. – Т. 3. – № 3 (6). – С. 314-318.

3. К. А. Носов, Д. А. Кадасев Построение модели транспортного потока на улично-дорожной сети города. Транспортные системы Сибири. Развитие транспортной системы, как катализатор роста экономики государства. – Красноярск, 2016. – С. 374-377.

4. Правила дорожного движения РК [Электронный ресурс].

5. Статистика аварийности МВД Республики Казахстан.